

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu: DPMP, Nákup parciálnych trolejbusov

1. Zdôvodnite čo najpodrobnejšie prečo nemôže byť projekt realizovaný prostredníctvom výzvy na predkladanie žiadostí o NFP?

(napr. porovnanie s realizáciou prostredníctvom dopytovo orientovaného projektu vzhľadom na efektívnejší spôsob napĺňania cieľov OP, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov)

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 85 536 obyvateľov. DPMP zabezpečuje ako jediná spoločnosť pravidelnú mestskú hromadnú dopravu už vyše 70 rokov. DPMP svoje služby poskytuje nielen občanom Prešova, ale aj cestujúcim z 9 okolitých obcí a mesta Veľký Šariš. Vlastníkom 100 % akcií akciovej spoločnosti je samospráva. Nosnú kostru dopravného systému MHD tvoria trolejbusová a autobusová trakcia, zvyšok dopĺňa nepravidelná doprava. Celkovo bolo v roku 2018 prepravených 31 422 tisíc cestujúcich. Z toho 14 838 tisíc cestujúcich bolo prepravených trolejbusmi a 16 584 tisíc autobusmi.

DPMP je jediným poskytovateľom dopravných služieb vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave na území mesta Prešov a zároveň je vlastníkom dopravných prostriedkov využívaných pre zabezpečenie výkonov v dráhovej MHD. Vzhľadom na uvedené skutočnosti je DPMP v podstate jediným oprávneným prijímateľom projektu. Na základe uvedeného nebude na projekt vyhlasovaná výzva, ale projekt bude realizovaný formou národného projektu. RO OPII na predloženie národného projektu vyzve budúceho žiadateľa písomne prostredníctvom vyzvania alebo zverejnením vyzvania na svojom webovom sídle.

2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

| | |
|---|--|
| Prioritná os | Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava |
| Investičná priorita | 7ii) Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkohlukových, a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility |
| Špecifický cieľ | 3.2 Zvýšenie atraktivity a prístupnosti verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov dráhovej MHD |
| Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja) | Prešovský kraj |
| Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné) | široká verejnosť (občania mesta, občania okolitých obcí a miest dochádzajúci za prácou a návštevníci mesta) |

3. Prijímateľ¹ národného projektu

| | |
|---|---|
| Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ² | DPMP je jediným poskytovateľom dopravných služieb vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave na území mesta Prešov. Zároveň je vlastníkom dopravných prostriedkov (trolejbusov) využívaných pre zabezpečenie výkonov v dráhovej MHD na základe Rámcovej zmluvy o službách vo verejnom záujme a zabezpečení mestskej hromadnej dopravy osôb v meste Prešov na roky 2017 - 2026. Vzhľadom na túto skutočnosť je DPMP v podstate jediným oprávneným prijímateľom projektu. Na základe uvedeného nebude na projekt vyhlasovaná výzva. Prínosy realizačného projektu budú mať verejný charakter a budú slúžiť širokej verejnosti. |
| Má prijímateľ osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu priamo zo zákona, osobitných právnych predpisov, resp. je uvedený priamo v príslušnom operačnom programe? | Žiadateľ je uvedený priamo v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra ako oprávnený prijímateľ. Na území mesta ide o jediný dopravný podnik, ktorý prevádzkuje mestskú hromadnú dopravu. Zároveň vlastní vozidlá MHD a vykonáva údržbu vozidlového parku dráhovej MHD. |
| Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné) | Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť |
| Sídlo | Bardejovská 7, 080 06 Ľubotice |
| IČO | 31 718 922 |

4. Partner, ktorý sa bude zúčastňovať realizácie národného projektu (ak relevantné)

| | |
|---|---------------|
| Zdôvodnenie potreby partnera národného projektu (ak relevantné) ³ | nerrelevantné |
| Kritériá pre výber partnera ⁴ | nerrelevantné |
| Má partner monopolné postavenie na implementáciu týchto aktivít? (áno/nie) Ak áno, na akom základe? | nerrelevantné |
| Obchodné meno/názov | nerrelevantné |
| Sídlo | nerrelevantné |
| IČO | nerrelevantné |

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

5. Predpokladaný časový rámec

Dátumy v tabuľke nižšie nie sú záväzné, ale predstavujú vhodný a žiadúci časový rámec pre zabezpečenie procesov, vedúcich k realizácii národného projektu.

¹ V tomto dokumente je používaný pojem prijímateľ a žiadateľ. Je to tá istá osoba, no technicky sa žiadateľ stáva prijímateľom až po podpísaní zmluvy o NFP.

² Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkaz na platné predpisy, operačný program, národnú stratégiu, ktorá odôvodňuje jedinečnosť prijímateľa NP).

³ Uveďte dôvody pre výber partnerov (ekonomickí, sociálni, profesijní...). Odôvodnite dôvody vylúčenia akejkoľvek tretej strany ako potenciálneho realizátora.

⁴ Uveďte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli zverejnené, uveďte odkaz na internetovú stránku, kde sú dostupné. Ako kritérium pre výber - určenie 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 VO.

| | |
|---|-------------|
| Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok | 02/2020 |
| Uved'te plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom | II/2020 |
| Uved'te plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu | I/2021 |
| Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch | 12 mesiacov |

6. Finančný rámeč

| | |
|--------------------------------------|------------------|
| Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR) | 6 131 756,95 EUR |
| Celkové oprávnené výdavky projektu | 6 454 481,00 EUR |
| Vlastné zdroje prijímateľa | 322 724,05 EUR |

7. Východiskový stav

- a. Uved'te 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 del'by 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 (ďalej „ÚPN“) (2004),
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja na obdobie 2014 – 2020 (2015),
- Koncepcia 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. Uved'te predchádzajúce výstupy z dostupných analýz, na ktoré nadväzuje navrhovaný zámer NP (štatistiky, analýzy, štúdie,...):

V roku 2016 bola spracovaná spoločnosťou Project Consult, spol. s r. o. dátová analýza „NECESSARY DATA TO IDENTIFY AND JUSTIFY NON-REGRET PROJECTS IN PUBLIC TRANSPORT“ pre poradný orgán EK JASPERS. Z nej vyplynula potreba nákupu nových trolejbusov. V roku 2016, ako uvádza analýza, bolo 21 kusov trolejbusov z vozového parku DPMP po dobe životnosti a v zlom technickom stave. Všetky vozidlá boli v tom čase s vysokou podlahou a 3 z nich boli v nepoužiteľnom stave a boli používané iba na náhradné diely.

Jedným zo základných cieľov „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov“ (2018) je prechod k 100 % elektrizácii mestskej hromadnej dopravy neprekračujúcej hranice mesta s využitím trolejbusov, parciálnych trolejbusov a elektrobusov. Ďalej sa v stratégii uvádza, že významná časť elektrifikácie bude riešená prostredníctvom parciálnych trolejbusov.

c. Uved'te, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov⁵ zámer NP priamo nadväzuje, v čom je navrhovaný NP od nich odlišný a ako sú v ňom zohľadnené výsledky/dopady predchádzajúcich NP (ak relevantné):

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

Zrealizované projekty v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020:

- DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove, celkové oprávnené výdavky projektu 8 738 681,00 EUR (DPMP),
- Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov, celkové oprávnené výdavky projektu 794 819,51 EUR (Mesto Prešov).

Projekty v realizácii v rámci Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 - 2020:

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

d. Popíšte problémové a prioritné oblasti, ktoré rieši zámer národného projektu. (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 85 536 obyvateľov. DPMP zabezpečuje ako jediná spoločnosť pravidelnú mestskú hromadnú dopravu už vyše 70 rokov. DPMP svoje služby poskytuje nielen občanom Prešova, ale aj cestujúcim z 9 okolitých obcí a mesta Veľký Šariš. Vlastníkom 100 % akcií akciovej spoločnosti je samospráva.

⁵ V prípade ak je to relevantné, uved'te aj ukončené národné projekty z programového obdobia 2007-2013.

Nosnú kostru dopravného systému MHD tvoria trolejbusová a autobusová trakcia, zvyšok dopĺňa nepravidelná doprava. Celkovo bolo v roku 2018 prepravených 31 422 tisíc cestujúcich. Z toho 14 838 tisíc cestujúcich bolo prepravených trolejbusmi a 16 584 tisíc autobusmi. Dopravná sieť pravidelnej verejnej dopravy vykonávanej DPMP k 31.12.2018 predstavovala 156 km. Z toho bola dĺžka trolejbusovej siete 30 km a autobusovej siete 126 km.

Celková dĺžka autobusových liniek je 308 km a trolejbusových liniek 65 km. Denná výprava počas školského roka je 50 autobusov a 30 trolejbusov. Na sieti podnik prevádzkuje 35 autobusových a 8 trolejbusových liniek.

Za rok 2018 boli celkové dopravné výkony DPMP 4 905 tisíc vozových kilometrov a popritom bolo ponúknutých 482 144 tisíc miestových kilometrov. Z hľadiska dopravných výkonov trolejbusová trakcia ubehla 1 961 tisíc vozových kilometrov a autobusová trakcia 2 944 tisíc vozových kilometrov. To znamená, že na trolejbusovú trakciu pripadlo 39,98 % všetkých dopravných výkonov. Zostatok 60,02 % dopravných výkonov pripadlo na autobusovú trakciu. Dopravný výkon trolejbusovej trakcie mierne poklesol a naopak dopravný výkon autobusovej trakcie mierne vzrástol.

K 31.12.2018 mal DPMP k dispozícii vozový park pre MHD v nasledovnom zložení:

- 68 autobusov,
- 43 trolejbusov.

Priemerný vek trolejbusov k uvedenému dátumu bol 7,35 roka a autobusov 11,23 roka.

Výsledky dopravných výkonov a hospodárenia DPMP ukazujú, že aj napriek zvýšenému dopravnému výkonu dochádza ku miernemu klesaniu počtu prepravených osôb. Celkovo prišiel DPMP vo všetkých trakciách pravidelnej dopravy oproti roku 2011 o 5,73 miliónov cestujúcich. To tvorí 15,33 % pokles za sledované obdobie, zatiaľ čo dopravné výkony všetkých traktív mierne narástli. Pri rovnakej ponuke vozových kilometrov prepravuje DPMP výrazne menej cestujúcich.

Úbytok cestujúcich za obdobie posledných 7 rokov 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, 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 riešiť investíciami do infraštruktúry MHD a do obnovy vozového parku. 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 efektivita prevádzky.

Jedným z kľúčových problémov je nedostatočne modernizovaný a príliš rôznorodý vozový park autobusov. Celkovo podnik disponuje 68 autobusmi 6 značiek a 12 typov. Z nich je 15 autobusov vo veku do 5 rokov (22,06 %), 18 autobusov je vo veku od 5 do 10 rokov (26,47

%), 19 autobusov je vo veku od 10 do 15 rokov (27,94 %), 10 autobusov je vo veku od 15 do 20 rokov (14,71 %) a 6 autobusov je nad 20 rokov (8,82 %).

Vysoká poruchovosť prináša aj nespoľahlivosť vo výbere tržby za cestovné, ako aj časté konfliktné situácie. Takisto je problémový servis. Vozidlá majú často zdevastovaný interiér a obsahujú súčiastky, ktoré už v súčasnosti nie sú dostupné na trhu a servis je veľmi komplikovaný. Celkovo technicky prekonaný a morálne opotrebovaný vozidlový park autobusov výrazne znižuje komfort a atraktivitu mestskej hromadnej dopravy.

Autobus MHD ubehne priemerne 50 tisíc kilometrov ročne a jeho životnosť je 15 rokov. To znamená, že 20 autobusov (29,41 %) sa dostalo na resp. za hranicu svojej životnosti. Z tohoto dôvodu je ich potrebné vyradiť a nahradiť inými vozidlami.

Parciálnymi trolejbusmi s pomocným pohonom bude nahradená prevádzka na linkách, ktoré sú v súčasnosti obsluhované dieselovými autobusmi. Trasy týchto liniek sú vo veľkej miere vedené pod existujúcim trolejovým vedením avšak zabezpečujú aj obsluhu oblastí bez trolejového vedenia, či už v krajných alebo stredových častiach trasy liniek. Rozšírenie vozidlovej základne trolejbusovej dopravy o trolejbusy s pomocným pohonom zvýši podiel ekologickej hromadnej dopravy na území mesta, zvýši atraktivitu a konkurencieschopnosť MHD.

Nákupom trolejbusov s pomocným pohonom sa prispeje k zvýšeniu podielu nízkopodlažných vozidiel, zvýši sa komfort cestovania, uľahčí a zrýchli sa nástup a výstup cestujúcim so zníženou pohyblivosťou a zníži sa spotreba PHM. Zámerom projektu je nákup 4 štandardných 12 m a 6 kĺbových 18 m trolejbusov s pomocným pohonom.

Dieselové autobusy tak budú nahradené ekologickejšim druhom dopravy, čím dôjde k výraznému zníženiu emisií a hluku a prispeje sa k lepšej kvalite života v danom území. Trolejbusy s pomocným pohonom budú slúžiť aj na zabezpečenie dopravy v prípade nepredvídateľných okolností, pri poruchách trolejového vedenia, pri obchádzkových trasách a iných nepredvídateľných okolnostiach.

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

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 vozového parku trolejbusov v Prešove“ (ITMS kód: NFP311030A805). Predmetom realizácie projektu bolo zakúpenie a zavedenie do prevádzky 5 kusov nových jednočlánkových trolejbusov a 10 kusov dvojčlánkových kĺbových trolejbusov v hodnote 8 738 681 EUR. Tento projekt bol podporený v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

Okrem toho DPMP v súčasnosti realizuje projekt s názvom „Modernizácia vozidlového parku autobusov mestskej hromadnej dopravy v Prešove“ a s kódom ITMS2014+: 302010R367. Predmetom realizácie projektu je nákup 2 kusov nízkopodlažných 12 metrových autobusov a nákup 4 kusov nízkopodlažných 18 metrových autobusov mestskej hromadnej dopravy a 5

kusov nízkopodlažných elektrobusov s celkovou výškou oprávnených výdavkov 4 370 036,40 EUR. Tento projekt je podporený z Integrovaného regionálneho operačného programu.

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 dodržiavane 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 Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020. 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.

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.

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.

Technické zabezpečenie realizácie projektu bude uskutočnené samotným dodávateľom vybraným vo verejnom obstarávaní. Zabezpečenie technickej realizácie projektu z pohľadu DPMP bude uskutočnené za pomoci pracovníkov Úseku technickej prevádzky s odbornými znalosťami a skúsenosťami.

8. Vysvetlite hlavné ciele NP (stručne):

(očakávaný prínos k plneniu strategických dokumentov, k socio-ekonomickému rozvoju oblasti pokrytej OP, k dosiahnutiu cieľov a výsledkov príslušnej prioritnej osi/špecifického cieľa)

Realizáciou projektu žiadateľ naplní cieľ a výsledky prioritnej osi 3 Operačného programu Integrovaná infraštruktúra. Realizácia projektu výrazne prispeje k naplneniu rozvojového cieľa DPMP a mesta Prešov, a to zvýšenie celkovej konkurencieschopnosti a kvality verejnej hromadnej dopravy v meste Prešov. Modernizáciou vozového parku trolejbusov dôjde k výraznému zvýšeniu bezpečnosti dopravy, komfortu cestujúcich, k zníženiu spotreby PHM, k plynulosti prevádzky a prepravnej rýchlosti. Dieselové autobusy budú nahradené ekologickejšim druhom dopravy, čím dôjde k výraznému zníženiu emisií a hluku a prispeje sa k lepšej kvalite života v danom území. Trolejbusy s pomocným pohonom budú slúžiť aj na zabezpečenie dopravy v prípade nepredvídateľných okolností, pri poruchách trolejového vedenia, pri obchádzkových trasách a iných nepredvídateľných okolnostiach. Zároveň nákupom trolejbusov s pomocným pohonom sa prispeje k zvýšeniu podielu nízkopodlažných vozidiel. Nákupom nízkopodlažných vozidiel sa uľahčí a zrýchli nástup a výstup cestujúcim so zníženou pohyblivosťou. V rámci projektu nebudú vytvorené žiadne pracovné miesta, ale projekt prispeje k udržaniu súčasných pracovných miest.

9. Očakávaný stav a merateľné ciele

| V tejto časti popíšte očakávané výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k rozvoju oblasti pokrytej operačným programom a zrealizovaniu aktivít. V tabuľke nižšie uveďte projektové ukazovatele a iné údaje. Projektové ukazovatele musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne. ⁶ | | | | |
|--|--|-----------------------------|-------------------------------|--|
| Cieľ národného projektu | Merateľný ukazovateľ | Indikatívna cieľová hodnota | Aktivita projektu | Súvisiaci programový ukazovateľ ⁷ |
| Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (trolejbusy) | P0144 Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica | 4 946 000 | Nákup parciálnych trolejbusov | N/A |
| Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (trolejbusy) | P0222 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej | 10 | Nákup parciálnych trolejbusov | O0190 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej |

⁶V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevypĺňa, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

⁷ Národný projekt by mal obsahovať minimálne jeden relevantný projektový ukazovateľ, ktorý sa agreguje do programového ukazovateľa. Pri ostatných projektových ukazovateľoch sa uvedie N/A.

| | | | | |
|--|---|-----------------------------|-------------------|--|
| | hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou | | | mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou |
| Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné) | | | | |
| Cieľ národného projektu | Ukazovateľ | Indikatívna cieľová hodnota | Aktivita projektu | |
| N/A | N/A | N/A | N/A | N/A |

V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte údaje za každý merateľný ukazovateľ.

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

| | |
|--|--|
| Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov | |
| Názov merateľného ukazovateľa ⁹ | P0144 Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica |
| Akým spôsobom sa budú získavať dáta? | Výpočtom podľa metodiky Štatistického úradu SR. |

| | |
|--|---|
| Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov | |
| Názov merateľného ukazovateľa ¹⁰ | P0222 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou |
| Akým spôsobom sa budú získavať dáta? | Preberací protokol, protokol o zaradení do majetku a inventárne karty. |

V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte údaje za každý z nich.

11. Očakávané dopady

| | | |
|---|---------------------------------|--|
| Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny | | |
| Dopady | Cieľová skupina (ak relevantné) | Počet ¹¹ |
| - zníženie priemerného veku vozidiel, - zníženie poruchovosti a zvýšenie spoľahlivosti, | široká verejnosť | Počet prepravených cestujúcich za rok 2018 trolejbusovou trakciou bol 14 838 tisíc osôb. Počet cestujúcich, ktorí sa majú prepraviť novými |

⁸V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

⁹V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

¹⁰V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

¹¹ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

| | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - zníženie emisií látok poškodzujúcich životné prostredie, - zníženie emisií hluku zaťažujúcich životné prostredie, - zvýšenie komfortu cestujúcich a atraktivity verejnej dopravy, - 100 % podiel nízkej podlahy, - klimatizované vozidlá a vyšší štandard vnútorného vybavenia, - zvýšenie kvality ponúkanej služby nahradením starších vozidiel, ktoré majú nízku spoľahlivosť a vysokú poruchovosť - zvýšenie konkurencieschopnosti MHD v meste Prešov. | | <p>vozidlami obstaranými v rámci projektu sa predpokladá na úrovni 4 946 tisíc osôb.</p> |
|---|--|--|

V prípade viacerých cieľových skupín, doplňte dopady na každú z nich.

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Predmetom projektu je nákup 4 štandardných 12 m a 6 kĺbových 18 m trolejbusov s pomocným pohonom. Nízkopodlažnými trolejbusmi s pomocným pohonom bude nahradená prevádzka na linkách, ktoré sú v súčasnosti obsluhované dieselovými autobusmi. Projekt bude realizovaný v rámci jednej hlavnej aktivity s názvom „Modernizácia vozidlové parku trolejbusov“. Realizáciu hlavnej aktivity projektu zabezpečí externý dodávateľ vybraný vo verejnom obstarávaní. Začiatok realizácie hlavných aktivít je stanovený na 1/2021 po podpise zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. Koniec realizácie hlavnej aktivity projektu je stanovený na termín 12/2021. Dĺžka trvania hlavnej aktivity projektu je stanovená na 12 mesiacov.

Kĺbové 18 m trolejbusy s pomocným pohonom

Jedná sa o 18 metrové kĺbové vozidlo. Parciálny trolejbus s hybridným pohonom, ktorý umožní jazdu bez trakčného trolejového vedenia, teda vo funkcii autobusu. Moderné trolejbusy budú môcť byť používané aj mimo úsekov trolejového vedenia. Vozidlá s pomocným pohonom sú prispôbené len pre krátke prejazdy k cestujúcim bez trolejového vedenia (koncové úseky liniek). Rýchlosť obsadeného trolejbusu pri použití pomocného pohonu väčšinou nepresahuje 30 km/hod, pri max. výkone 50 kW, pri 100 kW výkone sú trolejbusy schopné dosiahnuť rýchlosť 50 km/hod, čo je postačujúce pre mestskú premávku. Ako pomocný pohon sa bude využívať buď akumulátor alebo dieselaagregát, ktorý poháňa trakčný motor vozidla. Vozidlo na elektrický pohon je výkonné za všetkých okolností a nestráca čas statickým dobíjaním, pretože energia sa do vozidla získava počas jazdy pod trolejovým vedením.

Štandardné 12 m trolejbusy s pomocným pohonom

Je dvanásť metrové moderné nízkopodlažné vozidlo s kompletne novou karosériou. Nízkopodlažné vozidlo má jednoduchší nástup a výstup pre pasažierov. Svojím vybavením ponúka cestujúcim maximálne pohodlie. Vozidlo je plne klimatizované, a to v priestore pre cestujúcich, tak v kabíne šoféra. Bude vybavené moderným informačným systémom, USB portami pre dobíjanie mobilných zariadení a pohodlnými sedadlami. Kompletná trakčná výzbroj trolejbusu obsahuje trakčnú batériu, ktorá umožňuje prevádzku v lokalitách, kde chýba trolejové vedenie. Na jedno nabitie prejde až 12 km.

Nakupované parciálne trolejbusy budú obsluhovať nasledovné linky:

Linka č.10: okružne: Sibírska - Arm. gen. Svobodu - Švábska - Košická - železničná stanica - Grešova - Hollého - Nemocnica - Moyzesova - Veľká pošta - železničná stanica - Košická - Švábska - Arm. gen. Svobodu – Sibírska.

Linka č.19: okružne: Solivar - Kysucká - Arm. gen. Svobodu - Švábska - Košická - železničná stanica – Grešova - nemocnica - Moyzesova – Veľká pošta - železničná stanica - Košická - Švábska - Arm. gen. Svobodu - Kysucká – Solivar

Linka 22: Šidlovec - Jánošíkova - Sabinovská - Hlavná – Pod Táborom – Sekčovská – Šalgovík - Teriakovce a späť

Linka 29: okružne: Sídliisko III - Levočská - Okružná - Grešova - Nemocnica – Moyzesova - Hlavná - Levočská - Sídliisko III

Linka 32 + 32A: Okružná – Poliklinika – Hlavná - Rusínska – Sibírska a späť po Trojicu resp. Sibírska - Rusínska - Čierny most - Okružná, ďalej ako linka 32 resp.

Linka č.34 Sídliisko III - Levočská - Obrancov mieru - 17. novembra - Škultétyho - Budovateľská - Švábska - Arm. gen. Svobodu - Pod Šalgovíkom a späť

Linka č. 39: okružne: Sídliisko III - Mukačevská - Hlavná - železničná stanica – Škára - Švábska – Košická - železničná stanica - Hlavná - Mukačevská - Sídliisko III

Pri výbere liniek vhodných na obsluhu trolejbusom s pomocným pohonom sa vychádzalo z týchto predpokladov:

- podiel dĺžky trasy linky pod trolejovým vedením,
 - celodenná prevádzka linky,
 - minimalizácia počtu zmien trakcie na trase linky.
-

Podiel trasovania autobusových liniek pod TR vedením

| Linka | Popis trasy | dĺžka trasy na obrátke v [km] | dĺžka trasy pod TR vedením v [km] | podiel dĺžky trasy pod TR vedením (medzizast.) v % | zmeny trakcie na 1 obrátke počet |
|----------|--|----------------------------------|--------------------------------------|---|-------------------------------------|
| 10 | Sibírska - Nemocnica - Sibírska | 16,1 | 7,2 | 45% | 6 |
| 19 | Solivar – Nemocnica - Solivar | 16,7 | 4,7 | 28% | 6 |
| 22 | Šalgovík – Šidlovec - Šalgovík | 19,2 | 8,8 | 46% | 8 |
| 29 | Sídliisko III – Nemocnica - Sídliisko III | 12,7 | 7,5 | 59% | 2 |
| 32 + 32A | Sibírska – Okružná – Trojica - Sibírska | 9,4 | 3,8 | 40% | 4 |
| 34 | Sídliisko III - Pod Šalgovíkom - Sídliisko III | 23,1 | 17,1 | 74% | 4 |
| 39 | Sídliisko III – Švábska - Sídliisko III | 15,9 | 7,6 | 48% | 6 |

Všetky navrhované sú linky doposiaľ obsluhované dieselovými autobusmi – nízkopodlažnými (vek 10 - 16 rokov), ale aj vysokopodlažnými (vek 13 - 21 rokov), z ktorých väčšina už nevyhovuje súčasným štandardom pre prepravu vo verejnej doprave.

Uvedené linky sú zvolené na obsluhu parciálnymi trolejbusmi vychádzajúc z aktuálneho trasovania liniek v sieti MHD a rozsahu trolejového vedenia. Po dobudovaní trolejovej siete, ktoré je plánované (napr. Rusínska ul., Levočská ul.- prestupný uzol) bude potrebné prehodnotiť obsadenie liniek parciálnymi trolejbusmi, čím sa opätovne rozšíria možnosti použitia týchto vozidiel na ďalších linkách.

Podporné aktivity projektu zahŕňajú:

- riadenie projektu
- publicita projektu

Riadenie projektu bude zabezpečené interne zamestnancami podniku prostredníctvom projektového manažéra a finančného manažéra, ktorí majú dostatočné skúsenosti s implementáciou projektov podobného typu. Začiatok realizácie podporných aktivít je stanovený na 01/2021 po podpise zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku a následnom podpise zmluvy o dielo s dodávateľom stavebných prác. V tom čase začne projektový manažér riadiť implementáciu projektu. Finančný manažér začne riadiť finančnú časť implementácie projektu spolu so začiatkom realizácie hlavnej aktivity a to v termíne 01/2021. Koniec ich činností a súčasne realizácie podporných aktivít projektu je stanovený v súlade s koncom realizácie hlavnej aktivity a to na termín 12/2021.

Súčasťou rozpočtu projektu sú aj náklady za publicitu a informovanosť projektu. V rámci tejto podpornej aktivity budú realizované prostriedky na zabezpečenie komunikácie a publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu pre prijímateľov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020. Začiatok tejto časti podpornej aktivity je stanovený na termín 01/2021. Koniec tejto časti podpornej aktivity je stanovený na termín 12/2021. Dĺžka trvania podporných aktivít projektu je tak 12 mesiacov. Mesto bude tiež o

projekte informovať širokú verejnosť prostredníctvom svojho webového sídla a mediálnych správ.

b) V tabuľke nižšie uveďte rámcový popis aktivít, ktoré budú v rámci identifikovaného národného projektu realizované a ich prepojenie so špecifickými cieľmi.

| Názov aktivity | Cieľ, ktorý má byť aktivitou dosiahnutý (podľa sekcie <i>Očakávaný stav</i>) | Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner) | Predpokladaný počet mesiacov realizácie aktivity |
|--|---|--|--|
| Aktivita 1 - Nákup parciálnych trolejbusov | Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD | žiadateľ | 12 mesiacov |
| Podporná aktivita – Riadenie projektu | Zabezpečenie riadenia projektu | žiadateľ | 12 mesiacov |
| Podporná aktivita – Publicita projektu | Zabezpečenie informovanosti o projekte v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu | žiadateľ | 12 mesiacov |

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

13. Rozpočet

Jasne 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, o. i. aj určenie výšky alokácie, je potrebné uviesť túto štúdiu ako zdroj určenia výšky finančných prostriedkov. Skupiny výdavkov doplňte v súlade s MP CKO č. 4 k číselníku oprávnených výdavkov v platnom znení. V prípade operačných programov implementujúcich infraštruktúrne projekty, ako aj projekty súvisiace s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

| Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie | | |
|--|--------------|---|
| Predpokladané finančné prostriedky na hlavné aktivity | Celková suma | Uveďte plánované vecné vymedzenie |
| Aktivita 1 | | |
| Modernizácia vozidlového parku trolejbusov | 2 240 000,00 | Náklady na obstaranie 4 ks štandardných 12m trolejbusov s pomocným pohonom. Cena stanovená na základe kvalifikovaného odhadu. |

| | | |
|---|---------------------|--|
| 023 – Dopravné prostriedky | 4 200 000,00 | Náklady na obstaranie 6 ks kĺbových 18m trolejbusov s pomocným pohonom. Cena stanovená na základe kvalifikovaného odhadu. |
| Hlavné aktivity SPOLU | 6 440 000,00 | |
| Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity | | |
| Riadenie projektu 521 – Mzdové výdavky | 12 481,00 | Náklady spojené s riadením projektu za pomoci projektového a finančného manažéra. Výška výdavku je obvyklá v danom odbore, čase a mieste, je primeraná úlohám a zodpovednostiam osôb zapojených do realizácie projektu a je stanovená v súlade s podmienkami oprávnenosti osobných výdavkov uvedených v Príručke k oprávnenosti výdavkov OPII. |
| Publicita 518 – Ostatné služby | 2 000,00 | Prostriedky na zabezpečenie komunikácie a publicity projektu. |
| Podporné aktivity SPOLU | 14 481,00 | |
| CELKOM | 6 454 481,00 | |

14. Deklarujte, že NP vyhovuje **zásade doplnkovosti** (t. j. nenahrádza verejné alebo ekvivalentné štrukturálne výdavky členského štátu v súlade s článkom 95 všeobecného nariadenia).

Deklarujeme, že NP vyhovuje zásade doplnkovosti a nenahrádza verejné alebo ekvivalentné štrukturálne výdavky členského štátu.

15. Bude v národnom projekte využité zjednodušené vykazovanie výdavkov? Ak áno, aký typ?

Národný projekt nebude využívať zjednodušené vykazovanie výdavkov.

16. Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov
Informácie sa vyplňajú iba pre investičné¹² typy projektov.

¹²Investičný projekt – dlhodobá alokácia finančného aj nefinančného kapitálu na naplnenie investičného zámeru až do etapy, kedy projekt vstúpi do prevádzkovej etapy a prípadne začne generovať stabilné príjmy. Investičný projekt smeruje k: výstavbe stavby alebo jej technickému zhodnoteniu; nákupu pozemkov, budov, objektov alebo ich častí; nákupu strojov, prístrojov, tovarov a zariadení; obstaraniu nehmotného majetku vrátane softvéru. Zdroj: Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR.

| Štúdiá uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov | |
|--|--|
| Existuje relevantná štúdiá uskutočniteľnosti ¹³ ? (áno/nie) | nie |
| Ak je štúdiá uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdiá zverejnená | nie |
| V prípade, že štúdiá uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok) ¹⁴ | Vzhľadom na charakter projektu sa neuvažuje so zabezpečením štúdie realizovateľnosti |

¹³ Pozri aj Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (dostupné na: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=26598>)

¹⁴ Uvedené sa neuplatňuje v prípade, že platia ustanovenia Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (str. 34, bod 166).

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

Mapa lokalizácie projektu

