



## Zámer národného projektu<sup>1</sup>

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“): DPMP, Modernizácia údržbovej základne trolejbusov - realizácia

Žiadateľ<sup>2</sup>:

Obchodné meno/názov	Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť
Právna forma	akciová spoločnosť
Sídlo	Bardejovská 7, 080 06 Ľubotice
IČO	31718922

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 <sup>3</sup>	
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)	37 991 330,21 EUR
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celá SR)	Prešovský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	cestujúci MHD Prešov
Projekt so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity <sup>4</sup>	nie

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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 – 2027<sup>5</sup>

<b>Cieľ politiky súdržnosti<sup>6</sup></b>	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, zmierňovania zmeny klím
<b>Priorita</b>	2P3 Udržateľná mestská mobilita
<b>Špecifický cieľ</b>	RSO.2.8 Podpora udržateľnej multimodálnej mestskej mobility ako súčasť prechodu na hospodárstvo s nulovou bilanciou uhlíka
<b>Opatrenie (ak relevantné)</b>	2.8.1 Rozvoj verejnej dopravy
<b>Súvisiace typy akcií<sup>7</sup></b>	Výbudovanie a modernizácia technickej základne na správu vozidiel MHD

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

#### 1. Dôvod určenia prijímateľa národného projektu<sup>8</sup>

*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.).*

Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť (DPMP) zabezpečuje pravidelnú mestskú hromadnú dopravu v meste Prešov. DPMP svoje služby poskytuje nielen občanom Prešova, ale aj cestujúcim z 11 okolitých obcí a mesta Veľký Šariš. Vlastníkom 100 % akcií akciovej spoločnosti je samospráva. Mesto Prešov si u DPMP ako jediného poskytovateľa objednáva výkon dopravných služieb súvisiacich s vykonávaním pravidelnej mestskej hromadnej dopravy vo verejnom záujme. Zároveň DPMP je vlastníkom dopravných dráhových vozidiel a vykonáva údržbu vozidlového parku MHD. Vzhľadom na uvedené skutočnosti je DPMP v podstate jediným oprávneným prijímateľom projektu.

#### 2. Odôvodnenie využitia národného projektu

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

Nutnosť realizovať NP je z týchto dôvodov:

- vozový park trolejbusov je prevažne modernizovaný,
- rozšírenie vozového parku o nové parciálne trolejbusy,
- areál trolejbusovej vozovne pochádza zo začiatku 60-tych rokov 20. storočia (morálne a fyzické zastaranie),
- technicky prekonané technologické vybavenie vozovne,
- údržbová základňa v súčasnosti už neposkytuje adekvátne technické a kapacitné podmienky pre údržbu a opravy,
- absentuje moderná hala údržby a zázemie pre zamestnancov, garáže trolejbusov, garáže parciálnych trolejbusov, sušiareň a meniareň,

<sup>5</sup> V 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.

<sup>6</sup> V prípade Fondu na spravodlivú transformáciu sa vyberie "-".

<sup>7</sup> V súlade s informačným monitorovacím systémom.

<sup>8</sup> V 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.



- súčasné vykonávanie údržby predstavuje len udržiavanie prevádzkyschopného stavu vozidiel a to iba vo vybraných parametroch,
- technické zázemie nevyhovuje nárokom na údržbu a opravy 100% nízkopodlažných vozidiel,
- trolejbusová vozovňa je napájaná z 3,5 km vzdalenej technicky prekonanej meniarne Čapajeva,
- nedostatočný výkon trakčných meniarí pre ďalší rozvoj elektrickej trakcie,
- nemožnosť dosiahnuť strategický cieľ DPMP plnú elektrifikáciu MHD.

Predkladaný projektový zámer predstavuje realizačnú fázu projektu, ktorý priamo nadväzuje na zrealizovaný projekt s názvom „DPMP, Modernizácia údržbovej základne trolejbusov - projektová dokumentácia“ a s kódom projektu ITMS2014+: 311030BCF2. V rámci neho boli spracované všetky stupne projektovej dokumentácie na výstavbu údržbovej základne vrátane zabezpečenia súhlasných stanovísk dotknutých orgánov. Tento projekt bol financovaný z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

#### Využitie výstupov projektu

Modernizáciou údržbovej základne trolejbusov budú vytvorené podmienky potrebné pre údržbu vozidlového parku trolejbusov a parciálnych trolejbusov. Jednak pre súčasnú kapacitu, jednak výhľadového počtu vozidiel do budúcnosti. Realizáciou projektu sa vytvoria vhodné technické a technologické podmienky pre údržbu a opravy nových nízkopodlažných vozidiel s cieľom zabezpečenia ich plnej prevádzkyschopnosti. Zároveň sa skokovo zlepšia pracovné podmienky pre zamestnancov vozovne.

### **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 DPMP:

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

Na základe uvedeného je DPMP relevantný k investíciám, ktoré sa týkajú verejnej osobnej dopravy v Prešove a vo vzťahu k aktivitám projektu je DPMP jediným možným oprávneným prijímateľom projektu. Aplikácia výzvy prostredníctvom „súťažného postupu“ je preto irelevantná. Vzhľadom na 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 ustanoveniach<sup>9</sup>, 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 „DPMP, Modernizácia údržbovej základne trolejbusov - projektová dokumentácia“, ako aj predkladaný projekt bol na pravidelnej báze komunikovaný a konzultovaný s Mestom Prešov. Úzke prepojenie s Mestom Prešov vyplýva aj zo skutočnosti, že komplementárny projekt „Mesto Prešov, Výstavba nových trolejbusových tratí a meniarí – projektová

<sup>9</sup> Nariadenie EP a Rady (EÚ) 2021/1060.



dokumentácia“ v zmysle Vyzvania OPII-83-3.1-MPO-TRTRPD2P zrealizovalo Mesto Prešov. Do tohto projektu bol po vecnej a odbornej stránke výrazne zapojený DPMP ako prevádzkovateľ MHD a správca trolejbusovej dráhy, pričom nové moderné meniarne sú kľúčovou podmienkou ďalšieho rozvoja elektrickej trakcie. V zmysle uvedeného nebol dôvod na ďalšie zapojenie Mesta Prešov ako partnera do realizačnej fázy projektu. Ostatní vyššie uvedení partneri nie sú relevantní k predmetu predkladaného zámeru NP.

## Popis národného projektu

### 5. Východiskový stav

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

Predložený projekt 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):

- Zvýšenie konkurencieschopnosti v osobnej i nákladnej doprave (protipólov dopravy cestnej) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúcemu hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky. Zvýšenie kvality dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej cieľovej hodnoty delby prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.

Ďalej je v súlade s modálnym špecifickým cieľom pre verejnú osobnú a nemotorovú dopravu:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách.

Na regionálnej úrovni je projekt v súlade s dokumentmi:

- Územný plán Prešovského samosprávneho kraja (2019),
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja na roky 2021 – 2030 (2023),
- Konceptia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj, Územná prognóza (2015),
- Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja, Územná prognóza, (2015).

Na miestnej úrovni ide najmä o nasledovné dokumenty:

- Plán dopravnej obslužnosti mesta Prešov (2014),
- Program rozvoja mesta Prešov na roky 2015 – 2020 s výhľadom do roku 2025 (2015),
- Územný plán mesta Prešov v znení zmien a doplnkov (2017),
- Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov (2018).

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

V roku 2016 bola spracovaná dátová analýza „NECESSARY DATA TO IDENTIFY AND JUSTIFY NON-REGRET PROJECTS IN PUBLIC TRANSPORT“ pre poradný orgán Európskej komisie JASPERS. Z nej vyplynula potreba modernizácie údržbovej základne. Ako uvádza predmetná analýza „prevádzka MHD je zabezpečovaná z jednej vozovne, ktorá sa nachádza na Šarišských lúkach v obci Ľubotice. Vozovňa bola postavená v roku 1962 a technologické vybavenie i samotný objekt depa je v nevyhovujúcom a technicky prekonanom stave“.

V roku 2018 bola spracovaná „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov“, v podkapitole 7.2.7.5 Vozovňa dopravného podniku sa konštatuje, že „vozovňa DPMP už volá po modernizácii. Bude ju potrebné upraviť vzhľadom k očakávaným zmenám vo vozidlovom parku, ako aj doplniť o zariadenie pre pomalé nabíjanie akumulátorov v parciálnych trolejbusoch a v elektrobusech“.



Ďalej stratégia udržateľného rozvoja dopravy identifikovala potrebu výstavby novej meniarne vo vozovni o inštalovanom výkone 3 MW. Ako dôvod uvádza zaistenie rozvoja elektrickej trakcie MHD v Prešove, nakoľko pre splnenie cieľov plne elektrifikovanej MHD v Prešove je nutné navýšiť inštalovaný výkon. Stratégia je zverejnená na webovom sídle mesta <https://www.presov.sk/masterplan.html>.

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

Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť (DPMP) zabezpečuje pravidelnú mestskú hromadnú dopravu v meste Prešov. To je jedným z centier východného Slovenska a v súčasnosti tam žije 82 927 obyvateľov. DPMP zabezpečuje ako jediná spoločnosť pravidelnú mestskú hromadnú dopravu už vyše 74 rokov. DPMP svoje služby poskytuje nielen občanom Prešova, ale aj cestujúcim z 11 okolitých obcí a mesta Veľký Šariš. Vlastníkom 100 % akcií akciovej spoločnosti je mesto Prešov.

Nosnú kostru dopravného systému MHD tvoria trolejbusová a autobusová trakcia, zvyšok dopĺňa nepravidelná doprava. Celkovo bolo v roku 2022 prepravených 25 790 tisíc cestujúcich. Z toho 10 936 tisíc cestujúcich bolo prepravených trolejbusmi, 14 840 tisíc autobusmi a 15 tisíc nepravidelnou dopravou. Dĺžka liniek k 31.12.2022 bola 378 km, z toho bola dĺžka autobusových liniek 313 km a trolejbusových liniek 65 km. Dĺžka dopravnej siete bola k rovnakému dátumu 131 km. Na sieti podnik prevádzkoval 44 autobusových a 8 trolejbusových liniek. Denná výprava počas špičky školského dňa bola 48 autobusov a 19 trolejbusov, pričom počet trolejbusov bol ovplyvnený rekonštrukciou mosta na Škultétyho ulici. Štandardná denná výprava počas špičky školského dňa je 29 trolejbusov. Priemerná prevádzková rýchlosť v pracovný školský deň bola pri autobusoch 16,49 km/h a pri trolejbusoch 15,50 km/h. Priemerný počet cestujúcich na 1 spoj bol 50,97 osôb a priemerná obsaditeľnosť vozidla MHD bola 55,95 %.

Za rok 2022 boli celkové dopravné výkony DPMP 4 452 tisíc vozových kilometrov a popritom bolo ponúknutých 423 593 tisíc miestových kilometrov. Z hľadiska dopravných výkonov trolejbusová trakcia ubehla 1 539 tisíc vozových kilometrov, autobusová trakcia 2 907 tisíc vozových kilometrov a nepravidelná doprava 6 tisíc vozových kilometrov. To znamená, že na trolejbusovú trakciu pripadlo 34,57 % všetkých dopravných výkonov. Zostatok 65,43 % dopravných výkonov pripadlo na autobusovú trakciu a nepravidelnú dopravu. Dopravný výkon trolejbusovej trakcie oproti roku 2021 poklesol o 19,25 % a naopak dopravný výkon autobusovej trakcie vzrástol o 5,81 %.

K 31.12.2022 mal DPMP k dispozícii vozový park pre MHD v nasledovnom zložení:

- 66 autobusov,
- 43 trolejbusov.

Priemerný vek trolejbusov k uvedenému dátumu bol 7,67 roka a autobusov 9,88 roka.

Výsledky dopravných výkonov a hospodárenia DPMP ukazujú, že aj napriek zvýšenému dopravnému výkonu dochádza ku klesaniu počtu prepravených osôb. Celkovo prišiel DPMP v obidvoch trakciách pravidelnej dopravy medzi rokmi 2019 až 2009 o 8,09 miliónov cestujúcich. To tvorí 21,20 % pokles za sledované obdobie, zatiaľ čo dopravné výkony obidvoch trakcií v tom čase mierne narástli. Pri rovnakej ponuke vozových kilometrov prepravuje DPMP menej cestujúcich.

Úbytok cestujúcich za obdobie poslednej predpandemickej dekády možno pripísať najmä nedostatkom ako sú nízka atraktivita verejnej dopravy, nevyhovujúce prepravné podmienky a kvalita dopravy, nízky komfort cestujúcich, vysoká poruchovosť, nevhodná časová harmonizácia jednotlivých druhov dopravy, nízka mobilita občanov za prácou, vplyv nezamestnanosti, či regionálne rozvojové disparity. Tieto a ďalšie dôvody spôsobili odliv cestujúcich na individuálnu osobnú dopravu.

Z vyššie uvedeného základného prehľadu prevádzkových charakteristík mestskej hromadnej dopravy je zjavný celkový neutešený stav verejnej dopravy. Napriek tomu sa mesto a DPMP od roku 2015 snažia tento stav riešiť investíciami do infraštruktúry MHD a do obnovy vozového parku. Iba samotný DPMP zrealizoval v rokoch 2016 – 2023 dopravné projekty financované z EŠIF v celkovej výške 19,93 miliónov EUR. Okrem prepady počtu cestujúcich klesá tiež priemerná prepravná rýchlosť (o 10 % za 15 rokov), čo je aj dôsledkom narastajúcich kongescií na kľúčových dopravných tepnách. Z hlavných prevádzkových údajov je teda zrejmé, že okrem postupného znižovania rýchlosti dopravy, ktorá má podstatný vplyv na konkurencieschopnosť, sa znižuje aj vlastná konkurencieschopnosť vyjadrená záujmom cestujúcich o MHD. Problémom je však aj výrazný rozdiel



medzi poklesom počtu prepravených osôb a dopravných výkonov, čo znamená, že sa znižuje aj celková efektívnosť prevádzky.

Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov (2018) identifikovala ako slabé stránky DPMP nevyhovujúce technické zázemie, nedostatočný inštalovaný výkon pre ďalší rozvoj elektrickej trakcie, neúplne modernizovaný vozový park, vysoké náklady na údržbu, nedostatok originálnych náhradných dielov, vysokú poruchovosť vozového parku, veľké množstvo vynechaných spojov v dôsledku neustálych kongescií, vysoký počet lokálnych obmedzení rýchlosti, absentujúca preferencia MHD oproti IAD, nízka plynulosť prevádzky, nízka úroveň investícií do modernizácie infraštruktúry, dlhodobý pokles prepravovaných zákazníkov, nedostatočná ekonomická efektívnosť prevádzky, nevyhovujúci stav niektorých zastávok MHD a nízky komfort prepravy pre cestujúcich.

Stav vozidlového parku sa zlepšil nákupom 25 nových trolejbusov rovnakého typu v rokoch 2016 až 2020, čím sa obnovilo 53,19 % vozidiel z celkovej flotily trolejbusov. Okrem toho v roku 2023 zakúpil podnik 1 kĺbový parciálny trolejbus. To však neplatí o stave technického zázemia, ktoré je v dlhodobom neudržateľnom stave.

Prevádzka MHD je v Prešove zabezpečovaná z jednej vozovne, ktorá sa nachádza na Bardejovskej ulici v obci Ľubotice. Všetky objekty a pozemky sú však vo vlastníctve DPMP. DPMP disponuje okrem tejto vozovne aj záložným depom bez technologického vybavenia z roku 1990 na Solivarskej ulici v Prešove. To sa v súčasnosti nevyužíva a prenajíma sa na komerčné parkovanie nákladných automobilov a je tam umiestnená meniareň. Vozovňa pozostáva z dielne údržby trolejbusov, dielne údržby autobusov a dielne údržby pevných trakčných zariadení. Súčasťou objektu dielni je aj stojanová umývačka s technológiou recyklácie vody, ktorá sa nachádza vedľa dielne údržby trolejbusov.

Vozovňa je z roku 1962 a zodpovedá duchu doby a času vzniku. Technologické vybavenie pochádza prevažne z konca sedemdesiatych a začiatku deväťdesiatych rokov minulého storočia. Podlaha je z drevených dubových klátikov s hrubým nánosom nečistôt. Prehliadacie kanály sú hlboké iba 1,2 m a to komplikuje prehliadky. Mechanici ich musia robiť v neprírodzenej skrčenej polohe. Navyše v objekte depa je nedostatočné osvetlenie, vstupné brány netesnia a zdviháky sú nestabilné. Vodiace koľajnice sú opotrebované časom a častým používaním. Technologické vybavenie je spravidla z 90-tych rokov 20. storočia, pričom najstaršie stroje a nástroje majú vyše 60 rokov.

Absentuje moderná hala údržby a zázemie pre zamestnancov, garáže trolejbusov, garáže parciálnych trolejbusov a sušiareň. Okrem toho chýba meniareň pre potreby napájania trolejových vedení vozovne, ako aj napájanie súčasných trolejbusových tratí na Bardejovskej a Vranovskej ulici vrátane trate k obrátisku v Širpe, keďže súčasná meniareň na Čapajevovej ulici kapacitne nepostačuje.

DPMP už začal investovať do dráhových vozidiel, mesto sa pripravilo na výstavbu nových trolejbusových tratí a zostáva už iba modernizácia trolejbusových tratí a modernizácia technického zázemia, aby bol dopravný podnik schopný udržať a zlepšiť stávajúcu pozíciu na trhu. Modernizácia depa nadväzuje na 9 už zrealizovaných projektov a plne vytvára podmienky pre ďalší rozvoj podniku. Súčasný stav technického zázemia je nevyhovujúci a hlavne s ohľadom na realizáciu projektov obnovy vozového parku je nutné, aby došlo k modernizácii ako technologického vybavenia pre údržbu trolejbusov, tak celkového prostredia pre zaistenie adekvátneho technického zázemia pre bezproblémovú prevádzku moderných dráhových vozidiel.

- d. Uvedte, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov<sup>10</sup> 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):

Zámer národného projektu nadväzuje jednak na národné projekty Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014-2020, ako aj dopytovo-orientované projekty financované z Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020.

#### Národné projekty (OPII)

- DPMP, Nákup parciálnych trolejbusov, kód projektu ITMS2014+: 311031BCD1, celkové oprávnené výdavky 6 866 048,67 EUR. (1. fáza), (prijímateľ DPMP),

<sup>10</sup> V prípade, ak je to relevantné, uvedte aj ukončené národné projekty z programového obdobia 2014 – 2020.





- DPMP, Modernizácia údržbovej základne trolejbusov - projektová dokumentácia, kód projektu ITMS2014+: 311031BCF2, celkové oprávnené výdavky 957 901 EUR, (prijímateľ DPMP),
- DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove, kód projektu ITMS2014+: 311031A805, celkové oprávnené výdavky projektu 7 909 914,65 EUR (prijímateľ DPMP),
- DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove – II. etapa, kód projektu ITMS2014+: 311031ABL7, celkové oprávnené výdavky 4 928 877,22 EUR, (prijímateľ DPMP),
- Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov, kód projektu ITMS2014+: 311031B720, celkové oprávnené výdavky projektu 794 891,51 EUR (prijímateľ Mesto Prešov),
- Mesto Prešov, Jednosmerné prepojenie Solivarská/Východná s Košickou ul. – realizácia, kód projektu ITMS2014+: 311031BIZ1, celkové oprávnené výdavky projektu 121 573,59 EUR (prijímateľ Mesto Prešov),
- Mesto Prešov, Výstavba nových trolejbusových tratí a meniarňí – projektová dokumentácia, kód projektu ITMS2014+: 311031BJW4, celkové oprávnené výdavky projektu 1 143 239,50 EUR (prijímateľ Mesto Prešov).

#### Dopytové-orientované projekty (IROP)

- Modernizácia vozidlového parku autobusov mestskej hromadnej dopravy v Prešove, kód projektu ITMS2014+: 302011R367, celkové oprávnené výdavky 4 370 036,40 EUR, (prijímateľ DPMP),
- Modernizácia a rekonštrukcia prestupného uzla na Masarykovej ulici v Prešove (Predstaničný priestor), kód projektu ITMS2014+: 302011F457, celkové oprávnené výdavky projektu 2 022 521,49 EUR, (prijímateľ Mesto Prešov).

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

#### Administratívna kapacita

Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť má dostatočné personálne, technické, administratívne a ďalšie prevádzkové kapacity na úspešnú realizáciu projektu i na zabezpečenie dlhodobej udržateľnosti jeho výsledkov. DPMP má tiež skúsenosti s implementáciou vlastných investičných projektov, ako aj projektov financovaných zo zdrojov EÚ. Kapacita žiadateľa je dokumentovaná v súčasnosti už zrealizovaným projektom s názvom „DPMP, Modernizácia údržbovej základne trolejbusov - projektová dokumentácia“. Predmetom realizácie projektu bolo spracovanie všetkých stupňov projektovej dokumentácie na modernizáciu údržbovej základne.

Podnik má teda dostatočné kapacity na zabezpečenie riadenia projektu. Projektový tím bude zložený z projektového manažéra a finančného manažéra. Tieto pozície budú zastávať interní pracovníci na dohodu o výkone práce.

Projektový manažér (riadenie projektu) bude zodpovedný za plynulú realizáciu projektu, ďalej bude riadiť činnosť projektového tímu, dbať na dodržiavanie časového harmonogramu projektu a zodpovedať za kontrolu a efektívne vynakladanie finančných prostriedkov. Takisto projektový manažér plánuje, organizuje, riadi, zabezpečuje a kontroluje aktivity projektu, komplexne pripravuje procesy na priebežné monitorovanie aktivít. Súčasne zodpovedá za propagáciu projektu a jeho realizáciu v súlade s manuálom pre informovanie a komunikáciu pre prijímateľov Programu Slovensko 2021-2027. Uvedené činnosti zabezpečí osoba, ktorá bude spĺňať minimálne kvalifikačné a odborné požiadavky a to vysokoškolské vzdelanie minimálne II. stupňa a minimálnu odbornú prax 2 roky alebo bude mať ukončené VŠ vzdelanie I. stupňa alebo úplné SŠ vzdelanie s maturitou a minimálnu odbornú prax 3 roky. Náklady na jeho činnosť budú hradené v rámci projektu.

Finančný manažér bude zodpovedný za čerpanie finančných prostriedkov pre dosiahnutie cieľov projektu podľa zmluvy, styk s bankovými inštitúciami a za zabezpečenie obchodných procesov z ekonomického hľadiska. Takisto zabezpečuje vyhotovenie interných finančných predpisov, sledovanie čerpania finančných prostriedkov, odpisový plán a evidenciu majetku obstaraného z prostriedkov NFP. Finančný manažér vedie účtovnú agendu, zodpovedá za vypracovanie miezd, zabezpečuje ucelené časti účtovného systému organizácie ako sú evidencia a účtovanie, inventarizácia, spravovanie daní a poplatkov, vyhotovenie, triedenie a archivácia účtovných dokladov. Takisto spracováva prvotnú ekonomickú agendu v rámci projektu pre zaúčtovanie účtovníckami podniku, zabezpečuje evidenciu príjmov, výnosov a výdavkov, nákladov pre sledovanie finančných prostriedkov podľa zmluvy. Uvedené činnosti zabezpečí osoba, ktorá bude spĺňať minimálne kvalifikačné a odborné



požiadavky a to vysokoškolské vzdelanie minimálne II. stupňa a minimálnu odbornú prax 2 roky alebo bude mať ukončené VŠ vzdelanie I. stupňa alebo úplné SŠ vzdelanie s maturitou a minimálnu odbornú prax 3 roky. Náklady na jeho činnosť budú hrazené v rámci projektu.

Kvalifikačné a odborné predpoklady sa budú preukazovať jednak profesijným životopisom, ako aj čestným prehlásením, v ktorom uchádzač o danú pozíciu uvedie konkrétne uskutočňovanie činností v súvislosti s riadením projektov podobného charakteru na preukázanie relevantnej odbornej praxe, uvedie aj konkrétny názov projektu, výšku oprávnených výdavkov a ďalšie relevantné informácie.

#### Finančná kapacita

DPMP má zabezpečené dostatočné finančné kapacity pre realizáciu projektu a to jednotlivo resp. kombináciou nasledovných:

- výnosy ako prevádzkovateľa dopravy vo verejnom záujme a vlastné zdroje z podnikateľskej činnosti,
- príspevok mesta Prešov v súlade so Zmluvou o službách vo verejnom záujme,
- úver z komerčnej banky,
- financovanie projektu garantované tiež uzneseniami Mestského zastupiteľstva v Prešove.

#### Prevádzková kapacita

DPMP disponuje dostatočným materiálno-technickým zabezpečením pre realizáciu projektu (vlastné kancelárske priestory, dostatočné informačno-komunikačné technológie a materiálno – technické prostriedky potrebné k riadeniu a realizácii projektu). Prevádzku modernizovaného depa z hľadiska dopravného i údržby si zabezpečí DPMP sám vo vlastnej réžii. Obsluhu nových technológií vo vozovni zabezpečia vyškolení zamestnanci a novoobstarané trolejbusy a parciálne trolejbusy budú mať adekvátne infraštruktúrne a technologické zázemie. Samozrejme dodávatelia stavebných prác a technického vybavenia budú zabezpečovať v prvých rokoch záručný servis.

### **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 zvýšenie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy prostredníctvom modernizácie údržbovej základne trolejbusov.

#### Očakávané výstupy / výsledky projektu

Realizáciou projektu sa dosiahne:

- zvýšenie atraktivity a spoľahlivosti verejnej osobnej dopravy,
- zlepšenie a skvalitnenie údržby a opráv prispôbených moderným trolejbusom a parciálnym trolejbusom,
- skrátenie času údržby a opráv vozidiel MHD,
- zlepšenie pracovných podmienok a sociálneho zázemia pre pracovníkov podniku,
- úspora energií na vykurovanie dielne a tiež pohonných hmôt z vynútených servisných presunov trolejbusov,
- predĺženie životnosti vozidiel MHD v dôsledku kvalitnejšej údržby a opráv,
- vybudovanie krytých garáží pre trolejbusy a parciálne trolejbusy,
- zvýšenie prevádzkyschopnosti a zjednodušenie manipulácie s trolejbusmi v nepriaznivom počasí,
- zníženie nákladov na údržbu parkovacej plochy v zimnom období,
- ochrana odstavených vozidiel pred vetrom, snehom a dažďom,
- vybudovanie novej sušiarne vozidiel,
- zlepšenie externej čistoty vozidiel MHD a s tým súvisiace skvalitnenie kultúry cestovania,
- zvýšenie životnosti podvozrovej časti vozidiel MHD,
- zlepšenie ochrany životného prostredia,
- zabezpečenie podmienok pre ďalší rozvoj elektrickej trakcie.





### Prínos k socio-ekonomickému rozvoju

Predkladaný projekt je zameraný na rozvoj dopravnej infraštruktúry a to na modernizáciu údržbovej základne trolejbusov, ktorá prispeje k trvalo udržateľnej mobilite obyvateľov mesta Prešov, k hospodárskemu rastu, ktorý úzko súvisí s dopravou a kvalitou dopravnej siete, k delbe prepravnej práce v prospech MHD, k menšej produkcii emisií skleníkových plynov, k časovým úsporám dosiahnutým vplyvom kratších cestovných časov, zníženej miere nehodovosti a k ďalším benefitom pre spoločnosť aj obyvateľov mesta.

### Prínos k dosiahnutiu cieľov a výsledkov príslušnej priority/špecifického cieľa/opatrenia

Realizáciou projektu sa prispeje k plneniu cieľov a očakávaných výsledkov opatrenia 2.8.1 Rozvoj verejnej dopravy v rámci špecifického cieľa RSO2.8 Podpora udržateľnej multimodálnej mestskej mobility ako súčasti prechodu na hospodárstvo s nulovou bilanciou uhlíka Programu Slovensko 2021 – 2027. Modernizáciou technickej základne na správu vozidiel dráhovej MHD sa zlepšia podmienky pre údržbu a opravy trolejbusových vozidiel, čím sa prispeje k zvýšeniu kultúry a komfortu cestovania, zlepšeniu kvality a spoľahlivosti poskytovaných služieb, čo povedie k zvýšeniu celkovej atraktivity verejnej osobnej dopravy a jej pozitívneho vnímania cestujúcou verejnosťou. Tým sa vytvoria predpoklady pre zvýšenie podielu verejnej osobnej dopravy na delbe prepravnej práce a znížení podielu individuálnej automobilovej dopravy.

## 7. Merateľné ukazovatele NP a iné údaje

V tabuľke nižšie uvedte 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 výsledok<sup>11</sup>. Merateľné ukazovatele projektu musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne<sup>12</sup>.

### Zoznam merateľných ukazovateľov projektu

Typ merateľného ukazovateľa projektu	Kód merateľného ukazovateľa projektu <sup>13</sup>	Názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna cieľová hodnota <sup>14</sup>
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	22 734

<sup>11</sup> Všeobecne 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 materiálno-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.

<sup>12</sup> V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

<sup>13</sup> Uvádza sa kód merateľného ukazovateľa projektu, nie kód spoločného, resp. špecifického merateľného ukazovateľa programu. Ak merateľný ukazovateľ projektu ešte nemá pridelený kód, uvádza sa „n/a“.

<sup>14</sup> V 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.



## Zoznam iných údajov projektu (ak relevantné)

Kód iného údaja <sup>15</sup>	Názov iného údaja	Merná jednotka iného údaja
-	-	-
-	-	-

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

Cieľová skupina	Počet <sup>16</sup>	Prínos
cestujúci MHD Prešov	<ul style="list-style-type: none"> <li>- v roku 2022 bolo MHD prepravených 25 775 tisíc osôb,</li> <li>- v roku 2021 bolo MHD prepravených 21 039 tisíc osôb,</li> <li>- v roku 2020 bolo MHD prepravených 21 419 tisíc osôb,</li> <li>- v roku 2019 bolo MHD prepravených 30 082 tisíc osôb.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zvýšenie kvality údržby vozidiel MHD,</li> <li>- zníženie poruchovosti vozidiel a tým eliminácia výpadkov spojov vplyvom zlepšenej údržby,</li> <li>- skrátenie času na údržbu a opravy vozidiel MHD,</li> <li>- predĺženie životnosti vozidiel dráhovej MHD,</li> <li>- zvýšenie externej čistoty vozidiel MHD,</li> <li>- zvýšenie kvality a komfortu cestovania.</li> </ul>

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

## 9. Aktivity národného projektu

- a. V tabuľke nižšie uveďte 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 <sup>17</sup>
<b>Hlavná aktivita - Modernizácia údržbovej základne</b>	Zvýšenie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy prostredníctvom modernizácie údržbovej základne vrátane výstavby nových objektov, a to haly údržby a zázemia pre zamestnancov, garáže trolejbusov, garáže parciálnych trolejbusov, sušiarne a meniarne	žiadateľ	30 mesiacov
<b>Podporná aktivita – Riadenie projektu</b>	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	30 mesiacov

<sup>15</sup> Ak iný údaj ešte nemá pridelený kód, uvádza sa „n/a“.

<sup>16</sup> Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

<sup>17</sup> Údaj 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).



<b>Podporná aktivita – Publicita projektu</b>	Zabezpečenie informovanosti o projekte v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu Programu Slovensko	žiadateľ	30 mesiacov
---	--	----------	-------------

*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 je výstavba a modernizácia údržbovej základne pre trolejbusy. Táto pozostáva zo stavebných prác, obstarania technologického vybavenia umývania vozidiel a ČOV, technológie haly údržby trolejbusov a dielenského zázemia.

#### Hlavná aktivita

Projekt bude realizovaný za pomoci jednej hlavnej aktivity s názvom „Modernizácia údržbovej základne“. Realizáciu hlavnej aktivity projektu zabezpečia externí dodávatelia vybraní vo verejnom obstarávaní. Začiatok realizácie hlavnej aktivity je stanovený na 04/2025 po podpise zmlúv s dodávateľmi stavebných prác a technologického vybavenia. Koniec realizácie hlavnej aktivity projektu je stanovený na termín do 30 mesiacov. Dĺžka trvania hlavnej aktivity projektu je tak 30 mesiacov. Okrem toho sú súčasťou hlavnej aktivity aj výdavky na stavebný dozor, nákup pozemkov a rezerva na nepredvídané výdavky.

#### Stavebná časť

Výdavky na stavebné práce pozostávajú z výdavkov na nasledujúcich 33 stavebných objektov:

SO 001 Odstránenie stavieb

SO 101 Komunikácie a spevnené plochy

SO 201 Kábelovod

SO 401 Hala prevádzkovej údržby trolejbusov (časti Architektúra a statika, Zdravotechnické inštalácie, Vykurovanie, Vzduchotechnické zariadenie, Elektroinštalácia a bleskozvody, Vnútorne slaboprúdové rozvody, Elektrická požiarňa signalizácia, Kabeláž pre kamerový systém, Trolejové vedenie, Napájacie vedenie, Signalizácia beznapäťového stavu, Ochranné opatrenia v zóne trolejového vedenia, Plynofikácia)

SO 402 Garáže trolejbusov

SO 403 Garáže parciálnych trolejbusov

SO 404 Meniareň Bardejovská

SO 405 Kiosková trafostanica

SO 510 Areálová dažďová kanalizácia zo striech

SO 511 Areálová dažďová kanalizácia zo spevnených plôch a ORL

SO 512 Areálová splašková kanalizácia

SO 513 Preložka areálovej jednotnej kanalizácie

SO 520 Areálový vodovod pitný



SO 521 Areálový vodovod požiarny a úžitkový

SO 601 Trolejové vedenie  
SO 602 Ovládanie výhybiek a automatické stavanie cesty  
SO 603 Napájacie a spätné káble  
SO 604 Opatrenia v zóne trolejového vedenia  
SO 620 VN Prípojka pre meniareň Bardejovská  
SO 621 VN Prípojka pre trafostanicu  
SO 622 Úprava distribučnej sústavy 22 kW  
SO 623 Prekládka nadzemného vedenia VSD  
SO 624 Vonkajšie káblové rozvody NN  
SO 625 Vonkajšie osvetlenie  
SO 626 Prekládka káblov pre ČSPH  
SO 630 Prekládka optických a metalických káblov  
SO 631 Miestna kabelizácia  
SO 632 Prenosové zariadenie pre riadenie dopravy  
SO 650 Preložka telekomunikačných káblov Slovak Telekom

SO 701 Odberné a meracie zariadenie  
SO 702 Plynová prípojka pre garáže trolejbusov  
SO 703 Plynová prípojka pre garáže parciálnych trolejbusov  
SO 704 Regulačná stanica plynu

#### **Technologická časť**

SO 401 Hala prevádzkovej údržby trolejbusov (časti Umývanie vozidiel a ČOV, Technológia haly údržby trolejbusov, Technológia dielenského zázemia).

Stručný popis vybraných stavebných objektov.

#### **SO 101 Komunikácia, spevnené plochy**

Úprava spevnených plôch a vozoviek spočíva v ich rozšírení a úprave výškového priebehu. Uvedené komunikácie sú navrhnuté tak, aby bol zabezpečený bezpečný a plynulý prejazd vozidiel v areáli. Počíta sa aj s vybudovaním aktívnej zóny pod vozovkou v miestach rozšírenia vozovky ako aj v miestach so zistenou nedostatočnou únosnosťou. Odvodnenie spevnených plôch je navrhnuté ako povrchové, gravitačné, pomocou kanalizačného systému.

#### **SO 401 Hala prevádzkovej údržby trolejbusov**

Objekt haly prevádzkovej údržby trolejbusov je v súčasnosti funkčne rozdelený na tri časti. Jedna časť bude tvorená novovybudovanou trojpodlažnou prístavbou haly, druhá časť bude mať funkciu hál opráv a denného ošetrovania trolejbusov so zázemím a tretia časť bude prístavba objektu umyvárne trolejbusov. V rámci prestavby budú zachované pôvodne nosné konštrukcie stĺpov a strešných nosníkov. Ostatné konštrukcie budú nahradené novými. Časť budovy sa odstráni a nahradí novou trojpodlažnou prístavbou. Na strechách objektu budú realizované extenzívne vegetačné strechy.

V súčasnosti sú v hale údržby trolejbusov tri prejazdné a dve neprejazdné trolejové stopy. Z dôvodu rekonštrukcie bude potrebné trolejové vedenie demontovať a nahradiť novým. Po zmodernizovaní a rozšírení haly prevádzkovej údržby trolejbusov vznikne 6 prejazdných trolejových stôp o dĺžke 605 m. V súčasnosti je v hale pri každej trolejovej stope inštalovaná signalizácia bežnapätového stavu troleja. Z dôvodu rekonštrukcie a rozšírenia haly bude potrebné demontovať existujúcu signalizáciu a nahradiť ju novou v počte 12 ks.

Projekt rieši realizáciu nových trolejových vedení a prevesov. Príslušné uzemňovacie vedenie bude realizované v celkovej dĺžke 350 m. V rámci plynofikácie objektu bude výstupné potrubie z regulačnej stanice vedené ako nadzemné. Projekt zahŕňa aj zriadenie umývacej linky trolejbusov, elektrobusev a ČOV.

Technológia haly prevádzkovej údržby trolejbusov je technologicky rozdelená na tri samostatné halové časti, a to na miestnosť určenú na opravy trolejbusov, miestnosť na denné ošetrovanie trolejbusov a miestnosť na technické kontroly trolejbusov. Halová časť na technické prehliadky a opravy trolejbusov bude v strede rozdelená dopravnou komunikáciou, ktorá bude spájať všetky tri halové časti.



#### SO 402 Garáže trolejbusov

Objekt bude rozdelený na dva celky, a to na garáže a sušiareň. Vodovodná prípojka bude zabezpečená z existujúceho areálového vodovodu. Temperovanie priestorov bude riešené pomocou izolovaných infražiaričov s recirkuláciou spalín. Z dôvodu teplovzdušného vykurovania a vetrania sušiarne je na streche objektu navrhnutá plynová vzduchotechnická jednotka s rekuperáciou tepla. V rámci výstavby sa zrealizuje kompletná silnoprúdová elektroinštalácia a nové trolejové vedenie bude o dĺžke 560 m.

#### SO 403 Garáže parciálnych trolejbusov

Nové uzavreté prestrešené garáže budú slúžiť na odstavenie max. počtu parciálnych trolejbusov. Vodovodná prípojka bude zabezpečená z existujúceho areálového vodovodu. Temperovanie priestorov bude riešené pomocou izolovaných infražiaričov s recirkuláciou spalín. Silnoprúdové rozvody budú riešené pomocou osadenia podružných rozvádzačov NN. Nové trolejové vedenie bude mať dĺžku 640 m. Zároveň ochranné opatrenia v zóne trolejového vedenia budú formou pospájania všetkých vodivých častí zariadení a ich uzemnení.

#### SO 404 Meniareň Bardejovská

Nová diódová meniareň Bardejovská sa bude nachádzať v južnej časti areálu a bude slúžiť na dostatočné zabezpečenie množstva elektrického prúdu pre potreby trakčného vedenia. V rámci objektu bude dodávka studenej vody zabezpečená vodovodnou prípojkou napojenou na existujúci areálový vodovod. Pre napájanie elektroinštalácií a technologických zariadení meniarne bude slúžiť rozvádzač vlastnej spotreby, ktorý bude umiestnený v rozvodni.

#### SO 601 Trolejové vedenie

Modernizácia údržbovej základne trolejbusov zahŕňa demontáž existujúceho trolejového vedenia vrátane stožiarov, prevesov a trolejových prvkov a jeho nahradenie novým. Demontuje sa 80 ks trakčných stožiarov a 3 940 m trolejového vedenia. Tieto sa nahradia 136 ks nových trakčných stožiarov a novým trolejovým vedením o dĺžke 4 000 m.



## Navrhovaná vozovňa DPMP



Zdroj: DPMP, 2021

### Podporné aktivity

Podporné aktivity projektu zahŕňajú:

- riadenie projektu,
- publicitu.

Riadenie projektu bude zabezpečené interne zamestnancami podniku prostredníctvom projektového manažéra a finančného manažéra. Títo budú musieť mať dostatočné skúsenosti s implementáciou projektov podobného typu. Projektový manažér začne riadiť implementáciu projektu po podpise zmluvy o NFP. Finančný manažér začne riadiť finančnú časť implementácie projektu spolu so začiatkom realizácie hlavnej aktivity. Koniec ich činností a súčasne realizácie podporných aktivít projektu je stanovený v súlade s koncom realizácie hlavnej aktivity a to do 30 mesiacov. Dĺžka trvania podporných aktivít projektu je tak 30 mesiacov. Náklady na riadenie projektu budú hradené v rámci projektu.

Súčasťou podporných aktivít je aj publicita a informovanosť projektu. V rámci podpornej aktivity publicita a informovanosť projektu budú vyrobené a inštalované veľkoplášny (dočasný) pútač a stála tabuľa v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu. Začiatok tejto podpornej aktivity je stanovený po podpise Zmluvy o NFP. Koniec tejto podpornej aktivity je stanovený do 30 mesiacov. Spoločnosť bude tiež o projekte informovať širokú verejnosť prostredníctvom svojho webového sídla a mediálnych správ. Náklady na zabezpečenie publicity a informovanosti projektu budú hradené v rámci projektu.



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

<b>Predpokladaný dátum vyhlásenia výzvy vo formáte mesiac/rok</b>	05/2024
<b>Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch</b>	30 mesiacov

## 11. Finančný rámec<sup>18</sup>

<b>Fond</b>	Európsky fond regionálneho rozvoja	
<b>Celkové oprávnené výdavky NP podľa kategórie regiónu<sup>19</sup> (v EUR)</b>	menej rozvinutý región	37 991 330,21
<b>Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu<sup>20</sup> (v EUR)</b>	menej rozvinutý región	32 292 630,67
<b>Vlastné zdroje prijímateľa<sup>21</sup> podľa kategórie regiónu<sup>22</sup> (v EUR)</b>	menej rozvinutý región	0,00

## 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.*

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

<b>Predpokladané finančné prostriedky na aktivity NP</b>	<b>Celkové oprávnené výdavky (v EUR)</b>	<b>Plánované vecné vymedzenie</b>
<b>Hlavné aktivity</b>		

<sup>18</sup> Finančný rámec je potrebné uvádzať za celý NP spolu a v prípade financovania NP z viacerých priorít/specifických cieľov, aj v rozdelení podľa špecifických cieľov.

<sup>19</sup> V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

<sup>20</sup> V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

<sup>21</sup> Uveďte 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

<sup>22</sup> V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.



<b>Aktivita 1</b>	Modernizácia údržbovej základne	
skupina výdavkov 021 - Stavby Realizácia stavby	30 672 741,11	Náklady na stavebné práce. Výstavba a modernizácia objektov údržbovej základne vrátane zariadenia staveniska. Náklady na stavebné práce sú stanovené na základe Protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 4/2023 na stavebný zámer verejnej práce „DPMP, Modernizácia údržbovej základne trolejbusov - projektová dokumentácia“ zo dňa 24.04.2023.
skupina výdavkov 021 - Stavby Stavebný dozor	306 727,00	Náklady na stavebný dozor určené kvalifikovaným odhadom na základe predchádzajúcich skúseností.
skupina výdavkov 022 - Samostatné hnuteľné veci a súbory hnuteľných vecí Technológie	4 215 174,88	Náklady na technologickú časť stavby (SO 401 - 920 Hala prevádzkovej údržby trolejbusov – Umývanie vozidiel a ČOV, SO 401 - 940 Hala prevádzkovej údržby trolejbusov – Technológia haly údržby trolejbusov, SO 401 - 960 Hala prevádzkovej údržby trolejbusov – Technológia dielenského zázemia). Náklady na technologickú časť sú stanovené na základe Protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 4/2023 na stavebný zámer verejnej práce „DPMP, Modernizácia údržbovej základne trolejbusov - projektová dokumentácia“ zo dňa 24.04.2023.
skupina výdavkov 027 – Pozemky	22 011,66	Nákup pozemkov potrebných na modernizáciu údržbovej základne. Náklady na nákup pozemkov sú stanovené na základe Protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 4/2023 na stavebný zámer verejnej práce „DPMP, Modernizácia údržbovej základne trolejbusov - projektová dokumentácia“ zo dňa 24.04.2023
skupina výdavkov 930 - Rezerva na nepredvídané výdavky	2 741 473,06	Rezerva na nepredvídané výdavky súvisiace so stavebnými prácami. Náklady na rezervu na nepredvídané výdavky sú stanovené na základe Protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 4/2023 na stavebný zámer verejnej práce „DPMP, Modernizácia údržbovej základne trolejbusov - projektová dokumentácia“ zo dňa 24.04.2023.
<b>Hlavné aktivity spolu</b>	<b>37 958 127,71</b>	
<b>Podporné aktivity</b>		
skupina výdavkov 521 - Mzdové výdavky (Riadenie projektu)	31 202,50	Náklady spojené s riadením projektu za pomoci projektového a finančného manažéra.
skupina výdavkov 518 - Ostatné služby (Publicita)	2 000,00	Náklady na zabezpečenie komunikácie a publicity projektu.
<b>Podporné aktivity SPOLU</b>	<b>33 202,50</b>	
<b>CELKOM</b>	<b>37 991 330,21</b>	

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.*

Zjednodušené vykazovanie výdavkov nebude v projekte využívané.

### **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.vicepremier.gov.sk/>).*



## Mapa lokalizácie projektu

