



Zámer národného projektu¹

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“):

Modernizácia údržbovej základne v Košiciach, realizácia – I. etapa, 2. fáza (ďalej len MUZ1)

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)	20 992 134,78 bez DPH
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celá SR)	Košický kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	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.

²Uviesť 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.

³Uvedte, 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.

⁴Zo 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, zmiernovania 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 v predchádzajúcom období a v súčasnosti využívané haly na údržbu nevyhovujú na údržbu a opravu električiek dĺžky viac ako 15 m,
- Údržbová základňa nespĺňa moderné nároky na technické a kapacitné podmienky pre údržbu a opravy novo nakupovaných vozidiel (haly boli projektované na opravu električiek dĺžky 15 m),
- V súčasnosti vykonávané opravy a údržby sa časovo predlžujú z dôvodu zastaraného technického vybavenia dielní.

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. nevylučujú možnosť spojiť dva schválené zábery národných projektov do jednej výzvy, resp. na jeden schválený záber 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 záberu/záberov 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.



Technické zázemie depa (výhybky, koľaje, trolejové vedenie) sú na hrane technickej životnosti, keďže depo bolo vybudované v 60. rokoch 20. storočia. Do začiatku realizácie modernizácie depa nebola vykonaná žiadna väčšia obmena koľají alebo výhybiek, realizovala sa len bežná údržba, prípadne opravy. Modernizáciu je potrebné vykonať aj v rámci stavebných objektov, ktoré v aktuálnom stave sú na hranici technickej životnosti objektu (zlý statický stav). V týchto objektoch sa vykonáva parkovanie, denná údržba a taktiež čistenie a umývanie vozidiel. Väčšina strojného vybavenia, využívaného na opravu a údržbu električiek, je morálne aj fyzicky opotrebovaná. To isté platí aj o sociálnom zázemí pre zamestnancov, ktorí údržbu a opravu električiek vykonávajú.

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

Popis národného projektu

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 2014 - 2020 (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:

Modernizáciou areálu Depa sa zlepši plynulosť rannej a popoludňajšej výpravy električiek, vytvoria sa vhodné podmienky na kvalitnejšie a rýchlejšie opravy a údržby vozidiel, ktoré DPMK vlastní a taktiež bude pripravené na údržby električiek, ktoré sa plánujú v blízkej budúcnosti nakupovať. Rozšírením prekrytia odstavného koľajiska pre električky sa predĺži životnosť týchto vozidiel tým, že budú čiastočne chránené pred vplyvmi počasia. Modernizácia depa bude mať vplyv aj na zlepšenie pracovných podmienok a sociálneho zázemia 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 a údržbovú základňu,
- 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 MUZ1 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 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. Uvedte východiskové dokumenty na regionálnej, národnej a európskej úrovni, ktoré priamo súvisia s realizáciou NP:

Predložený zámer projektu MUZ1 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:

- OPVO8 - Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektobusy

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 2022 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–sídelnej 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).

⁹Nariadenie EP a Rady (EÚ) 2021/1060.



- 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“.

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 00-07-31.1Depo 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.

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>



- 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 efektivita 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 začalo 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 (pôvodný areál je zo 60-tych rokov 20. storočia), 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-tych 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 Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, ku dňu predloženia zámeru projektu MUZ1 – 2. fáza bola v realizácii väčšina stavebných objektov (ďalej aj „SO“) / prevádzkových súborov (ďalej aj „PS“) projektu MUZ1.

Nakoľko modernizácia depa prebieha za plnej prevádzky výpravy a údržby električiek, zhotoviteľ a aj investor sa od začiatku stavby museli postupne prispôbovať tejto skutočnosti. Investor musel znížiť počet električiek, ktoré pôvodne parkovali v areáli depa na Bardejovskej ulici a presunúť ich na vybrané obratiská. Zároveň muselo dôjsť k zmene organizácie v údržbárskych procesoch a taktiež sa museli prispôbiť aj cestovné poriadky električiek. V rámci realizácie stavby tiež dochádza k mnohým vyvolaným zmenám, keďže sa jedná o areál zo 60-tych rokov minulého storočia a projektová dokumentácia nie vždy zachytáva jestvujúci stav na stavbe.

Ku dňu predloženia zámeru národného projektu MUZ1 – 2. fáza boli ukončené stavebné objekty SO 00-25-02 - Depo DPMK, Úpravy VN vedení 22 kV a prevádzkové súbory PS 00-24-01 - Depo DPMK, Trafostanica 22/0,4 kV, v realizácii všetky SO/PS, okrem SO 00-20-12 - Depo DPMK, Rekonštrukcia zastrešenia odstavného koľajiska. Pri tomto objekte bolo na základe diagnostiky stávajúceho stavu zastrešenia rozhodnuté, že je potrebné prehodnotiť pôvodný projekt tejto časti a rozšíriť jej rekonštrukciu. V súčasnom období je spracovaný nový projekt a prebieha zmena stavby pred dokončením. Po vydaní stavebného povolenia bude pokračovať rekonštrukcia podľa nového projektu.

K 31.7.2023 boli ukončené práce na časti SO 00-20-11 - Depo DPMK, Nové zastrešenie odstavného koľajiska a prislúchajúcim SO/PS (tzv. 2. záber) preberacím protokolom pre predčasné užívanie časti stavby a 10/2023 bol požiadaný stavebný úrad na Košickom samosprávnom kraji o vydanie povolenia na predčasné užívanie tejto časti stavby. Po ukončení povoľovacieho konania a následnom spustení prevádzky týchto SO/PS (výjazd električiek na Moldavskú ulicu cez zadnú bránu a taktiež parkovanie v novom zastrešení odstavného koľajiska) bude môcť pokračovať zhotoviteľ v realizácii časti SO 00-04-01.1 - Depo DPMK, Koľajový spodok, 1. etapa a SO 00-05-01.1 - Depo DPMK, Koľajový zvršok, 1. etapa – výjazd na Bardejovskú ulicu, ktorý v súčasnej dobe zabezpečuje výjazd električiek z depa po údržbe alebo oprave po pôvodných výhybkách a koľajniciach.

Pri SO 00-20-03 - Depo DPMK, Hala dennej údržby došlo vzhľadom na stav nosníkov, ktoré podopierali strechu tohto objektu, k zmene pôvodného projektu a rozšíreniu rekonštrukcie aj na výmenu strešnej časti (strecha + väzníky). Po vydaní stavebného povolenia – zmeny stavby pred dokončením (v septembri 2023) pokračujú práce na výmene strechy podľa nového projektu tak, aby nedošlo v budúcnosti k narušeniu statiky budovy. V časti budovy, ktorá nebola zasiahnutá zmenou, sa postupne dokončujú stavebné práce na jednotlivých dielenských a sociálnych priestoroch. Predpoklad ukončenia prác na tomto SO je 06/2024.

V súčasnom období sa ukončujú práce na SO 00-20-02 - Depo DPMK, Hala pre umývač. Dodávateľom technológie bola namontovaná umývací linka pre električky a boli zrealizované aj skúšky funkčnosti a komplexnosti.

Po ukončení prác na SO 00-20-03 a SO 00-20-02 DPMK požiadala stavebný úrad o vydanie predčasného užívania tejto časti stavby, aby mohli byť spustené údržbárske procesy v tejto časti projektu.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že projekt MUZ1 má zazmluvneného zhotoviteľa na ukončenie stavebnej aj technologickej časti stavby. Táto časť modernizácie areálu Depa by mala byť ukončená v IV. štvrtroku 2024. DPMK plánuje dať do predčasného užívania ukončené časti areálu 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 k projektom podporených z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (OPII) a Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020 (IROP):

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

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 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,

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



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 prispeje 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 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	počet	1

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 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.

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.

¹⁴Uvádza 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“.

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.



		dopravy		
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 údaj ¹⁶	Názov iného údaj	Merná jednotka iného údaj
-	nerelevantné	-

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

Cieľová skupina	Počet ¹⁷	Prínos
verejnosť (občania mesta, občania okolitých obcí a miest dochádzajúci za prácou a návštevníci mesta)	Počet prepravených cestujúcich za rok - 2021 bolo MHDprepravených 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 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 ¹⁸
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	žiadateľ	počas celej 2. fázy projektu

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).



	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 - I. etapa“ je stavebná a technologická modernizácia areálu električkového depa. 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 zabezpečí externý dodávateľ vybraný vo verejnom obstarávaní – spoločnosť Metrostav Slovakia a.s., Bratislava. Realizácia hlavnej aktivity začala v 2/2022. Koniec realizácie hlavnej aktivity projektu bol pôvodne stanovený na 12/2023. Projekt MUZ1 nebolo možné ukončiť v stanovenom termíne do konca 12/2023 z dôvodu, že zhotoviteľa pri realizácii Stavby ovplyvnili a ovplyvňujú viaceré skutočnosti a okolnosti, z ktorých najvýznamnejšie vplyvy na celkový postup realizácie Stavby sú najmä z nižšie uvedených dôvodov:

Vyššia moc - pandémia ochorenia COVID-19 a s ňou súvisiaci nárast cien, ako aj nedostupnosť materiálov a najmä dopady vojenského konfliktu na Ukrajine mali zásadný vplyv na dostupnosť a cenu kľúčových materiálov, práce a výrobných kapacít na stavebnom trhu. Vo vzťahu k Stavbe ide najmä o dostupnosť koľají, výhybiek a oceľových konštrukcií, avšak nielen týchto.

Vynútené Zmeny - Stavba svojim charakterom rekonštrukcie v minulosti vybudovaných trás, stavieb a budov prináša potrebu riešiť veľké množstvo nepredvídateľných okolností. Tieto nepredvídateľné okolnosti bolo potrebné vyriešiť formou zmenových konaní, čo malo zásadný vplyv na samotnú realizáciu Stavby. Samotné riešenie nepredvídateľných okolností na stavbe v rozsahu odsúhlasovaných navyše prác znamená pre realizáciu Stavby spomalenie či obmedzenie, pričom následný proces riešenia týchto okolností vedie k časovým oneskoreniam a posunom, čo priamo ovplyvňuje Harmonogram, ako aj koordináciu jednotlivých činností a procesov.

Prevádzka DEPA DPMK a POV - prevádzkové možnosti DPMK a z nich vyplývajúce požiadavky úseku dopravy a úseku údržby, najmä v nadväznosti na vyššie popísané skutočnosti, v aktuálnom čase realizácie Stavby nezodpovedali pôvodne navrhnutému nezáväznému Plánu organizácie výstavby (POV) predloženému DPMK v rámci projektovej dokumentácie. Z tohto dôvodu bolo potrebné prepracovanie a aktualizácia POV, keďže uvedené skutočnosti viedli už od odovzdania Staveniska k potrebám upravovať postupy realizácie Diela, okrem iných skutočností aj na základe požiadaviek a možností úseku dopravy a úseku údržby, aby nedošlo k ohrozeniu prevádzkovania DEPA ako služby vo verejnom záujme.

S ohľadom na zistené nevyhovujúce stavy, statické poruchy niektorých existujúcich stavebných objektov (hala dennej údržby a existujúce zastrešenie odstavného koľajiska), je nutné, po spracovaní príslušnej projektovej dokumentácie, aktualizovať Harmonogram, POV a termín ukončenia stavby. Pri týchto úpravách je potrebné vziať do úvahy, že už v aktuálnom stave je maximálne obmedzená



prevádzka a údržba električkových súprav, a preto bude nutné realizovať zahájenie rekonštrukcie Haly zastrešenia odstavného koľajiska až v nadväznosti na dokončenú Halu ťažkých opráv – 2. etapu modernizácie DEPA a jej uvedenie do predčasného užívania, aby bolo možné tam premiestniť údržbu električkových súprav z tejto haly pre zabezpečenie požadovanej plynulej prevádzky a údržby. Taktiež je potrebné brať ohľad aj na požiadavky Krajského pamiatkového úradu vo vzťahu k historickým električkovým súpravám, týkajúce sa ich ochrany pred poškodením či vonkajšími vplyvmi.

DPMK v novembri 2023 požiadal MD SR z vyššie uvedených dôvodov o rozdelenie projektu „Modernizácia údržbovej základne v Košiciach, realizácia – I. etapa“ na dve fázy. MD SR tejto žiadosti dňa 22.12.2023 vyhovel. Tento súhlas tvorí základ pre podanie zámeru národného projektu na MUZ1 – 2. fáza.

Predmetom projektu MUZ1 – 2. fáza je ukončenie nižšie uvedených stavebných prác a dodávok technológií:

SO 00-02-11 - Depo DPMK, Demontáž koľajového zvršku

Demontáž existujúcich koľají a výhybiek prebieha postupne podľa možností uvoľnenia pracovísk zo strany DPMK, keďže rekonštrukcia prebieha za plnej prevádzky Depa – výpravy a údržby električiek. V rámci stavby je realizácia SO v rôznej fáze realizácie – napr. v Novej hale prestrešenia je už zrealizované, avšak výjazd na Bardejovskú ulicu sa začne realizovať v januári 2024, v riešení zostávajú Zmenové listy (ďalej len ZL). Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 32,16 %.

SO 00-02-21 - Depo DPMK, Odstránenie stavieb

V rámci realizácie prác boli odstránené budovy, ktoré sa nevyužívali alebo svojou polohou prekážali modernizácii areálu alebo po modernizácii stratili svoju funkciu. Objekt bol stavebne zrealizovaný v plnom rozsahu, v riešení zostávajú ZL. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 34,53 %.

SO 00-02-31 - Depo DPMK, Výrub drevín

Stromy a porasty krov, do ktorých navrhovaná stavba priamo zasahuje boli odstránené. Práce zrealizované v rozsahu podľa odovzdaných pracovísk. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 7,59 %.

SO 00-04-01.1 - Depo DPMK, Koľajový spodok, 1. etapa

Realizácia prác – výkop rýh, príprava podkladných vrstiev s odvodnením a uložením šácht - prebieha postupne podľa možností uvoľnenia pracovísk zo strany DPMK, keďže rekonštrukcia prebieha za plnej prevádzky Depa. Práce zrealizované v rozsahu podľa uvoľnených pracovísk. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 40,61 %, v riešení zostávajú ZL.

SO 00-05-01.1 - Depo DPMK, Koľajový zvršok. 1. etapa

Práce sa realizujú na všetkých pracoviskách, ktoré boli uvoľnené zo strany DPMK. V rámci I. fázy boli realizované základové betónové dosky, na ktoré boli osadené drevené alebo betónové podvaly pod rôzne typy výhybiek a koľajových vetvení (cca 36 ks) a koľajníc s bokovnicami typu NT3 a PH37 (cca 1,5 km). Postupne sú osadzované aj riadiace skrine. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 38,69 %, v riešení zostávajú ZL.

SO 00-07-31.1 - Depo DPMK, Spevnené plochy a chodníky, 1. etapa

Práce zrealizované len v tzv. 2. zábere a čiastočne v priestore medzi halami pre umývač a halou dennej údržby. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 9,86 %, v riešení zostávajú ZL.

SO 00-07-41.1 - Depo DPMK, Úprava oplotenia, 1. etapa



Z tohto SO boli realizované len búracie práce časti oplotenia, kde si to vyžadovali práce na iných SO. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 0,51 %.

SO 00-07-51 - Depo DPMK, Káblvod a chráničková trasa

SO realizovaný čiastočne, realizácia prebieha na hlavných trasách NN a VN vedení. Na káblových trasách boli osadené káblové šachty. Práce zrealizované podľa odovzdaných pracovísk, do ukončenia realizácie zostáva vybudovať 22 m káblvodu a kompletáž káblových komôr. V riešení zostávajú zmenové listy. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 55,51 %.

SO 00-08-01.1 - Depo DPMK, Prípojka vody, 1. etapa

Práce na SO zrealizované v plnom rozsahu. V riešení zostávajú zmenové listy. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 48,32 %.

SO 00-08-02.1 - Depo DPMK, Požiarny vodovod, 1. etapa

V rámci tohto SO boli realizované výkopové práce, uloženie požiarneho vodovodu s hydrantmi v časti areálu, ktorá bola odovzdaná zhotoviteľovi. Osadené boli nadzemné aj podzemné hydranty. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 45,53 %, v riešení zostávajú ZL.

SO 00-09-01 - Depo DPMK, Areálová dažďová a splašková kanalizácia

V rámci tohto SO sa vybuďovala nová areálová kanalizácia v častiach, kde boli odovzdané pracoviská, ktoré nie sú nevyhnutné pre vykonávanie výpravy a údržby električiek. Jedná sa o objekty Haly umývača, Haly denného ošetrovania a nového zastrešenia odstavného koľajiska. Kanalizácia sa napája na existujúcu areálovú kanalizáciu nachádzajúcu sa v depe električiek. Súčasne sa realizuje aj odvedenie dažďových vôd z koľajových odvodňovačov. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 57,64 %, v riešení zostávajú ZL.

SO 00-09-02 - Depo DPMK, Areálová priemyselná kanalizácia

V rámci tohto SO boli v odovzdaných častiach areálu zrealizované uličné vpuste a odvodňovače koľají a výhybiek, ktoré boli zvedené cez novovybudovanú kanalizáciu do osadených odlučovačov ropných látok. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 48,35 %, v riešení zostávajú ZL.

SO 00-09-03 - Depo DPMK, Odlučovač ropných látok (ORL)

V rámci SO boli osadené odlučovače ropných látok (ďalej ORL). Boli zrealizované výkopové práce k osadeniu týchto odlučovačov a ich napojenie do kanalizácie priemyselnej a j dažďovej/splaškovej kanalizácie. V riešení zostávajú zmenové listy. Z uvedeného dôvodu ešte nebola vystavená fakturácia za tento SO. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 0,00 %.

SO 00-20-02 - Depo DPMK, Hala pre umývač

V hale boli inštalované dve nezávislé linky mytia so stredovým velínom na výjazde z haly. Objekt bol zrealizovaný ako jednodlná oceľová hala, jednopodlažná s prístavkom, v ktorom sú situované miestnosti zázemia zamestnancov obsluhujúcich linku mytia a vykonávajúcich čistenie interiéru. V hale sa nachádzajú aj šatne pre zamestnancov s hygienickým zázemím, denná miestnosť, technická miestnosť, sklady a miestnosť strojovne. Na objekte sa vykonávajú už len dokončovacie práce a revízie. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 83,23 %, v riešení zostávajú ZL.

SO 00-20-03 - Depo DPMK, Hala dennej údržby

Zrealizované boli zatiaľ práce na sociálno – prevádzkovej časti. Prebehla kompletná rekonštrukcia vnútorných priestorov. V súčasnom období prebiehajú kompletážne práce a revízie. Na základe



nového statického posudku narušenej statiky strešnej konštrukcie haly, kde prebieha údržba, muselo dôjsť k revízii PD. Následne došlo k potrebe vydať nové rozhodnutie o zmene stavu pred dokončením, keďže je potrebné vykonať výmenu strechy v časti haly, kde bude prebiehať denná údržba električiek. Rozhodnutie bolo právoplatne vydané 9/2023 a od uvedeného dátumu boli zahájené práce na výmene strešnej konštrukcie. Následne po ukončení budú zrealizované aj ďalšie stavebné činnosti, ktoré boli plánované v rámci tohto SO. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 30,33 %, v riešení zostávajú ZL.

SO 00-20-11 - Depo DPMK, Nové zastrešenie odstavného koľajiska

Práce na SO boli zrealizované podľa PD, objekt by mal byť uvedený do predčasného užívania časti stavby po ukončení konania o predčasnom užívaní, ktoré bolo začaté 22.9.2023. V súčasnej dobe nie je ukončené prestrešenie priestoru medzi halami SO 00-20-11 a SO 00-20-12, v prácach bude možné pokračovať až po ukončení strešnej konštrukcie objektu SO 00-20-12. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 84,63 %, v riešení zostávajú ZL.

SO 00-23-01 - Depo DPMK, Vonkajšie osvetlenie

Vonkajšie osvetlenie svietidlami LED a rozvody káblov sa realizujú v častiach Depa, ktoré boli odovzdané DPMK zhotoviteľovi. Svietidlá sú umiestnené na nových osvetľovacích, resp. trakčno-osvetľovacích stožiaroch. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 65,48 %.

SO 00-23-21 - Depo DPMK, Elektrický ohrev (EOV) a ovládanie výhybiek

Riadiace skrine výhybiek boli osadené podľa PD v častiach Depa, kde už boli osadené nové výhybky. Postupne budú pripojené na elektrické rozvody. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 59,88 %.

SO 00-23-31 - Depo DPMK, Rozvody NN vedení

Výkopové práce s uložením káblov boli ku dňu predkladania fázovaniu projektu zrealizované len v rozsahu podľa odovzdania jednotlivých častí Depa na rekonštrukciu a jeho ukončenie je podmienené ukončením káblovodu. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 87,26 %, v riešení zostávajú ZL.

SO 00-25-01 - Depo DPMK, Prípojka VN vedenia 22 kV

Nová VN prípojka bola realizovaná a je pripojená na distribučný rozvod. Objekt bol stavebne ukončený. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 87,26 %.

SO 00-25-03.2 - Depo DPMK, Úpravy VN vedení DPMK - Prepojenie TS a záloha napájania z MR E, 1.etapa

Prepojenie VN vedením novej trafostanice a novej podružnej trafostanice a aj záloha napájania trafostanice TS2 z novej meniarne „E“ boli zrealizované v rozsahu podľa odovzdaných pracovísk. Ukončenie SO je podmienené ukončením realizácie káblovodu. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 53,63 %.

SO 00-26-01.1 - Depo DPMK, Trakčné vedenie, 1. etapa

Realizácie trolejového vedenia s vybudovaním betónových základov, osadením trakčných stĺpov a trakčného vedenia boli realizované v tzv. 2. zábere a v Hale umývača. V ostatných častiach Depa sú postupne osadzované trakčné stĺpy a trakčné vedenie v nadväznosti na realizáciu koľajového spodku a zvršku. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 71,56 %, v riešení zostávajú ZL.

SO 00-26-02 - Depo DPMK, Napájacie a spätné vedenie



Nové napájacie traťové rozvádzače a káble sú postupne zabudované buď v káblovodoch alebo v chráničke voľne vo výkope s pieskovým lôžkom. Rozvody sú zrealizované podľa harmonogramu realizácie koľajových zvrškov a káblovodu. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 66,66 %.

SO 00-26-03 - Depo DPMK, Ukoľajnenie

Rozsah zrealizovaných prác na ukoľajnení koľají, vodivých konštrukcií a stožiarov je realizovaná podľa odovzdaných úsekov s ohľadom na neobmedzovanie električkovej výpravy a údržby. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol SO finančne zrealizovaný na 71,68 %.

PS 00-21-01 - Depo DPMK, Cestná svetelná signalizácia CSS, vjazd a výjazd

Ku dňu predkladania fázovania projektu je zrealizovaná časť - výjazd na ul. Moldavská cesta, ktorá je predmetom konania o predčasnom užívaní časti stavby. Výjazd na Bardejovskú ulicu nie je možné realizovať bez uvedenia tzv. 2. záberu do predčasného užívania. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol PS finančne zrealizovaný na 12,89 %.

PS 00-22-02.1 - Depo DPMK, Oznamovacia kabelizácia, 1. etapa

Oznamovacia kábelizácia bola zrealizovaná v celom rozsahu len v tzv. 2.zábere v rozsahu miestnych káblov pre telefónne linky, ochranných rúrok s mikrorúrkami pre optickú kabelizáciu, samotné optické kabelizácie so singlmodóvými vláknami.V ostatných častiach Depa sa realizuje PS zväčša s budovaním spoločnej káblovej trasy. Celková realizácia PS je podmienená ukončením káblovodu. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol PS finančne zrealizovaný na 5,31 %.

PS 00-22-31.1 - Depo DPMK, Kamerový systém, 1 .etapa

V rámci tohto PS boli zrealizované práce v priestore tzv. 2. záberu (montáž rozvodov), realizácia v ostatných častiach Depa sa postupne realizuje a je podmienená ukončením káblovodu a ostatných SO. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol PS finančne zrealizovaný na 13,88 %.

PS 00-25-02.1 Depo DPMK, Dopĺňanie piesku

V rámci PS boli zrealizované stavebné základy pre technológiu dopĺňania piesku. Samotnú technológiu je možné osadiť až po ukončení stavebných prác na streche Haly dennej údržby. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol PS finančne zrealizovaný na 0,00 %.

PS 00-25-05.1 - Depo DPMK, Kompresorovňa (technologická časť), 1. etapa

V rámci PS boli zrealizované základy pre vzdušník a kompresorovňu a bol dodaný kompresor v kontajnery a tlaková nádoba. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol PS finančne zrealizovaný na 83,00 %.

PS 00-25-06.1 - Depo DPMK, Rozvody stlačeného vzduchu, 1. etapa

V rámci PS bol zrealizovaný rozvod stlačeného vzduchu, k ukončeniu je potrebné vykonať kompletáž jednotlivých častí. Ku dňu predloženia žiadosti o rozdelenie projektu bol PS finančne zrealizovaný na 0,00 %.

Ku dňu predloženia zámeru národného projektu neboli zahájené práce ešte na týchto SO/PS:

PS 00-22-03.1 - Depo DPMK, Dátové zariadenie

PS 00-22-61 - Depo DPMK, Ochrany a úpravy oznamovacích vedení

PS 00-23-41 - Depo DPMK, Úpravy v riadiacom a monitorovacom systéme DPMK

PS 00-23-61 - Depo DPMK, Diaľkové ovládanie a monitorovanie výhybiek

PS 00-25-02.2 - Depo DPMK, Technológia haly dennej údržby žeriav

SO 00-20-12 – Depo DPMK, Rekonštrukcia zastrešenia odstavného koľajiska

SO 00-23-11 - Depo DPMK, Elektrické mazníky

SO 00-23-41 - Depo DPMK, Ochrana stavby pred účinkami bludných prúdov



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.

Projekt bude realizovaný v súlade s princípmi desegregácie, destigmatizácie a degetoizácie v zmysle Metodického výkladu pre efektívne uplatňovanie princípov 3D v Programe Slovensko 2021-2027. Realizácia hlavných aktivít a podaktivít projektu nespôsobuje prehĺbenie sociálneho vylúčenia marginalizovaných rómskych komunít a nespôsobuje zhoršenie situácie v oblasti segregácie, getoizácie alebo stigmatizácie rómskej komunity.

10. Predpokladaný časový rámec

Predpokladaný dátum vyhlásenia výzvy vo formáte mesiac/rok	07/2024
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	20 992 134,78
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²¹(v EUR)	menej rozvinutý región	17 843 314,56
Vlastné zdroje prijímateľa²² podľa kategórie regiónu²³(v EUR)	menej rozvinutý región	1 049 606,74

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.

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“.



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 použité 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	<i>Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku MHD</i>	
skupina výdavkov 021 Stavby - Stavebné práce	8 456 185,40	Náklady na stavebnú časť stavby „Modernizácia električkového depa DPMK – 1.etapa, 2. fáza“ určené na základe rozpočtu stavby zo Zmluvy o dielo. Celková cena Zmluvy o dielo bola stanovená na 20 288 900 eur bez DPH.
skupina výdavkov 021 Stavby – Zmenové listy	4 241 556,78	výdavky súvisiace so stavebnými prácami navyiac – Zmenové listy. V súčasnej dobe je Dodatok 4 podpísaný a skontrolovaný zo strany OKVO, Dodatky 8 a 9 sú podpísané oboma zmluvnými stranami a budú zaslané na ex post kontrolu Odboru kontroly verejného obstarávania (OKVO).
skupina výdavkov 021 – Stavby – Dodatok valorizácia	5 507 940,19	Navýšenie ceny za výhybky v zmysle zákona č. 343/2015 §18 ods.1, písm. c). V uvedenom prípade výhybiek došlo len k navýšeniu ceny z dôvodu vyššej moci a nie k zmene technológie, preto nebude predložený klasický zmenový list. Podklady k tejto zmene ceny boli predložené na ex post kontrolu na OKVO 29.2.2024. Kontrola ukončená 22.4.2024.
skupina výdavkov 021 – Stavby - valorizácia	1 302 799,79	Predpokladaný odhad z dôvodu navýšenia ceny v zmysle zákona č. 343/2015 Z.z. § 18 ods. 1, písm. c). Predpokladané navýšenie ceny vplyvom vyššej moci za obdobie 3.Q. 2023-1.Q.2024 - nebolo zahrnuté do financované v 1. fáze projektu. Na výpočet bola použitá metodika MP 27/2022. Dodatky valorizácie cien za 3 a 4. Q 2023 boli podpísané a prebehla aj kontrola na OKVO. Dodatok za valorizáciu za 1.Q 2024 je v procese podpisu oboma zmluvnými stranami, následne bude zaslaný na ex post kontrolu na OKVO.
skupina výdavkov 021 Stavby – Stavebný dozor	154 822,44	Náklady na stavebný dozor určené na základe Zmluvy na výkon stavebného dozoru
skupina výdavkov 930 – Rezerva na nepredvídateľné výdavky	1 263 425,35	Rezerva na nepredvídané výdavky súvisiace so stavebnými prácami
skupina výdavkov 930 – Rezerva na nepredvídateľné výdavky	15 404,83	Rezerva na nepredvídané výdavky súvisiace so službami – Stavebný dozor
Hlavné aktivity spolu	20 942 134,78	
Podporné aktivity		
Riadenie projektu skupina výdavkov 521 – Mzdové výdavky	50 000,00	Mzdové výdavky a poistné za interných zamestnancov (projektového manažera a finančného manažera), ktorí budú zabezpečovať riadenie projektu
Publicita projektu skupina výdavkov 518 – Ostatné služby	0,00	Publicita projektu bude hrazená z vlastných zdrojov žiadateľa mimo projekt.
Podporné aktivity SPOLU	50 000,00	
CELKOM	20 992 134,78	

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.vicepremier.gov.sk/>).

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí fotodokumentácia z realizácie projektu

