

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu:

TROLEJBUSY PRE BRATISLAVU

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 naplňania cieľov OP, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov)

Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť (ďalej tiež ako „DPB“) je jediným poskytovateľom mestskej hromadnej dopravy (ďalej tiež ako „MHD“) na území mesta Bratislava. Jeho 100%-tným vlastníkom je Hlavné mesto Bratislava. DPB je zároveň vlastníkom údržbovej základne a dopravných prostriedkov využívaných pre zabezpečenie výkonov v dráhovej MHD na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme. DPB je v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra (ďalej tiež ako „OPII“) definovaný ako jediný oprávnený žiadateľ na území mesta Bratislava pre oblasť poskytovania služieb v mestskej hromadnej doprave. Na základe uvedeného preto v rámci predkladaného projektu neexistuje iný oprávnený žiadateľ, ktorý by mohol realizovať modernizáciu vozidlového parku MHD.

Predkladaný projekt rieši nedostatnosť a zastaranosť vozidlového parku MHD (trolejbusov) v hlavnom meste Bratislava.

2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

Prioritná os	PO3 Verejná osobná doprava
Investičná priorita	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)	Bratislavský samosprávny kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	Široká verejnosť (obyvatelia mesta Bratislava cestujúci MHD, obyvatelia okolitých miest a obcí dochádzajúci za prácou a návštevníci mesta).

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	Prijímateľom národného projektu je Dopravný podnik Bratislava, a.s., ktorý je ako prijímateľ určený priamo v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020. DPB je poskytovateľom dopravných služieb vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave na území Hlavného mesta Bratislava.
Má prijímateľ osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu priamo zo zákona, osobitných právnych predpisov, resp. je uvedený priamo v príslušnom operačnom programe?	Prijímateľ je uvedený priamo v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra. Na území mesta Bratislava ide o jediný dopravný podnik, ktorý poskytuje služby MHD. Zároveň vlastní vozidlá MHD a vykonáva údržbu vozidlového parku dráhovej MHD.
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Dopravný podnik Bratislava, a.s.
Sídlo	Olejkárska ulica č. 1, 814 52 Bratislava 1
IČO	00 492 736

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).

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

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

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

5. Predpokladaný časový rámec

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

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	09/2020
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	4Q/2020
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	4Q/2020
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	18 mesiacov

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	39 089 237,83 Eur
Celkové oprávnené výdavky projektu	41 146 566,14 Eur
Vlastné zdroje prijímateľa	2 057 328,31 Eur

7. Východiskový stav

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

Východiskové dokumenty na európskej úrovni:

- Biela kniha o dopravnej politike,
- Európska stratégia pre spolupracujúce inteligentné dopravné systémy,
- Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu,
- Dohovor OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím.

Východiskové dokumenty na národnej úrovni:

- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020,

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.

- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030.

Východiskové dokumenty na regionálnej úrovni:

- Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy (ďalej tiež ako „ÚGD“),
- Starostlivosť o dopravné prostriedky v Dopravnom podniku Bratislava, a.s.,
- Stratégia rozvoja mesta a úloha rozvoja integrovanej koľajovej dopravy,
- Štúdia demografického potenciálu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava do roku 2050,
- Konceptia rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013-2025,
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou.

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

Navrhovaný zámer národného projektu (ďalej tiež ako „NP“) je v súlade s dokumentom Konceptia rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013-2025 a Územným generelom dopravy hlavného mesta SR Bratislavy, ktoré obsahujú definíciu celkovej stratégie mesta a DPB aj v oblasti dráhovej dopravy. Realizácia projektu prispeje k hlavným cieľom koncepcie, ktorými sú bezpečnosť, presnosť, pravidelnosť a spoľahlivosť MHD a taktiež k zvráteniu trendu vývoja podielu prepravnej práce medzi MHD a individuálnou automobilovou dopravou (ÚGD, kap. 4). Projekt sa zameriava na riešenie cieľov, ako sú napr.:

- zlepšenie stavu vozidlového parku (nákup moderných nízkopodlažných vozidiel),
- ponuka ďalších kvalitatívnych podmienok premávky,
- ekologizácia dopravy.

Pri predložení žiadosti o nenávratný finančný príspevok (ďalej tiež ako „ŽoNFP“) bude zo strany DPB doložená štúdia realizovateľnosti projektu a analýza nákladov a prínosov (ďalej tiež ako „CBA“) podľa príslušných ustanovení Metodického príručky k tvorbe analýz nákladov a prínosov v rámci predkladania investičných projektov v oblasti dopravy pre programové obdobie 2014 – 2020.

- 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):

Pripravovaný projekt je ďalšou etapou modernizácie vozidlového parku trolejbusov v meste Bratislava a priamo nadväzuje na už zrealizované projekty v meste Bratislava:

1. Obnova vozového parku trolejbusov v Bratislave (OPD 2007 – 2013)

Projekt bol zameraný na modernizáciu vozidlového parku trolejbusov. Do vozidlového parku hlavného mesta SR pribudlo 120 nových nízkopodlažných trolejbusov.

Projekty modernizácie vozidlového parku riešia situáciu MHD v Bratislave, pričom hlavnými užívateľmi projektu sú obyvatelia a návštevníci mesta Bratislava. Bratislava je oblasť s každodennou vysokou migráciou obyvateľstva za účelom práce, ktoré nemá

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

trvalý pobyt v Bratislave. Odhaduje sa, že denne do mesta dochádza až 200 000 ľudí a teda v bežný pracovný deň sa tu nachádza okolo 650 000 ľudí a väčšina z nich využíva služby MHD ako aj služby medzimestskej integrovanej dopravy. Dopravný podnik Bratislava poskytuje na území mesta⁶ na vykrytie tohto dopytu dopravné služby v ročnom objeme 41,077 mil. vlakových kilometrov (vlkm); z toho autobusové linky 28,182 mil. vlkm, električkové linky 6,760 mil. vlkm a trolejbusové linky 6,135 mil. vlkm. Prepravné služby, so zohľadnením kapacít dopravných prostriedkov, predstavujú objem ročných výkonov (kapacít) 5 074,353 mil. miestokilometrov (mkm); z toho autobusové linky 2 925,407 mil. mkm, električkové linky 1 469,860 mil. mkm a trolejbusové linky 679,086 mil. mkm.

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

Najproblematickejšími linkami sú z hľadiska obsadenosti linky 201 a 210, ktoré v priemere dosahujú hodnoty maximálnej obsaditeľnosti podľa štandardu komfortného cestovania (3 os./m²), čo v praxi znamená, že na týchto linkách existujú spoje, ktoré dostupnú kapacitu prekračujú.

Tabuľka 1 Vyt'azenie trolejbusových liniek v najvyt'azenejších zastávkach v čase od 6. do 8. hodiny počas mesiaca október 2019

Linka	Vyt'azenie (3 os./m ²)	Zastávka
210	100,28%	Karpatská
201	99,32%	Nám. Fr. Liszta
212	97,71%	SAV
202	90,50%	Pažitková
209	83,87%	Trhovisko
205	75,98%	Zimný štadión
204	72,84%	Račianske mýto
203	72,73%	Karpatská
33	66,75%	Pri podchode
207	53,04%	Kozia
64	51,50%	Račianske mýto
211	44,21%	Patrónka
208	22,90%	Hodžovo nám.

1. Linka 201

Linka spája Hlavnú stanicu s dvoma najvyt'azenejšími uzlami MHD (Račianske mýto a Trnavské mýto), trhoviskom, business centrami v okolí Prievozskej ul. a so sídliskami Trávniky, Medzi jarkami a Dolné hony.

Vzhľadom na to, že linka obsluhuje rôzne prepravné prúdy, je vyt'azená obojsmerne. V budúcnosti je potenciál zvyšovania počtu cestujúcich vzhľadom na pripravovanú výstavbu

⁶ Údaje pre rok 2018 v súlade s objednávkou Hlavného mesta SR Bratislavy

v okolí Prievozskej ulice a taktiež vzhľadom na možnosť presmerovania linky 209, ktorá je uvedená nižšie.

Tabuľka 2 Prevádzkové parametre linky

Dĺžka linky obojsmerne	35,5 km
Počet zastávok obojsmerne	44
Typ nasadených vozidiel	Škoda 31 Tr
Maximálny počet nasadených vozidiel	14
Denný počet cestujúcich (pracovné dni školského roka)	6 568 nástupov
Ponúkaná maximálna prepravná kapacita v jednom smere	980 os./h (3 os./m ²) 1140 os./h (4 os./m ²)
Interval v ranej špičke pracovných dní školského roka	6 minút
Interval v popoludňajšej špičke pracovných dní školského roka	7 – 8 minút
Interval v ostatnom období pracovných dní školského roka	7 – 15 minút
Interval v ranej špičke pracovných dní školských prázdnin	7 – 8 minút
Interval v popoludňajšej špičke pracovných dní školských prázdnin	10 minút
Interval v ostatnom období pracovných dní školských prázdnin	10 – 15 minút
Interval cez voľné dni	10 – 15 minút

2. Linka 210

Linka spája Hlavnú stanicu s najvyťaženejším uzlom MHD (Račianske mýto), autobusovou stanicou, novými business centrami v okolí Karadžičovej ul. a Mlynských nív a Slovenským národným divadlom a nákupným centrom Eurovea. Úsek Mlynské nivy – Slovenské národné divadlo je obsluhovaný mimo trolejového vedenia hybridnými trolejbusmi.

Prevažné využitie linky je ráno z Hlavnej stanice smerom k Slovenskému národnému divadlu a popoludní opačne. V okolí linky sa v súčasnosti dokončujú rozsiahle developerské projekty, pričom po ich dokončení nebude doterajšia kapacita linky postačovať.

V prípade predĺženia trolejbusovej trate až k budove Slovenského národného divadla by bolo možné s hybridnými trolejbusmi zabezpečiť predĺženie linky ak do prestupného uzla Most SNP a zlepšiť tak prestupné väzby.

Tabuľka 3 Prevádzkové parametre linky

Dĺžka linky obojsmerne	8,3 km
Počet zastávok obojsmerne	17
Typ nasadených vozidiel	Škoda 30 TrDG
Maximálny počet nasadených vozidiel	5
Denný počet cestujúcich (pracovné dni školského roka)	953 nástupov
Ponúkaná maximálna prepravná kapacita v jednom smere	352 os./h (3 os./m ²) 392 os./h (4 os./m ²)
Interval v ranej špičke pracovných dní	7 – 8 minút
Interval v popoludňajšej špičke pracovných dní	10 minút
Interval v ostatnom období pracovných dní	10 – 15 minút
Interval cez voľné dni	10 – 15 minút

Problémovými oblasťami celej siete trolejbusovej dopravy v hlavnom meste Bratislava sú:

- nevyhovujúca dopravná infraštruktúra,
- nízka rýchlosť,
- vysoká hlučnosť a vibrácie,
- nedostatočne vybudované bezbariérové prístupy,
- zastarané trakčné vedenie,
- nízka kapacita prostriedkov MHD,
- neekologické dopravné prostriedky,
- zastaranosť vozidlového parku s vysokým počtom porúch a výpadkov (niektoré vozidlá už nespĺňajú kvalitatívne parametre a štandardy kladené na prevádzku MHD).

V prípade neprijatia vhodných opatrení indikuje tento stav ďalšie zníženie dopytu po využívaní služieb MHD a zvýšenie podielu využívania IAD vo vzťahu k MHD.

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

DPB má dostatočné kapacity na administratívne a odborné riadenie projektu a taktiež disponuje rozsiahlymi skúsenosťami s prípravou a implementáciou projektov obdobného zamerania a rozsahu financovaných z EŠIF. Žiadateľ už zrealizoval do 10 projektov podporených z EÚ fondov z rôznych operačných programov.

DPB disponuje finančnou kapacitou pre realizáciu aktivít projektu ako aj pre zabezpečenie udržateľnosti projektu po jeho ukončení. DPB má stabilný príjem zaistený výkonom činností v oblasti MHD. DPB dosiahlo v roku 2018 tržbu za predaj cestovných lístkov v objeme 44 254 000 eur. Významný zdroj financovania je úhrada za služby vo verejnom záujme v zmysle Rámcovej zmluvy realizácie výkonov vo verejnom záujme. Táto úhrada bola v roku 2018 vo výške 45 599 258 Eur, v roku 2017 - 61 117 611 Eur. Na dofinancovanie projektu má možnosť žiadateľ získať transfer na kapitálové výdavky od zakladateľa DPB a to Hlavného mesta Bratislava a týmto pokryť všetky výdavky projektu.

Kapacita na riadenie projektu:

Žiadateľ na realizáciu tohto projektu zostaví projektový tím zložený z odborných pracovníkov a administratívnych pracovníkov, ktorí sa budú podieľať na realizácii projektu. Okrem uvedeného projektového tímu budú do projektu zapojení aj pracovníci úseku ekonomiky.

Všetci pracovníci a experti, ktorí sa budú na projekte podieľať, majú dostatočné vzdelanie, skúsenosti a prax pre realizáciu projektu. Kľúčové role a ich zodpovednosti v rámci realizácie národného projektu sú nasledovné:

Projektový manažér

- zodpovedá za celkovú administráciu a implementáciu projektu,
- zodpovedá za prípravu, riadenie a zabezpečenie implementácie projektu,
- riadi a kontroluje činnosť administratívneho a riadiaceho personálu,

- zodpovedá za dodržiavanie časového harmonogramu, podrobného opisu projektu a rozpočtu národného projektu v súlade so zmluvou o poskytnutí NFP,
- zodpovedá za prípravu plánu riadenia rizík pred začatím realizácie projektu,
- zodpovedá za riadenie rizík projektu,
- zodpovedá za vypracovanie monitorovacích správ, žiadostí o platbu a ich predkladanie na riadiaci orgán (ďalej tiež ako „RO“),
- predkladá na RO návrhy na prípadné zmeny národného projektu,
- poskytuje RO súčinnosť pri vykonávaní kontrol na mieste,
- komunikuje s projektovým manažérom RO.

Finančný manažér

- zodpovedá za celkové finančné riadenie projektu,
- zodpovedá za oprávnenosť výdavkov a dodržiavanie rozpočtu projektu, vrátane dodržiavania pravidiel platnej legislatívy SR,
- zodpovedá za prípravu žiadostí o platbu a ich predkladanie manažérovi projektu,
- zodpovedá za dodržiavanie termínov na predkladanie žiadostí o platbu,
- komunikuje s finančnými manažérmi na RO,
- predkladá podklady za finančné riadenie do monitorovacích správ národného projektu a predkladá ich manažérovi monitorovania,
- predkladá manažérovi projektu prípadné návrhy na zmenu národného projektu.

Manažér pre verejné obstarávanie

- zodpovedá za spracovanie oznámení o vyhlásení VO;
- zodpovedá za špecifikáciu formálnych a obsahových náležitostí oznámení o vyhlásení VO;
- zodpovedá za prípravu súťažných podkladov;
- asistencia pri otvaraní ponúk, pri vyhodnotení splnenia podmienok účasti (vrátane inštitútu vysvetlenia a doplnenia predložených dokladov) a pri vyhodnocovaní ponúk (vrátane inštitútu vysvetlenia ponuky) podľa zákona o VO,
- asistencia pri otvaraní ponúk a hodnotení ponúk podľa zákona o VO, príprava oznámenia o výsledku

Manažér pre investičnú činnosť (dopravu)

- zodpovedá za prípravu, zber údajov a kontrola úplnosti a obsahovej správnosti projektu;
- kontroluje súlad projektu s realizáciou;
- zodpovedá za monitoring priebehu a progresu projektu;
- posudzuje a vyhodnocuje zmenové konania, náklady navyše, resp. dodatky k zmluve;
- zodpovedá za vyhodnocovanie časového a technického pokroku projektu;

Kapacita žiadateľa na realizáciu projektu:

Žiadateľ disponuje dostatočnými odbornými kapacitami na realizáciu projektu. Do realizácie projektu budú zapojené viaceré organizačné zložky organizácie najmä:

- úsek dopravnej infraštruktúry a elektrické dráhy,
- úsek dopravy a služieb,
- úsek obchodu a strategického rozvoja.

Zamestnanci jednotlivých úsekov majú dostatočné vzdelanie, prax a skúsenosti s prípravou a realizáciou investičných projektov a svoje odborné skúsenosti využijú aj pri realizácii projektu.

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, ktorým je zvýšenie atraktivity a prístupnosti verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov dráhovej MHD, a to prostredníctvom príspevku k ukazovateľu výstupu „Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou“.

Realizácia projektu bude sledovať nasledovné ciele:

- zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania,
- zníženie negatívnych dopadov koľajovej prevádzky na obyvateľstvo,
- zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.
- zvýšenie traťovej rýchlosti,
- zvýšenie bezpečnosti prevádzky,
- zvýšenie bezpečnosti cestujúcich.

Potenciál rozvoja nových tratí je možné vidieť v predĺženiach existujúcich tratí, a to buď formou vybudovania novej trolejbusovej trate alebo predĺžením liniek s hybridnými trolejbusmi alebo kombináciou oboch súčasných možností. Pri stanovovaní odporúčaných tratí sme vychádzali z predpokladu prevádzky hybridných trolejbusov na 70 až 80 % trasy linky s trolejovým vedením a zvyškom trasy mimo trolejového vedenia. Pokiaľ charakter linky vybočoval z týchto hodnôt, nie je vhodné prevádzkovanie hybridných vozidiel, ale dobudovanie trakčného vedenia alebo prevádzkovanie elektrobusesmi.

Pri dobudovaní potrebných úsekov, prípadne nasadení hybridných trolejbusov, je možné nahradenie ucelených autobusových liniek trolejbusmi.

Linka 32

V súčasnosti sa pripravuje projekt prepojenia ostrovnej trate Riviéra – Dlhé diely s ostatnou trolejbusovou sieťou cez Botanickú ul. a Mlynskú dolinu. Po realizácii tohto projektu bude možné nahradiť autobusovú linku 32 trolejbusovou, prípadne zlúčiť linky 32 a 204 do novej trolejbusovej linky, čím sa optimálnejšie využije kapacita liniek v oblasti Kramáre.

Linka 61

Linka spája Hlavnú stanicu s dvoma najvyťaženejšími uzlami MHD (Račianske mýto a Trnavské mýto), športoviskami a štadiónmi, nákupnými a obchodnými centrami v okolí Galvaniho ul., a letiskom. 43 % jej trasy je v súčasnosti vedenej pod trolejovým vedením.

Optimalizáciou liniek MHD v časti Trnávka a predĺžením trolejbusovej trate minimálne po Avion Shopping Park je možné dosiahnuť dĺžku linky minimálne 71 % pod trakčným vedením a tým na linku nasadiť hybridné trolejbusy.

Tabuľka 4 Prevádzkové parametre linky

Dĺžka linky obojsmerne	16,2 km
Počet zastávok obojsmerne	36
Typ nasadených vozidiel	MB CapaCity / SOR NB 18 (autobusy)
Maximálny počet nasadených vozidiel	9
Denný počet cestujúcich (pracovné dni školského roka)	3 327 nástupov
Ponúkaná maximálna prepravná kapacita v jednom smere	714 os./h (3 os./m ²) 847 os./h (4 os./m ²)
Interval v ranej špičke pracovných dní školského roka	8 minút
Interval v popoludňajšej špičke pracovných dní školského roka	15 minút
Interval v ostatnom období pracovných dní školského roka	20 minút
Interval v ranej špičke pracovných dní školských prázdnin	12 minút
Interval v ranej špičke pracovných dní školských prázdnin	15 minút
Interval v ostatnom období pracovných dní školských prázdnin	20 minút
Interval cez voľné dni	20 minút

Linka 209

Linka spája Kramáre s dvoma najvyťaženejšími uzlami MHD (Račianske mýto a Trnavské mýto), trhoviskom a Ružovou dolinou. V roku 2014 bola linka predĺžená na novú konečnú Mliekarenská.

V blízkosti existujúcej konečnej zastávky prebehla rozsiahla výstavba na uliciach Hraničná a Mlynské nivy, ktorá je momentálne bez obsluhy MHD. Linka 209 je jednou z najbližšie ukončených liniek k novej výstavbe, pričom by pri predĺžení dokázala pokryť nový prepravný dopyt a zároveň ponúknuť atraktívne spojenie k radiálam MHD Prievozska, Ružinovská, Vajnorská, Račianska, Pražská.

Tabuľka 5 Prevádzkové parametre linky

Dĺžka linky obojsmerne	14,2 km
Počet zastávok obojsmerne	33 (z toho 4 na vetve)
Typ nasadených vozidiel	Škoda 30 Tr
Maximálny počet nasadených vozidiel	10
Denný počet cestujúcich (pracovné dni školského roka)	3 669 nástupov
Ponúkaná maximálna prepravná kapacita v jednom smere	600 os./h (3 os./m ²) 640 os./h (4 os./m ²)

Interval v rannej špičke pracovných dní školského roka	6 minút
Interval v popoludňajšej špičke pracovných dní školského roka	7 – 8 minút
Interval v ostatnom období pracovných dní školského roka	7 – 15 minút
Interval v rannej špičke pracovných dní školských prázdnin	7 – 8 minút
Interval v popoludňajšej špičke pracovných dní školských prázdnin	10 minút
Interval v ostatnom období pracovných dní školských prázdnin	10 – 15 minút
Interval cez voľné dni	15 minút

Linky 41 a 203

Autobusová linka 41 spája Hlavnú stanicu s rezidenčnou oblasťou na Drotárskej ceste a konečnou Búdková. Trolejbusová linka 203 spája konečnú Búdková s hradným vrchom, centrom mesta a rezidenčnou a rekreačnou oblasťou Koliba. Pri ceste z Drotárskej cesty do centra mesta je potrebné prestupovať na zastávke Búdková.

Obsluha oblasti Drotárskej cesty bola v minulosti navrhovaná trolejbusovou linkou, avšak dopyt cestujúcich v súčasnosti nedosahuje také hodnoty, aby bolo efektívne budovať trolejbusovú infraštruktúru na tejto komunikácii. Naopak, potenciál má zabezpečiť obsluhu hybridnými trolejbusmi, a to aj v súvislosti s plánovaným dobudovaním odbočky Hlavná stanica – Pražská na trase autobusovej linky 41. V prípade nasadenia hybridných trolejbusov by tak bolo možné obe linky zlúčiť, pričom trasa linky by na 81 % dĺžky (8,8 km z 10,8 km) využívala trakčné vedenie.

Navrhované riešenia vychádzajú z analýzy uvedenej v tomto dokumente a nadväzujú na Územný generel dopravy hlavného mesta SR. Rozdelené sú do skupín navzájom súvisiacich projektov.

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. ⁷				
Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ ⁸
Obstaranie nových trolejbusov	P0222 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy	50	Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (trolejbusov)	O0190 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej

⁷ V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

⁸ Národný projekt by mal obsahovať minimálne jeden relevantný projektový ukazovateľ, ktorý sa agreguje do programového ukazovateľa. Pri ostatných projektových ukazovateľoch sa uvedie N/A.

	(električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou			dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou
Obstaranie nových trolejbusov	P0144 Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica	2 200 000	Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (trolejbusov)	N/A
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.⁹

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?	Monitorovacie správy projektu

Názov merateľného ukazovateľa	P0144 Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Monitorovacie správy projektu

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

⁹ V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplňa, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

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

11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ¹¹
zvýšenie atraktívnosti verejnej osobnej dopravy, zlepšenie kvality služieb poskytovaných MHD, ako sú napr. úspora cestovného času, zvýšenie komfortu, zvýšenie prístupnosti vozidiel MHD, zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie	Široká verejnosť	Početnosť cieľovej skupiny nie je možné exaktne stanoviť. V roku 2019 sa dráhovou mestskou hromadnou dopravou v Bratislave prepravilo 100 702 748 osôb. Realizačná fáza projektu a z neho plynúce benefity sú určené pre širokú verejnosť – cestujúcich, ktorí využívajú dopravné služby v rámci MHD v Bratislave. Predpokladáme že v nových trolejbusoch sa odvezie 2 200 000 osôb/rok.

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

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Hlavnou aktivitou projektu v zmysle platnej Príručky pre žiadateľa je obstaranie 16 veľkokapacitných a 34 hybridných trolejbusov.

Základné parametre 24 metrových veľkokapacitných trolejbusov (16 vozidiel):

- nízkopodlažný trolejbus, dĺžky 24 metrov
- menovité trolejové napätie 600 V DC
- výška trolejového vedenia menovitá 5,5 m
- kapacita cestujúcich pri 8 cestujúcich/m² min. 170 z toho na sedenie viac ako 25% celkovej kapacity
- počet trakčných motorov: 2 (náhon strednej a zadnej nápravy), minimálny spoločný výkon oboch motorov 300 kW
- bezúdržbový plne uzavretý trojfázový asynchrónny motor s kotvou nakrátko, alebo synchronný trakčný motor s permanentnými magnetmi, životnosť ložísk najmenej 500.000 km
- výstupné napätie 28 V DC pre nabíjanie akumulátorovej batérie a napájanie palubnej siete s minimálne 25% rezervou inštalovaného výkonu s možnosťou softvérového obmedzenia výšky nabíjacieho prúdu
- výstupné napätie 3 x 400 V 50 Hz, pre napájanie motora pohonu kompresora. Tento výstup musí byť zálohovaný z batérie po dobu výpadku trakčného napätia v trvaní najmenej 15 sekúnd. Rozbeh motora musí zodpovedať charakteristike nábehu kompresora.

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

- výstupné napätie 3 x 400 V 50 Hz, pre napájanie motora pohonu pomocného čerpadla servoriadenia, v prípade len jedného čerpadla napájaného zo siete zdroja pomocných napätí, musí byť realizovaný záskok po dobu min. 15 s,
- výstupné napätie 3 x 400 V, 50 Hz pre napájanie klimatizácie vozidla (kabína vodiča a priestor pre cestujúcich)
- schválený batériový pojazd pre nezávislú jazdu mimo trolejového vedenia o minimálnom elektrickom výkone 160 kW
- zariadenie pre nezávislú jazdu musí umožniť trvalú jazdu po rovine aj do stúpania, prevažujúci profil trate rovinatý
- dojazd trolejbusu mimo trakčné vedenie pri zapnutom kúrení/klimatizácii musí byť minimálne 1 km.

Základné parametre 12 metrových hybridných trolejbusov (11 vozidiel):

- nízkopodlažný trolejbus, dĺžky 12 metrov
- menovité trolejové napätie 600 V DC
- výška trolejového vedenia menovitá 5,5 m
- kapacita cestujúcich pri 8 cestujúcich/m² min. 70 z toho na sedenie viac ako 25% celkovej kapacity
- automatické prepínanie pri zmene polarít trolejového vedenia
- bezúdržbový plne uzavretý trojfázový asynchrónny motor s kotvou nakrátko, alebo synchronný trakčný motor s permanentnými magnetmi, životnosť ložísk najmenej 500.000 km
- výstupné napätie 28 V DC pre nabíjanie akumulátorovej batérie a napájanie palubnej siete s minimálne 25% rezervou inštalovaného výkonu s možnosťou softvérového obmedzenia výšky nabíjacieho prúdu
- výstupné napätie 3 x 400 V 50 Hz, pre napájanie motora pohonu kompresora. Tento výstup musí byť zálohovaný z batérie po dobu výpadku trakčného napätia v trvaní najmenej 15 sekúnd. Rozbeh motora musí zodpovedať charakteristike nábehu kompresora.
- výstupné napätie 3 x 400 V 50 Hz, pre napájanie motora pohonu pomocného čerpadla servoriadenia, v prípade len jedného čerpadla napájaného zo siete zdroja pomocných napätí, musí byť realizovaný záskok po dobu min. 15 s,
- výstupné napätie 3 x 400 V, 50 Hz pre napájanie klimatizácie vozidla (kabína vodiča a priestor pre cestujúcich)
- schválený batériový pojazd pre nezávislú jazdu mimo trolejového vedenia o minimálnom elektrickom výkone 160 kW.
- dojazd trolejbusu mimo trakčné vedenie pri zapnutom kúrení/klimatizácii musí byť minimálne 6 km.

Základné parametre 18 metrových hybridných trolejbusov (23 vozidiel):

- nízkopodlažný trolejbus, dĺžky 18 metrov
- menovité trolejové napätie 600 V DC
- výška trolejového vedenia menovitá 5,5 m
- kapacita cestujúcich pri 8 cestujúcich/m² min. 70 z toho na sedenie viac ako 25% celkovej kapacity
- počet trakčných motorov: 2 (náhon strednej a zadnej nápravy).

- bezúdržbový plne uzavretý trojfázový asynchrónny motor s kotvou nakrátko, alebo synchronný trakčný motor s permanentnými magnetmi, životnosť ložísk najmenej 500.000 km
- výstupné napätie 28 V DC pre nabíjanie akumulátorovej batérie a napájanie palubnej siete s minimálne 25% rezervou inštalovaného výkonu s možnosťou softvérového obmedzenia výšky nabíjacieho prúdu
- výstupné napätie 3 x 400 V 50 Hz, pre napájanie motora pohonu kompresora. Tento výstup musí byť zálohovaný z batérie po dobu výpadku trakčného napätia v trvaní najmenej 15 sekúnd. Rozbeh motora musí zodpovedať charakteristike nábehu kompresora.
- výstupné napätie 3 x 400 V 50 Hz, pre napájanie motora pohonu pomocného čerpadla servoriadenia, v prípade len jedného čerpadla napájaného zo siete zdroja pomocných napätí, musí byť realizovaný zások po dobu min. 15 s,
- výstupné napätie 3 x 400 V, 50 Hz pre napájanie klimatizácie vozidla (kabína vodiča a priestor pre cestujúcich)
- schválený batériový pojazd pre nezávislú jazdu mimo trolejového vedenia o minimálnom elektrickom výkone 240 kW
- zariadenie pre nezávislú jazdu musí umožniť trvalú jazdu po rovine aj do stúpania, prevažujúci profil trate rovinatý
- dojazd trolejbusu mimo trakčné vedenie pri zapnutom kúrení/klimatizácii musí byť minimálne 7,6 km.

Navrhované riešenia vychádzajú z analýzy uvedenej v tomto dokumente a nadväzujú na Územný generel dopravy hlavného mesta SR. Rozdelené sú do skupín navzájom súvisiacich projektov.

Veľkokapacitné trolejbusy

- 16 nových veľkokapacitných trolejbusov (vrátane rezervy - rezervné vozidlá budú využívané, aby sa dala robiť ľahká a ťažká údržba, prípadne oprava vozidiel)
- dĺžka trolejbusov cca 24 m, čo zvýši kapacitu vozidiel o cca 33 % oproti terajšej kapacite

Trolejbusy budú využívané na novej trolejbusovej trati Patrónka – Riviéra, ktoré je v príprave výstavby.

Trolejbusy využívané v súčasnosti na trati 201 nahradia trolejbusy na trati 32, 204, 33 a 133.

Hybridné trolejbusy

- a) 23 nových hybridných trolejbusov dĺžky 18 m (vrátane rezervy - rezervné vozidlá budú využívané, aby sa dala robiť ľahká a ťažká údržba, prípadne oprava vozidiel)

Trolejbusy budú využívané:

- 12 vozidiel, pri predpokladanom intervale 6 minút, na novej trolejbusovej trati Mlynské Nivy – Slovenské národné divadlo, ktorá je v príprave výstavby, následné predĺženie linky 210 na konečnú Most SNP.

- 11 vozidiel bude použitých na novej trolejbusovej trati Trnávka – Avion Shopping Park (1,3 km) a na nahradenie 9 autobusov linky 61.

b) 11 nových hybridných trolejbusov dĺžky 12 m, (vrátane rezervy - rezervné vozidlá budú využívané, aby sa dala robiť ľahká a ťažká údržba, prípadne oprava vozidiel)

Trolejbusy budú využívané:

- na trati pre spojenú linku 41+203 (Hlavná stanica – Búdková – Koliba) a na novej trati Mliekarenská – Prievozská a Hraničná – Bergamon, ktorá je v príprave výstavby a nahradia 3 autobusy linky 41.

Podpornými aktivitami projektu sú:

- publicita a informovanosť, v rámci ktorej sú realizované opatrenia v oblasti informovania a komunikácie podľa Manuálu pre informovanie a komunikáciu pre prijímateľov OPII 2014 – 2020 a
- príprava projektu – príprava ŽoNFP, štúdií, expertíz a posudkov v súvislosti s prípravou projektu v súlade s príručkou k oprávnenosti výdavkov pre OPII.

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
Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD – veľkokapacitné trolejbusy	16 ks nových mobilných prostriedkov	žiadateľ	18
Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD – hybridné trolejbusy	34 ks nových mobilných prostriedkov	žiadateľ	18
Riadenie projektu – príprava ŽoNFP, štúdií, expertíz a posudkov v súvislosti s prípravou projektu	Zabezpečenie prípravy projektu	žiadateľ	6
Publicita a informovanosť	Informovanie verejnosti o realizovanom projekte	žiadateľ	18

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		
023 - Dopravné prostriedky	16 000 000,00 Eur	Nákup 16 ks nových mobilných prostriedkov (veľkokapacitné). Výška ceny trolejbusov bola uvedená na základe analýzy minulých výdavkov.
Aktivita 2		
023 - Dopravné prostriedky	25 000 000,00 Eur	Nákup 34 ks nových mobilných prostriedkov (hybridné). Výška ceny trolejbusov bola uvedená na základe analýzy minulých výdavkov.
Hlavné aktivity SPOLU	41 000 000,00 Eur	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
521 – Mzdové výdavky Riadenie projektu	100 686,14 Eur	Výdavky nevyhnutné na zabezpečenie riadenia projektu, finančné riadenie projektu, prípravu podkladov pre verejné obstarávanie a iné. Výdavky zohľadňujú mzdovú politiku žiadateľa pre jednotlivé pozície a limity určené RO.
518 - Ostatné služby Publicita a informovanosť	5 880,00 Eur	Výdavky nevyhnutné na zabezpečenie publicity projektu a iné. Výdavok bol určený na základe analýzy minulých výdavkov.
518 - Ostatné služby Riadenie projektu	40 000,00 Eur	Príprava ŽoNFP, štúdií, expertíz a posudkov v súvislosti s prípravou projektu. Presná výška výdavku bude stanovená prieskumom trhu a na základe verejného obstarávania. Výdavok bol určený na základe analýzy minulých výdavkov.

Podporné aktivity SPOLU	146 566,14 Eur	
CELKOM	41 146 566,14 Eur	

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.

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹³ ? (áno/nie)	<i>Nie</i>
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	<i>N/A</i>
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok) ¹⁴	www.dpb.sk <i>Predpokladaný termín: 09/2020</i>

¹² Investičný 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.

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:

Obrázok 1 Navrhované nasadenie nových trolejbusov

