



Zámer národného projektu¹

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“):

Modernizácia údržbovej základne v Košiciach, realizácia – II. etapa, 2. fáza (ďalej len MUZZ)

Žiadateľ²:

Obchodné meno/názov	Dopravný podnik mesta Košice, akciová spoločnosť
Právna forma	akciová spoločnosť
Sídlo	Bardejovská 6, Košice
IČO	31701914

Poskytovateľ: Ministerstvo dopravy SR

Partner, ktorý sa bude zúčastňovať na implementácii aktivít NP (ak je to relevantné)

Obchodné meno/názov	-
Právna forma	-
Sídlo	-
IČO	-
Zdôvodnenie potreby partnera NP	-
Kritériá pre výber partnera ³	-
Má partner jedinečné postavenie na implementáciu týchto aktivít? Ak áno, na akom základe?	-

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

Sumárne informácie o národnom projekte

Celkové oprávnené výdavky NP (v EUR)	12 259 012,47 bez DPH
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celá SR)	Košický kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	široká verejnosť (občania mesta, občania okolitých obcí a miest dochádzajúci za prácou a návštevníci mesta)
Projekt so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity ⁴	nie

¹ Formulár zámeru NP predstavuje minimálny obsahový štandard, ktorý je poskytovateľ oprávnený dopĺňať a rozširovať na základe svojich potrieb.

² Uviesť aj názov sekcie ak je to relevantné. Žiadateľom je osoba, ktorá žiada o poskytnutie príspevku do nadobudnutia účinnosti zmluvy alebo právoplatnosti rozhodnutia podľa § 13 ods. 2 zákona č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, alebo osoba, ktorá predkladá projektový zámer.

³ Uvedte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli kritériá zverejnené, uveďte odkaz na internetovú stránku, kde sú dostupné. Ako kritérium pre výber partnera môže byť tiež uvedená predchádzajúca spolupráca žiadateľa s partnerom, ktorá bude náležite opísaná a odôvodnená, avšak nejde o spoluprácu, ktorá by v prípade verejných prostriedkov spadala pod pôsobnosť zákona o verejnom obstarávaní.

⁴ Zo zoznamu sa vyberie:

- "áno" v prípade, ak sa projekt plánuje realizovať výhradne v lokalitách Atlasu rómskych komunit a bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "nie" v prípade, ak sa projekt neplánuje realizovať v lokalitách Atlasu rómskych komunit a nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "častočne" v prípade, ak sa celý projekt, resp. aj časť projektu plánuje realizovať v lokalitách Atlasu rómskych komunit a nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "nepriamo" v prípade, ak sa:
 - o projekt plánuje realizovať bez potreby sledovať prepojenie na lokality Atlasu rómskych komunit, čiastočne bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity a realizácia projektu predpokladá vplyv aj na marginalizované rómske komunity – tento vplyv sa bližšie uvádza v rámci rámcového popisu projektu,
 - o projekt plánuje realizovať bez potreby sledovať prepojenie na lokality Atlasu rómskych komunit, nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity, ale realizácia projektu môže mať vplyv aj na marginalizované rómske komunity.

Začlenenie národného projektu v štruktúre Programu Slovensko 2021 – 2027⁵

Cieľ politiky súdržnosti⁶	2 Ekologickejšia, nízkouhlíková s prechodom na hospodárstvo s nulovým čistým obsahom uhlíka a odolná Európa vďaka presadzovaniu čistej a spravodlivej energetickej transformácie, zelených a modrých investícií, obehového hospodárstva, zmiernenia zmeny klím
Priorita	2P3 Udržateľná mestská mobilita
Špecifický cieľ	RSO2.8 Podpora udržateľnej multimodálnej mestskej mobility ako súčasť prechodu na hospodárstvo s nulovou bilanciou uhlíka
Opatrenie (ak relevantné)	2.8.1 Rozvoj verejnej dopravy
Súvisiace typy akcií⁷	Vybudovanie a modernizácia technickej základne na správu vozidiel MHD

Zákonné požiadavky (§ 23 ods. 3 zákona č. 121/2022 Z. z.)

1. Dôvod určenia prijímateľa národného projektu⁸

Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkazom na Program Slovensko 2021 – 2027, v ktorom je priamo uvedený prijímateľ; odkazom na platné predpisy, podľa ktorých má prijímateľ osobitné, jedinečné/unikátne kompetencie na implementáciu aktivít NP priamo zo zákona; odkazom na národnú stratégiu, ktorá odôvodňuje jedinečnosť prijímateľa NP a pod.).

DPMK je jediným poskytovateľom dopravných služieb vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave na území mesta Košice. Zároveň je vlastníkom údržbovej základne a dopravných prostriedkov (električiek a trolejbusov) využívaných pre zabezpečenie výkonov v dráhovej MHD na základe Zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave v Košiciach na roky 2024 -2033. DPMK taktiež vykonáva samotnú údržbu vozidlového parku dráhovej MHD. Vzhľadom na tieto skutočnosti je DPMK v podstate jediným oprávneným prijímateľom projektu.

2. Odôvodnenie využitia národného projektu

Vysvetlite, prečo je nevyhnutné realizovať NP, prípadne ako budú využité výstupy projektu.

Nutnosť pokračovať v realizácii NP je z týchto dôvodov:

- Vozový park DPMK bol obnovený a v súčasnosti využívané haly na údržbu nevyhovujú na údržbu a opravu električiek dĺžky viac ako 15 m,
- Údržbová základňa nespĺňa technické ani kapacitné podmienky pre údržbu a opravy novo nakupovaných vozidiel,
- V súčasnosti vykonávané opravy a údržby sa časovo predlžujú z dôvodu zastaraného technického vybavenia dielni.

Podrobnejšie informácie k nutnosti realizovať NP sú uvedené nižšie vo formulári, v časti Popis národného projektu

⁵V prípade zámeru NP, ktorý sa plánuje financovať z viacerých cieľov politiky súdržnosti / priorít / špecifických cieľov / opatrení sa vyberú zo zoznamu viaceré položky.

Zákon č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Rámec implementácie fondov a metodický dokument č. 2 riadiaceho orgánu pre Program Slovensko 2021 – 2027 neobmedzujú, resp. nevyklúčujú možnosť spojiť dva schválené zámery národných projektov do jednej výzvy, resp. na jeden schválený zámer národného projektu vyhlásiť dve výzvy na predloženie národných projektov. V takýchto prípadoch bude riadiaci orgán posudzovať výzvu tak, aby boli splnené všetky parametre schváleného/schválených zámeru/zámerov národného projektu berúc na zreteľ povolené odchýlky.

⁶V prípade Fondu na spravodlivú transformáciu sa vyberie "-".

⁷V súlade s informačným monitorovacím systémom.

⁸V prípade, ak ide o prijímateľa, ktorý nie je určený v Programe Slovensko 2021 – 2027, alebo ktorého kompetencie nevyplývajú z osobitných predpisov podľa zákona č. 121/2022 Z. z., príslušná komisia pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 schválením zámeru NP schvaľuje aj prijímateľa NP. V opačnom prípade sa prijímateľ NP neposudzuje.



5. Východiskový stav

c. Popíšte problémové a prioritné oblasti, ktoré rieši zámer NP

Tento projektový zámer predstavuje druhú fázu projektu, pričom jeho 1. fáza je predmetom NP spolufinancovaného prostredníctvom Operačného programu integrovaná infraštruktúra (ďalej len OPII) a preto je nevyhnutné plynulo naviazať na 1. fázu a zabezpečiť financovanie tohto projektu ako celku prostredníctvom Programu Slovensko.

Využitie výstupov projektu:

Výstavbou novej haly údržby električiek sa zabezpečia všetky technické a technologické podmienky pre údržbu a opravu vozidiel, ktoré v súčasnom období DPMK vlastní a aj vozidiel, ktoré má v pláne nakúpiť v najbližšom období. Realizáciou projektu sa vytvoria vhodné podmienky nie len na opravy a údržby vozidiel, ale zlepšia sa aj pracovné podmienky pre zamestnancov vykonávajúcich tieto údržby.

3. Zdôvodnenie vylúčenia „súťažného postupu“ výberu projektu prostredníctvom výzvy

Zdôvodnite, prečo je vhodnejšie realizovať NP ako využitie „súťažného postupu prostredníctvom výzvy (napr. porovnanie oboch spôsobov realizácie projektu, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov, efektívnosť služby poskytovanej cieľovej skupine, zabezpečenie štandardov kvality a pod.).

Predkladaný zámer národného projektu nie je vhodný na využitie „súťažného postupu“ výberu projektu prostredníctvom výzvy na predkladanie žiadostí o NFP a to z dôvodov, že Dopravný podnik mesta Košice, akciová spoločnosť:

- je jediným poskytovateľom MHD na území mesta Košice,
- vlastní vozidlá MHD,
- vykonáva údržbu vozidlového parku MHD.

Na základe vyššie uvedeného je DPMK relevantný k investíciám, ktoré sa týkajú verejnej osobnej dopravy v Košiciach a vo vzťahu k aktivitám projektu je DPMK jediným možným oprávneným prijímateľom projektu. Aplikácia výzvy prostredníctvom „súťažného postupu“ je preto irelevantná. Vzhľadom na charakter/zameranie projektu a vopred daného prijímateľa projektu sa nebude uplatňovať súťažný postup pri výbere projektu, ale poskytovateľ vyhlási pre prijímateľa výzvu na predloženie žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku pre národný projekt.

4. Odôvodnenie rozhodnutia nezapojiť partnerov do implementácie aktivít

Ak nezapojíte do implementácie aktivít NP niektorého z partnerov podľa článku 8 nariadenia o spoločných ustanoveniach⁹, zdôvodnite ich nezapojenie. V prípade, ak žiadateľ spolupracoval s partnermi už pri príprave zámeru NP, uvedie informáciu o ich zapojení v tejto časti.

Konkrétne ide o:

- regionálne, miestne, mestské a ostatné orgány verejnej správy;
- hospodárskych a sociálnych partnerov;
- subjekty, ktoré zastupujú občiansku spoločnosť;
- výskumné organizácie a univerzity.

Do národného projektu neboli zapojení partneri. Národný projekt MU22 je na pravidelnej báze komunikovaný a konzultovaný s Mestom Košice. Úzke prepojenie s Mestom Košice vyplýva aj zo skutočnosti, že Mesto Košice je do tohto projektu zapojené po vecnej a aj odbornej stránke ako objednávateľ výkonov MHD vo verejnom záujme. Z uvedeného dôvodu nebol dôvod na ďalšie

⁹Nariadenie EP a Rady (EÚ) 2021/1060.



zapojenie Mesta Košice ako partnera do projektu realizácie – 2. fázy. Ostatní vyššie uvedení partneri nie sú relevantní k predmetu predkladaného zámeru NP.

Popis národného projektu

5. Východiskový stav

- a. Uveďte východiskové dokumenty na regionálnej, národnej a európskej úrovni, ktoré priamo súvisia s realizáciou NP:

Predložený zámer projektu MUZ2 vychádza a je plne v súlade s prioritami viacerých strategických dokumentov na národnej i regionálnej úrovni. V prvom rade je plne v súlade so Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030, kde napĺňa Strategický globálny cieľ 3 (SGC 3) prostredníctvom realizácie nasledujúceho opatrenia:

- OPV08 - Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusy

Na regionálnej úrovni je projekt v súlade s dokumentmi:

- Územný plán veľkého územného celku Košický kraj,
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023 až 2027,
- Plán udržateľnej mobility KSK.

Na miestnej úrovni ide najmä o nasledovné dokumenty:

- Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice,
- Územný plán hospodársko–sídelskej aglomerácie Košice,
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Košice a jeho funkčnej oblasti na roky 2022-2027

Projekt tiež nadväzuje na Plán dopravnej obslužnosti verejnou osobnou dopravou územia mesta Košice, Štúdiu realizovateľnosti integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košíc (2009) a vychádza zo štúdie realizovateľnosti projektov „Obnova vozového parku električiek Košice“ a „Modernizácia električkových tratí v meste Košice“ (2013).

- b. Uveďte predchádzajúce výstupy z dostupných analýz, na ktoré nadväzuje navrhovaný zámer NP (štatistiky, analýzy, štúdie,...):

V roku 2013 bola spracovaná štúdia realizovateľnosti projektov „Obnova vozového parku električiek Košice“ a „Modernizácia električkových tratí v meste Košice“¹⁰, kde bolo porovnávaných 5 variantov možného vývoja. Varianty sú spracované ako nulový, minimalistický (konzervatívny), minimálny modernizačný koncept, reálny a maximalistický. Hlavným merateľným ukazovateľom variantov je počet prepravených osôb. V prípade každého z variantov bola vyjadrená ich realizovateľnosť, a to najmä z ekonomického, technického a realizačného hľadiska.

Následne bola realizovaná multikriteriálna analýza, ktorá vyhodnotila ako najvhodnejší Variant č.4. Tento variant zahŕňa 3 synergické a navzájom prepojené projekty, a to projekty „Modernizácia električkových tratí v meste Košice“, „Obnova vozového parku električiek Košice“ a projekt „Modernizácia depa“.

¹⁰Štúdia realizovateľnosti je zverejnená na webovom sídle dopravného podniku <https://www.dpmk.sk/sites/default/files/images/stories/Projekty-EU/%C5%A0t%C3%BAdia%20realizovate%C4%BEnosti%20-%20elektri%C4%8Dky.pdf>



Zo Štúdie realizovateľnosti projektu vyplynul návrh optimálneho technického riešenia, ktorý predpokladá nasledovné technické riešenie a s ním súvisiace požiadavky na modernizáciu depa:

- vytvoriť potrebný priestor pre výkon predpísanej údržby a opráv koľajových vozidiel,
- zmodernizovať špecializované dielne na výkon údržby jednotlivých funkčných celkov,
- dovybaviť depo potrebným strojným a technologickým zariadením,
- znížiť vplyv počasia na odstavené vozidlá prekrytím odstavných koľají,
- zlepšiť podmienky pre výkon externého a interného čistenia vozidiel,
- zlepšiť pracovné podmienky zamestnancov a zvýšiť bezpečnosť práce,
- znížiť energetickú náročnosť údržby a prevádzky modernizáciou strojných a technologických zariadení,
- znížiť environmentálne záťaž a riziká environmentálnych havárií, ako aj iných technických mimoriadnych udalostí a havárií,
- vytvoriť lepšie možnosti pre automatické stavanie vlakovej cesty a zlepšiť manipuláciu s vozidlami po zokruhovaní trate v areáli depa,
- znížiť režijné náklady na výkon jednotlivých druhov údržby, ako aj náklady na udržiavanie budov a areálu.

Následne na to bola v rámci projektu s názvom „Modernizácia električkového depa DPMK – projektová dokumentácia“(ITMS kód: 23140110032), ktorý bol financovaný z prostriedkov Operačného programu Doprava, spracovaná dokumentácia meračských prác, dokumentácia stavebno-technického prieskumu, dokumentácia stavebného zámeru, dokumentácia pre územné rozhodnutie a dokumentácia pre stavebné povolenie. Ďalej bola vykonaná štátna expertíza a vydané právoplatné územné rozhodnutie. Posledným krokom bolo zabezpečenie vydania právoplatných stavebných povolení, a to:

- Stavebné povolenie vydané obcou Čaňa č. 694/2016-Ča na stavbu "Modernizácia električkového depa DPMK",
- Stavebné povolenie vydané mestom Košice č. A/2016/14725-11 na stavebný objekt SO 00-07-31.1- Depo DPMK, Spevnené plochy a chodníky - komunikácie,
- Stavebné povolenie č. 660/2017/OD-05108 vydané Košickým samosprávnym krajom na stavbu "Modernizácia električkového depa DPMK".

Všetky stavebné povolenia boli predĺžené v súlade s platnou legislatívou a sú právoplatné.

- c. Popíšte problémové a prioritné oblasti, ktoré rieši zámer NP. (Zoznam známych problémov, ktoré vyplývajú zo súčasného stavu a je potrebné ich riešiť):

Momentálne DPMK čelí silnej konkurencii zo strany individuálnej automobilovej dopravy (IAD), ktorá je jeho najväčším konkurentom. IAD postupne znižuje počet prepravených osôb MHD, a tým aj podiel podniku na dopravnom trhu. Úbytok cestujúcich za obdobie posledných 15 rokov, možno pripísať najmä nedostatkom ako sú nevyhovujúce prepravné podmienky a kvalita dopravy, nevhodná časová harmonizácia jednotlivých druhov verejnej hromadnej dopravy, mobilita občanov za prácou, vplyv nezamestnanosti, regionálne rozvojové disparity, atď. Tieto a ďalšie dôvody spôsobili odliv cestujúcich na individuálnu osobnú dopravu a autobusovú verejnú dopravu.

SWOT analýza realizovaná v rámci Štúdie realizovateľnosti projektov „Obnova vozového parku električiek Košice“ a „Modernizácia električkových tratí v meste Košice“ (2013) identifikovala kľúčové slabé stránky DPMK a prevádzky MHD v Košiciach ako sú zastaraná a technicky nevyhovujúca infraštruktúra, zastaraný a nevyhovujúci vozový park, vysoké náklady na údržbu, nedostatok originálnych náhradných dielov na údržbu jestvujúcej flotily, vysoká poruchovosť vozového parku, vysoký počet lokálnych obmedzení rýchlosti, žiadna preferencia MHD oproti IAD, nízka plynulosť prevádzky, nízka úroveň investícií do modernizácie infraštruktúry, dlhodobý



pokles prepravovaných zákazníkov, zvýšené zaťaženie životného prostredia negatívnymi vplyvmi (hluk, vibrácie), nedostatočná ekonomická efektívnosť prevádzky, nevyhovujúci stav niektorých zastávok MHD (bezpečnosť, bezbariérovosť), meškanie a nespoľahlivosť spojov, nedostatočné technické zázemie a nízky komfort prepravy pre cestujúcich.

Jestvujúci stav teda ohrozoval bezpečnosť dopravy, spomaľoval dopravu a mal negatívne hlukové, vibračné a environmentálne vplyvy. Stav vozidlového parku sa zlepšil nákupom 46 nových električiek rovnakého typu v rokoch 2014 až 2018 a modernizáciou 2/3 električkových tratí. To však neplatilo o stave technického zázemia na údržbu električiek, to bolo naďalej v dlhodobom neudržateľnom stave. Z uvedeného dôvodu sa v roku 2022 začala s celkovou rekonštrukciou areálu Depa na údržbu električiek a výstavbou novej haly údržby.

Tým, že podnik začal investovať do koľajových vozidiel a modernizácie technického zázemia, mesto Košice do modernizácie električkových tratí, DPMK bude schopný udržať a zlepšiť svoju pozíciu na trhu. Modernizácia depa nadväzuje na ďalšie projekty realizované DPMK a mestom Košice a plne vytvára podmienky pre ďalší rozvoj podniku.

Stav technického zázemia bol nevyhovujúci a hlavne s ohľadom na realizáciu projektu obnovy vozového parku bolo nutné, aby došlo k modernizácii ako technologického vybavenia pre údržbu električiek, tak i celkového prostredia pre zaistenia adekvátneho technického zázemia pre bezproblémovú prevádzku nových moderných koľajových vozidiel.

Pôvodné objekty depa sú najviac dotknuté novými električkovými súpravami a bolo nutné ich modernizovať. Nové vozidlá, ktoré boli dodané DPMK v rokoch 2014-2018, majú väčšiu dĺžku vozidiel (22,6 m), než predtým používané električky T3 a ešte premávajúce električky typu T6 (15 m). Keďže dĺžka vozidla je limitujúcim faktorom pre väčšinu prevádzok v rámci areálu, nové vozidlá si vyžadujú úpravy v týchto prevádzkach. V rámci MUZII sa na konci roka 2022 začala výstavba novej haly opráv, kde budú vykonávané pravidelné opravy a údržby vozidiel. Táto hala bude prispôbená na údržbu všetkých typov a dĺžok električiek, ktoré DPMK v súčasnosti prevádzkuje a plánuje v nadchádzajúcom období nakúpiť. Súčasťou tohto projektu je aj nákup strojov a zariadení do dielenských priestorov, ktoré uľahčia a zrýchlia pravidelné údržby a opravy vozidiel. Pôvodná hala údržby je zo 60-tých rokov 20. storočia a bola prispôbená na električky s maximálnou dĺžkou 15 m, tzv. krátkych električiek.

Charakteristika aktuálneho stavu

Keďže sa jedná o fázovaný projekt, ktorého 1. fáza sa realizovala v rámci OPII, ku dňu predloženia zámeru projektu MUZ2 – 2. fáza boli v realizácii všetky stavebné objekty (ďalej aj „SO“) / prevádzkové súbory (ďalej aj „PS“) projektu MUZ2.

Zo stavebnej časti sa finalizuje realizácia vonkajšej časti budovy haly údržby električiek. Ukončená bola strecha budovy, bleskozvody, uzemnenia, vonkajšie opláštenie a okná. Vo vnútornej časti sa postupne realizujú práce na elektroinštalácii, MaR (meranie a regulácia), vzduchotechnike, vykurovanie a zdravotníckej. Zhotoviteľ realizoval stavebné práce na kanáloch pre údržbu električiek, ktoré boli stavebne ukončené do konca 12/2023. Práce pokračujú na zhotovovaní základov a podláh pod jednotlivé stroje a zariadenia, ktoré budú nainštalované v hale. V rámci budovy je na 2. NP vybudované sociálne zázemie pre zamestnancov a administratívna časť, pokračuje realizácia stavebných prác v dielenských miestnostiach. Vybudované boli všetky prípojky – areálová dažďová a splašková kanalizácia, voda, teplovod, požiarny vodovod, plyn - pre halu údržby, súčasne bola hala napojená na vnútroareálovú kanalizáciu, ktorej rekonštrukcia sa realizuje v rámci MUZ1. Z technológií dodávaných v rámci stavebnej časti sú v hale namontované už mostové a stĺpové otočné žeriavy a výťah.

V priebehu roka 2023 boli zazmluvnené dodávky strojov a zariadení, ktoré neboli súčasťou zmluvy o dielo so spoločnosťou TSS Grade a.s.. Prebieha realizácia PS Oznamovacie zariadenia



v súčinnosti so zhotoviteľom stavebnej časti. Ku koncu roka 2023 boli dodané stĺpové zdviháky pre električky. Postupne je dodávané dielenské vybavenie haly, náradie, zariadenie kováčskej vyhne a diagnostické zariadenie – geometria kolies. Keďže kúpne zmluvy na Kovoobrábacie stroje, Lis na nalisovanie železničných súkolesí a vybavenie skúšobne elektromotorov boli uzatvorené v 10/2023 a vzhľadom na termíny výroby, ich dodanie bude možné až v 2. polroku 2024.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že projekt MUZ2 má zazmluvneného zhotoviteľa/dodávateľa na ukončenie stavebnej aj technologickej časti stavby. Stavebná časť by mala byť ukončená v II. štvrtroku 2024 a v priebehu roka 2024 by mali byť dodané aj všetky stroje a zariadenia na vykonávanie údržby a opráv. Halu údržby DPMK plánuje dať do predčasného užívania po odsúhlasení príslušným stavebným úradom z dôvodu, aby mohla pokračovať realizácia modernizácie časti pôvodného depa v rámci MUZ1, ktoré v súčasnosti ešte slúžia pri údržbe koľajových vozidiel.

- d. Uvedte, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov¹¹ zámer NP priamo nadväzuje, v čom je navrhovaný NP od nich odlišný, resp. na ktoré NP čiastočne nadväzuje / prelína sa s nimi v istej časti a ako sú v ňom zohľadnené (čiastkové) výsledky/dopady predchádzajúcich NP (ak je to relevantné):

Projekt má relevanciu aj k projektom podporených z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014-2020 a Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 - 2020:

Zrealizované projekty v rámci OPII 2014 - 2020:

- Kód projektu ITMS: 311031B896, Modernizácia električkových tratí v Košiciach – 2. etapa – 1. časť, (MMK)
- Kód projektu ITMS: 311031A511, Obnova vozidlového parku električiek v Košiciach – 1. časť,
- Kód projektu ITMS: 311031ANY3, Modernizácia električkových tratí v Košiciach – 2. etapa – 2. časť – projektová dokumentácia (MMK)

Projekty v realizácii v rámci OPII 2014 - 2020:

- Kód projektu ITMS: 311031BAW3, Modernizácia údržbovej základne v Košiciach, realizácia – 1. etapa
- Kód projektu ITMS: 311031CFN1, Modernizácia údržbovej základne v Košiciach, realizácia – 2. etapa

Zrealizované projekty v rámci IROP 2014 - 2020:

- Kód projektu ITMS: 302011L540, Nákup vysokoenvironmentálnych nízkopodlažných autobusov MHD v DPMK, a.s.,
- Kód projektu ITMS: 302011I650, Modernizácia dopravného dispečingu DPMK, a.s.,
- Kód projektu ITMS: 302010Q841, Modernizácia dopravného dispečingu DPMK, a.s. - II. etapa,
- Kód projektu ITMS: 302010ASL8, Modernizácia tarifného systému v DPMK, a.s.
- Kód projektu ITMS: 302070BTD8, Nákup CNG autobusov

- e. Popíšte administratívnu, finančnú a prevádzkovú kapacitu žiadateľa a partnera (v prípade, ak je v projekte zapojený aj partner):

DPMK má dostatočné personálne, technické, administratívne a ďalšie prevádzkové kapacity na úspešnú realizáciu projektu i na zabezpečenie dlhodobej udržateľnosti jeho výsledkov. DPMK má tiež rozsiahle skúsenosti s implementáciou vlastných investičných projektov, ako aj

¹¹V prípade, ak je to relevantné, uvedte aj ukončené národné projekty z programového obdobia 2014 – 2020.



projektov zo zdrojov EÚ. Kapacita žiadateľa je dokumentovaná aj úspešným zrealizovaním vyššie uvedených projektov, ktoré boli implementované aj v spolupráci s mestom Košice (MMK). Podnik má dostatočné kapacity na zabezpečenie riadenia projektu. Projektový tím bude zložený z projektového manažéra a finančného manažéra. Miesta projektového manažéra a finančného manažéra budú zastávať interní pracovníci podniku so skúsenosťami z implementácie projektov z fondov Európskej únie.

DPMK má zabezpečené finančné kapacity pre realizáciu projektu:

1. vlastné zdroje - výnosy ako prevádzkovateľa dopravy vo verejnom záujme a vlastné zdroje z podnikateľskej činnosti,
2. úver z komerčnej banky,
3. príspevok mesta Košice v súlade so Zmluvou o službách vo verejnom záujme,
4. kombinácia možností uvedených vyššie
5. financovanie projektu garantované tiež uzneseniami Mestského zastupiteľstva v Košiciach.

6. Hlavné ciele NP (stručne):

V tejto časti popíšte očakávané ciele a očakávané výstupy/výsledky projektu. Popíšte prínos projektu pre napĺňanie cieľov a výsledkov príslušnej priority/špecifického cieľa/opatrenia Programu Slovensko 2021 – 2027, ako aj súvisiacich strategických dokumentov na národnej úrovni (ak je to relevantné).

Hlavným cieľom projektu je zabezpečiť pripravenosť areálu depa na zmenu vozového parku a zabezpečiť tak adekvátne podmienky pre údržbu a opravy moderných, nízkopodlažných vozidiel dráhovej MHD. Realizáciou projektu žiadateľ naplní cieľ a očakávané výsledky priority 2P3 Udržateľná mestská mobilita v rámci špecifického cieľa RSO2.8 Podpora udržateľnej multimodálnej mestskej mobility ako súčasť prechodu na hospodárstvo s nulovou bilanciou uhlíka Programu Slovensko, a to prostredníctvom zlepšenia kvality údržby dráhových vozidiel MHD. Očakáva sa, že výstavba a modernizácia údržbovej základne v synergii s projektmi zameranými na obnovu vozového parku a výstavbu a modernizáciu infraštruktúry pre dráhovú MHD prispieje k zvýšeniu kvality služieb ponúkaných MHD, zlepšeniu kultúry a komfortu cestovania v rámci MHD, zlepšeniu jej spoľahlivosti a bezpečnosti a podnieti rast dopytu po službách MHD.

7. Merateľné ukazovatele NP a iné údaje

V tabuľke nižšie uveďte merateľné ukazovatele projektu a iné údaje. Poskytovateľ v spolupráci so žiadateľom uvádzajú povinne minimálne jeden merateľný ukazovateľ projektu – výstup a minimálne jeden merateľný ukazovateľ projektu výsledok¹². Merateľné ukazovatele projektu musia byť definované

¹²Všeobecne v prípade merateľného ukazovateľa projektu – výsledok s výnimkou projektov technickej pomoci (okrem aktivít technickej pomoci zameraných na financovanie informačných systémov, CPV, vzdelávania administratívnych kapacít a materiálovo-technického zabezpečenia), projektov návratnej finančnej pomoci a projektov, ktorých cieľová skupina je totožná s účastníkom projektu, ktorá bude monitorovaná prostredníctvom spoločných merateľných ukazovateľov programu – výsledku v súlade s prílohou I nariadenia EP a Rady (EÚ) 2021/1057 o ESF+ (karta účastníka) a súčasne platí jedna z dvoch nasledujúcich pod podmienok: projekty sú financované z ESF+, alebo projekty sú financované FST v súlade s čl. 8 písm. k) až m) nariadenia EP a Rady (EÚ) 2021/1056 o FST. Povinnosť stanovenia minimálne jedného výsledkového merateľného ukazovateľa projektu s výnimkou zámerov národných projektov:

- nepredstavujúcich investíciu do výroby a infraštruktúry;
- v rámci, ktorých cieľová skupina je totožná s účastníkom projektu a súčasne platí jedna z dvoch nasledujúcich pod podmienok: projekty sú financované z ESF+, alebo projekty sú financované FST v súlade s článkom 8 písm. k) až m) nariadenia o FST.



tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne¹³.

Zoznam merateľných ukazovateľov projektu

Typ merateľného ukazovateľa projektu	Kód merateľného ukazovateľa projektu ¹⁴	Názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna cieľová hodnota ¹⁵
výstup	PSKPSOI20	Počet vybudovaných a modernizovaných technických základní na opravu a údržbu vozového parku verejnej osobnej dopravy	počet	1
výsledok	PSKPR131	Časová úspora cestujúcich zo zníženia počtu vynechaných spojov na linkách VOD	minúta/rok	19 003

Zoznam iných údajov projektu (ak relevantné)

Kód iného údaja ¹⁶	Názov iného údaja	Merná jednotka iného údaja
-	nerelevantné	-

8. Prínosy, ktoré sa dajú očakávať pre cieľové skupiny (ak je to relevantné)

Cieľová skupina	Počet ¹⁷	Prínos
široká verejnosť (občania mesta, občania okolitých obcí a miest dochádzajúci za prácou a návštevníci mesta)	Počet prepravených cestujúcich za rok - 2021 bolo MHD prepravených 48 753 tisíc osôb, z toho električková trakcia prepravila 15 779 tisíc cestujúcich. - 2022 bolo MHD prepravených 64 361 tisíc osôb, z toho električková trakcia prepravila 20 550 tisíc cestujúcich. - 2023 bolo MHD prepravených 70 659 tisíc osôb, z toho električková trakcia prepravila 22 487 tisíc cestujúcich.	- zvýšenie kvality údržby vozidiel dráhovej MHD, - zníženie poruchovosti vozidiel a tým eliminácia výpadkov spojov vplyvom zlepšenej údržby, - zvýšenie externej čistoty vozidiel MHD, - zvýšenie kvality a komfortu cestovania - skrátenie času na údržbu a opravy vozidiel dráhovej MHD, - predĺženie životnosti vozidiel dráhovej MHD

V prípade viacerých cieľových skupín doplňte prínos pre každú z nich.

9. Aktivity národného projektu

- a. V tabuľke nižšie uvedte rámcový popis aktivít, ktoré budú v rámci identifikovaného národného projektu realizované.

Názov aktivity	Čo sa má aktivitou dosiahnuť	Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner)	Realizácia aktivity od – do ¹⁸
----------------	------------------------------	--	---

¹³V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

¹⁵V zmysle zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku sa pre typ merateľného ukazovateľa projektu – výstup štandardne cieľová hodnota nastavuje ku koncu realizácie národného projektu. Pre typ merateľného ukazovateľa projektu – výsledok sa štandardne cieľová hodnota nastavuje na obdobie udržateľnosti národného projektu.

¹⁸Údaj uvedte v mesiacoch, počítaných od začiatku realizácie projektu (napr. 3 – 24), alebo informáciou o realizácii aktivity počas celého projektu, aby bolo zrejmé časová nadväznosť aktivít (ak je to relevantné).



Hlavná aktivita 1 Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku MHD	Zabezpečenie adekvátnych podmienok pre údržbu a opravy moderných, nízkopodlažných vozidiel dráhovej MHD	žiadateľ	12/23-6/25
Podporná aktivita – Informovanie a komunikácia	Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu	žiadateľ	počas celej 2. fázy projektu
Podporná aktivita – Riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	počas celej 2. fázy projektu

V prípade viacerých aktivít, doplňte informácie za každú z nich.

b. Uveďte detailnejší popis aktivít.

Okrem detailnejšieho popisu každej oprávnenej hlavnej aktivity uveďte, ako je v projekte zabezpečené dodržiavanie horizontálnych princípov podľa čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, ako aj podľa uznesenia vlády SR č. 668 z 26. októbra 2022.

Ak po schválení zámeru NP komisiou pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 dôjde k podstatnej zmene v rozsahu hlavných aktivít NP uvedených vyššie (t. j. minimálne jedna hlavná aktivita nebude v rámci NP realizovaná, resp. má dôjsť k výraznému zväčšeniu alebo zmenšeniu rozsahu schválených aktivít, príp. doplneniu novej aktivity), riadiaci orgán /sprostredkovateľský orgán predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP. Z dôvodu zabezpečenia overenia dodržania vyššie uvedenej zásady poskytovateľ vo výzve na predkladanie ŽoNFP v rámci relevantnej podmienky poskytnutia príspevku zdefiniuje hlavné aktivity schváleného zámeru NP ako povinné hlavné aktivity projektu.

Predmetom realizácie projektu „Modernizácia údržbovej základne v Košiciach, realizácia - II. etapa“ je stavebná a technologická modernizácia Haly údržby. Projekt je realizovaný v rámci jednej hlavnej aktivity s názvom „Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku MHD“. Realizáciu hlavnej aktivity projektu zabezpečuje externý dodávateľ vybraný vo verejnom obstarávaní – spoločnosť TSS Garde a.s., Bratislava v spolupráci s dodávateľmi technologických častí. Realizácia hlavnej aktivity začala v 11/2022. Koniec realizácie hlavnej aktivity projektu bol pôvodne stanovený na 12/2023. Výstavbu nebolo možné v stanovenom termíne ukončiť z dôvodu, že zhotoviteľa pri realizácii Stavby ovplyvnili a ovplyvňujú viaceré skutočnosti a okolnosti, z ktorých za najvýznamnejší označuje objektívnu nemožnosť včasného dodania niektorých strojních zariadení a technológií zo strany ich výrobcov a výhradných dodávateľov. Táto objektívna nemožnosť má celospoločenský a celosvetový charakter a je priamym dôsledkom dlhodobých výpadkov v dostupnosti komponentov a stavebných materiálov, ktoré sú nevyhnutnými súčasťami dodávaných technológií a zariadení. Ide najmä o čipy a stavebné materiály, ako je napríklad hliník.

Zhotoviteľ MU22 poukazuje na to, že táto objektívna celospoločenská situácia nastala mimo zavinenia Zhotoviteľa, ktorý včas vstúpil do obchodných jednaní s dodávateľmi a výrobcami dotknutých zariadení, avšak odvolávajúc sa na vyššie uvedený celospoločenský problém nedostatku komponentov,

¹⁶Ak iný údaj ešte nemá pridelený kód, uvádza sa „n/a“.

¹⁷Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

¹⁸Údaj uveďte v mesiacoch, počítaných od začiatku realizácie projektu (napr. 3 – 24), alebo informáciou o realizácii aktivity počas celého projektu, aby bolo zrejmé časová nadväznosť aktivít (ak je to relevantné).



výrobcovia a dodávatelia aktuálne Zhotoviteľovi avizujú posunuté dodacie doby zariadení a technológií oproti pôvodne plánovaným dobám, a to aj o niekoľko mesiacov.

Zhotoviteľ má za to, že predmetné okolnosti sú s ohľadom na dôvod ich vzniku okolnosťami, tzv. vyššej moci, ktoré bránia Zhotoviteľovi v riadnej a včasnej realizácii Diela a majú výrazný dopad na dojednané zmluvné termíny realizácie Diela, vrátane konečného termínu realizácie Diela.

DPMK v novembri 2023 požiadal MD SR z vyššie uvedených dôvodov o rozdelenie tohto projektu na dve fázy. MD SR tejto žiadosti dňa 22.12.2023 vyhovel. Tento súhlas tvorí základ pre podanie zámeru národného projektu na MU22 – 2. fáza.

Predmetom projektu je ukončenie nižšie uvedených stavebných prác a dodávok technológií:

Hala opráv (nový objekt)

Z dôvodu nedostatočnej dĺžky podlahových kanálov pre prístup k podvozkom vozidiel bude v rámci modernizácie areálu vybudovaný nový objekt pre halu opráv. Nový objekt je realizovaný na mieste jestvujúcej voľnej plochy v juhovýchodnom rohu areálu DPMK. Rozmer nového objektu je stanovený na základe predpokladaných rozmerov nových električkových súprav.

Základom Haly je železobetónový skelet, s plochou strechou izolovanou minerálnou vlnou, opláštený je sendvičovými panelmi s minerálnou vlnou. Podlaha objektu je realizovaná ako drátkobetónová s povrchovou úpravou vhodnou pre tento typ prevádzky. Rozmery Haly sú 92 x 59 x 10 m, pričom samotná hala opráv s kanálmi a prehliadkovými lávkami a zdvihákmi bude mať rozmer 45 x 35 x 7 m a bude disponovať otočnými žeriavmi, stĺpovými zdvihákmi a poloportálovým žeriavom. Zdviháky sú prispôsobené zníženej podlahe a potrebnému zdvihu skriň električiek. Hala opráv podvozkov bude mať rozmer 73 x 15 x 10m a bude disponovať dvojicou dvojnosičkových žeriavov a ostatnými strojmi ako aj lisami a sústruhami. Zároveň budú situované v tomto priestore haly i prehliadkové a demontážne kanály pre podvozky. Ostatný priestor bude zahŕňať klampiarenň, čalúnnická a stolárska dielňa a dielňa opráv plastových dielov. Ďalej sa tam nachádza lakovňa – lakovací box, priestor na oprašovanie podvozkov, priestor na sústruženia kolies s podúrovňovým sústruhom, skúšobňa elektromotorov, obrábачská dielňa, navarovňa, zvarovňa, kompresorovňa a denné miestnosti pre zamestnancov.

Na druhom nadzemnom podlaží sú situované administratívne a sociálne priestory, priestor pre elektrodiele a vzduchotechniku. Priestory pre lakovanie a pre opravy plastových dielov a navarovanie budú zabezpečené vzduchotechnickým vetraním.

Pre halu je vybudovaná nová vodovodná prípojka, ktorá je napojená z areálového vodovodu. Na vodovodnej prípojke bude navrhnutý aj jeden kus podzemného hydrantu pre zabezpečenie časti potreby požiarnej vody. Na odvedenie dažďových vôd je zrealizovaná kanalizácia okolo haly a táto je zaústená do vnútro areálovej kanalizačnej siete. Pred budovou je odvodnenie plochy medzi koľajami líniovými odvodňovacími kanálmi zaústenými do vpustov a následne do kanalizácie.

V zimnom období vchádzajú do hál električky pokryté námrazou a snehom. Pri jeho roztápaní vzniknú zaolejované vody hlavne z podvozkov. Tieto vody pred zaústením do kanalizácie budú prečistené cez malý odlučovač ropných látok.

Súčasťou hlavnej aktivity budú aj náklady na stavebný dozor.

Dosiahnuté výsledky projektu:

Ku dňu predloženia zámeru NP sú tieto SO/PS v realizácii:

PS 00-22-51 Depo DPMK, Poplachový systém narušenia (PSN)

PS 00-25-01 Depo DPMK, Technológia haly ťažkých opráv

PS 00-25-01.1 Technické prehliadky električiek – realizuje sa stavebná pripravenosť, technológia objednaná, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.



PS 00-25-01.2 Opravy karosérií – realizuje sa stavebná pripravenosť pod technológie, technológia objednaná, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

PS 00-25-01.3 Povrchová úprava – realizuje sa stavebná pripravenosť pod technológie, technológia objednaná, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

PS 00-25-01.4 Sústruženie dvojkolies – realizuje sa stavebná pripravenosť pod technológie, technológia objednaná, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

PS 00-25-01.5 Odprašovanie električiek – realizuje sa stavebná pripravenosť pod technológie, technológia objednaná, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

PS 00-25-01.6 Opravy podvozkov – realizuje sa stavebná pripravenosť pod technológie, technológia objednaná, finančné plnenie ku dňu fázovania na 11,69 %.

PS 00-25-01.7 Oprávarenské dielne – realizuje sa stavebná pripravenosť pod technológie, technológia objednaná, finančné plnenie ku dňu fázovania na 22,82%.

PS 00-25-01.8 Rozvod stlačeného vzduchu– realizuje sa montáž potrubia DN, závesov, dielov vrátane náterov, finančné plnenie ku dňu fázovania na 75,94 %.

PS 00-25-01.9 Skúšobňa motorov– realizuje sa stavebná pripravenosť pod technológie, technológia objednaná, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

PS 00-25-01.10 Hlavné napájacie rozvody silnoprúdu–realizuje sa montáž vedenia káblov, príchyto, žlabov, finančné plnenie ku dňu fázovania na 22,47 %.

SO 00-08-03 Depo DPMK, Preložka vodovodu VVS – realizujú sa výkopy, montáž vodovodu, zásypy, finančné plnenie ku dňu fázovania na 90,04 %.

SO 00-08-11 Depo DPMK, Prípojka plynu – realizujú sa výkopy, montáž vedenia plynových rúr, zásypy, finančné plnenie ku dňu fázovania na 81,66 %.

SO 00-08-21 Depo DPMK, Prípojka teplovodu - realizujú sa výkopy, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-10-01 Depo DPMK, Vegetačné úpravy – realizuje sa úprava terénu, dodávka a rozprestretie ornice, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-20-01 Depo DPMK, Hala ťažkých opráv

SO 00-20-01.1 Stavebné riešenie + statika – realizujú sa zemné práce, výkopy rýh, pilóty a zakladanie stavby, skelet stavby, schodiská, OK haly, opláštenie, svetlíky, TI a HI strechy, podlahy, SDK priečky, sanita, podhlady, okná, oplechovanie, zámočnicke výrobky, finančné plnenie ku dňu fázovania na 60,67 %.

SO 00-20-01.3 Elektroinštalácia -montáž rozvodov káblov, spínačov, prepínačov, svietidiel, uzemňovačov, závesov a žlabov, prestupov, rozvádzačov, finančné plnenie ku dňu fázovania na 38,66 %.

SO 00-20-01.4 Zdravotechnika –výkopy, montáž potrubí, rúr, izolácií, zásypy, montáž výpustiek, finančné plnenie ku dňu fázovania na 46,78 %.

SO 00-20-01.5 Vykurovanie –montáž vykurovacieho potrubia, spojok, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-20-01.6 Vzduchotechnika –montáž VZT jednotiek, potrubia, vrátane spojovacieho, tesniaceho materiálu, tlmičov hluku, ventilátorov, finančné plnenie ku dňu fázovania na 65,79 %.

SO 00-20-01.7 Slaboprúdové rozvody–montáž vedenia káblov, príchyto, žlabov, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-20-01.8 Vnútorňý plyn –montáž potrubia DN, spojok, konzol, náterov, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-20-01.9 Meranie a regulácia –montáž vedenia signalizácie, snímačov, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-20-01.x Protipožiarne zabezpečenie objektu, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-27-01 Depo DPMK, Oznamovacie vedenia Slovak Telekom–ukončené, finančné plnenie ku dňu fázovania na 93,16 %.

PS 00-22-02 Depo DPMK, Oznamovacia kabelizácia – dodávka a pokládka PE chráničky, dodávka a pokládka optickej chráničky HDPE, zemné práce, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.



PS 00-22-03 Depo DPMK, Dátové zariadenie– nerealizované, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

PS 00-22-31 Depo DPMK, Kamerový systém– dodávka a pokládka PE chráničky, dodávka a pokládka optickej chráničky HDPE, zemné práce, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

PS 00-25-05 Depo DPMK, Kompresorovňa (technologická časť) – zrealizovaná stavebná pripravenosť pre technológiu, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

PS 00-25-06 Depo DPMK, Rozvody stlačeného vzduchu – montáž potrubí, spojok a ventilov, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-04-01 Depo DPMK, Koľajový spodok–postupne sa realizujú výkopy, násypy a zhutnenie, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-05-01 Depo DPMK, Koľajový zvršok – realizuje sa stavebná pripravenosť na pokládku koľajníc, finančné plnenie ku dňu fázovania na 6,15 %.

SO 00-07-31 Depo DPMK, Spevnené plochy a chodník – zrealizované sú zemné práce, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-07-41 Depo DPMK, Úprava oplotení – demontovaná časť pôvodného oplatenia, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-08-01 Depo DPMK, Prípojka vody – zrealizované zemné práce, napojenie na vodovod VVS a.s. a zásypy, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

SO 00-08-02 Depo DPMK, Požiarny vodovod - zrealizované zemné práce, napojenie na vnútro areálový vodovod a zásypy, finančné plnenie ku dňu fázovania na 72,88 %.

SO 00-09-01 Depo DPMK, Areálová dažďová a splašková kanalizácia – zrealizované výkopy, pokládka potrubí, zásypy a zabudované kanalizačné šachty, finančné plnenie ku dňu fázovania na 90,04 %.

SO 00-09-02 Depo DPMK, Areálová priemyselná kanalizácia - zrealizované výkopy, pokládka potrubí, zásypy a osadené kanalizačné šachty, finančné plnenie ku dňu fázovania na 75,17 %.

SO 00-25-03 Depo DPMK, Úpravy VN vedení DPMK – zrealizované prepoje VN vedení, zásypy, finančné plnenie ku dňu fázovania na 13,33 %.

SO 00-26-01 Depo DPMK, Trakčné vedenie – zrealizované výkopy, základy trakčného vedenia a stĺpov trakčného vedenia, finančné plnenie ku dňu fázovania na 0 %.

Podporné aktivity

Riadenie projektu, publicita a informovanosť budú realizované vlastnými kapacitami prijímateľa. Výdavky na riadenie projektu budú hradené z rozpočtu projektu, výdavky na publicitu budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa.

Dodržiavanie horizontálnych princípov podľa čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, ako aj podľa uznesenia vlády SR č. 668 z 26. októbra 2022

Projekt bude realizovaný v súlade s horizontálnymi princípmi s povinnosťou dodržania súladu projektu s Chartou základných práv Európskej únie, rodovou rovnosťou, nediskrimináciou a prístupnosťou osôb so zdravotným postihnutím, ktoré sú definované v Partnerskej dohode SR na roky 2021 – 2027 a v čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, berúc do úvahy Chartu základných práv Európskej únie a povinnosti vyplývajúce z Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím a zabezpečenia prístupnosti v súlade s jeho článkom 9, ako horizontálne základné podmienky.

10. Predpokladaný časový rámec

Predpokladaný dátum vyhlásenia výzvy vo formáte mesiac/rok	05/2024
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	19 mesiacov

Termíny v tabuľke nie sú záväzné.



11. Finančný rámec¹⁹

Fond	Európsky fond regionálneho rozvoja	
Celkové oprávnené výdavky NP podľa kategórie regiónu²⁰(v EUR)	menej rozvinutý región	12 259 012,47
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²¹(v EUR)	menej rozvinutý región	10 420 160,60
Vlastné zdroje prijímateľa²² podľa kategórie regiónu²³(v EUR)	menej rozvinutý región	612 950,62

12. Rozpočet

V tejto časti uveďte, ako bol pripravovaný indikatívny rozpočet a ako spĺňa kritérium „hodnota za peniaze“, t. j. akým spôsobom bola odhadnutá cena za každú položku, napr. prieskum trhu, analýza minulých výdavkov spojených s podobnými aktivitami, nezávislý znalecký posudok. V prípade, ak príprave projektu predchádza vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti, ktorej výsledkom je, okrem iného aj určenie výšky alokácie, je potrebné uviesť túto štúdiu ako zdroj určenia výšky finančných prostriedkov. Skupiny výdavkov doplňte v súlade s Príručkou oprávnenosti výdavkov v platnom znení. V prípade infraštruktúrnych projektov, ako aj projektov súvisiacich s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

Uveďte, či bude v národnom projekte využité zjednodušené vykazovanie výdavkov a ak áno, ktorá forma. V prípade využitia paušálnej sadzby ktorej výška je stanovená v nariadení sa spôsob stanovenia sadzby nepožaduje.

V národnom projekte nebude využité zjednodušené vykazovanie výdavkov.

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie

Predpokladané finančné prostriedky na aktivity NP	Celkové oprávnené výdavky (v EUR)	Plánované vecné vymedzenie
Hlavné aktivity		
Aktivita 1 Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku MHD“		
skupina výdavkov 021 - Stavby - Stavebné práce	8 035 830,92	Náklady na stavebnú časť stavby „Modernizácia električkového depa DPMK – 2.etapa“ určené na základe rozpočtu stavby zo Zmluvy o dielo
skupina výdavkov 021 – Stavby - valorizácia	384 245,56	Predpokladaný odhad z dôvodu navýšenie ceny v zmysle zákona č. 343/2015 Z.z. § 18 ods. 1, pís.c)
skupina výdavkov 021 - Stavby – Stavebný dozor	149 387,50	Náklady na stavebný dozor určené na základe Zmluvy na výkon stavebného dozoru
skupina výdavkov 022 - Samostatné hnutelné veci a súbory hnutelných vecí	142 218,31	Náklady na technologickú časť (oznamovacie zariadenia) určené na základe kúpnej zmluvy

¹⁹Finančný rámec je potrebné uvádzať za celý NP spolu a v prípade financovania NP z viacerých priorít/špecifických cieľov, aj v rozdelení podľa špecifických cieľov.

²⁰V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²¹V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²²Uveďte v súlade so Stratégiou financovania Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Európskeho sociálneho fondu plus, Kohézneho fondu, Fondu na spravodlivú transformáciu a Európskeho námorného, rybolovného a akvakultúrneho fondu na programové obdobie 2021 – 2027

²³V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.



skupina výdavkov 022 - Samostatné huteľné veci a súbory huteľných vecí	629 565,00	Náklady na technologickú časť (skúšobňa elektromotorov) určené na základe kúpnej zmluvy
skupina výdavkov 022 - Samostatné huteľné veci a súbory huteľných vecí	845 700,00	Náklady na technologickú časť (kovoobrábacie stroje) určené na základe kúpnej zmluvy
skupina výdavkov 022 - Samostatné huteľné veci a súbory huteľných vecí	1 242 500,00	Náklady na technologickú časť (Lis na nalisovanie železničných súkolesí) určené na základe kúpnej zmluvy
skupina výdavkov 930 - Rezerva na nepredvídané výdavky	799 565,18	Rezerva na nepredvídané výdavky súvisiace so stavebnými prácami
Hlavné aktivity spolu	12 229 012,47	
Podporné aktivity		
Riadenie projektu skupina výdavkov 521 – Mzdové výdavky	30 000,00	Mzdové výdavky a poistné za interných zamestnancov (projektového manažéra a finančného manažéra), ktorí budú zabezpečovať riadenie projektu
Publicita projektu skupina výdavkov 518 – Ostatné služby	0,00	Publicita projektu bude hradená z vlastných zdrojov žiadateľa mimo projekt.
Podporné aktivity SPOLU	30 000,00	
CELKOM	12 259 012,47	

V prípade zvýšenia celkových oprávnených výdavkov NP (po jeho schválení komisiou pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027) o viac ako 15 % (a nejde o prípad, kedy je určenie alokácie výsledkom realizovanej štúdie uskutočniteľnosti), riadiaci orgán/sprostredkovateľský orgán predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP.

13. Ďalšie informácie o národnom projekte

Definuje riadiaci orgán/sprostredkovateľský orgán, ak je to relevantné, v nadväznosti na zameranie projektu (napr. v prípade IT projektov odkaz na dokumentáciu projektu dostupnú v Metainformačnom systéme MIRRI SR <https://metais.vicpremier.gov.sk/>).



Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí fotodokumentácia z realizácie projektu

