

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu:

Modernizácia údržbovej základne v Košiciach, realizácia - II. etapa

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 naplňovania cieľov OP, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov)

Dopravný podnik mesta Košice, akciová spoločnosť (ďalej ako DPMK) zabezpečuje ako jediná spoločnosť v Košiciach pravidelnú mestskú hromadnú dopravu (ďalej ako MHD) už vyše 128 rokov. Svoje služby poskytuje nielen obyvateľom mesta, ale aj cestujúcim z prímestských častí. Podnik prevádzkuje električkovú a autobusovú trakciu a popritom sa pokúša obnoviť trolejbusovú trakciu. Nosnú kostru systému MHD však tvorí električková a autobusová doprava, ktoré sa na celkových prepravných výkonoch podieľajú takmer 99 %.

V roku 2014 začal DPMK v spolupráci s mestom Košice komplexnú modernizáciu električkovej dopravy nákupom električiek a modernizáciou tratí. Tretím, plánovaným, kľúčovým modernizačným projektom je modernizácia depa električiek. V depe je parkovaný a vo vlastnej réžii servisovaný celý modernizovaný vozový park električiek. Depo vo vlastníctve podniku, je z roku 1966 a bez zásadnejšej rekonštrukcie funguje dodnes. Všetky objekty i koľaje sú v nevyhovujúcom a technicky prekonanom stave, čo si vyžaduje okamžitú rozsiahlu modernizáciu.

Vzhľadom na skutočnosť, že DPMK je jediným poskytovateľom dopravných služieb vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave na území mesta Košice a zároveň je vlastníkom údržbovej základne a dopravných prostriedkov využívaných pre zabezpečenie výkonov v dráhovej MHD, je DPMK v podstate jediným oprávneným prijímateľom projektu. Na základe uvedeného nebude na projekt vyhlasovaná výzva, ale projekt bude realizovaný formou národného projektu.

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	3.1 Zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy prostredníctvom modernizácie a rekonštrukcie infraštruktúry pre IDS a mestskú dráhovú dopravu

Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	Košický 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	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 2009 - 2023. Vzhľadom na túto skutočnosť je DPMK 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 Košice, akciová spoločnosť
Sídlo	Bardejovská 6, 043 29 Košice
IČO	31 701 914

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	nerelevantné
Kritériá pre výber partnera ⁴	nerelevantné
Má partner monopolné postavenie na implementáciu týchto aktivít? (áno/nie) Ak áno, na akom základe?	nerelevantné
Obchodné meno/názov	nerelevantné
Sídlo	nerelevantné
IČO	nerelevantné

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.

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	06/2021 Aktualizácia vyzvania 07/2021
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	IV/2021
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	I/2022
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	18 mesiacov

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a SR)	14 286 514,42
Celkové oprávnené výdavky projektu	15 038 436,24
Vlastné zdroje prijímateľa	751 921,82

7. Východiskový stav

- a. Uveďte 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 naplňa 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 elektribusy

Na regionálnej úrovni je projekt v súlade s dokumentmi:

³Uveďte 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.

- Územný plán veľkého územného celku Košický kraj - zmeny a doplnky 2014,
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2016 až 2022.

Na miestnej úrovni ide najmä o nasledovné dokumenty:

- Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice (2015),
- Územný plán hospodársko–sídelskej aglomerácie Košice (2016),
- Program rozvoja mesta Košice 2015-2020 (2025),
- Integrovaná územná stratégia udržiateľného rozvoja mestskej funkčnej oblasti mesta Košice 2015 – 2020 (2023)

Projekt tiež nadväzuje na Plán dopravnej obslužnosti verejnou osobnou dopravou územia mesta Košice (2008), Štúdiu realizovateľnosti integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košíc (2009) a vychádza zo Štúdie realizovateľnosti projektov „Obnova vozového parku električiek Košice“ a „Modernizácia električkových tratí v meste Košice“ (2013).

b. Uved'te 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“, 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 stavenie vlakovkej 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) spracovaná dokumentácia meračských prác, dokumentácia stavebno-technického prieskumu, dokumentácia stavebného zámeru, dokumentácia pre územné rozhodnutie a dokumentácia pre stavebné povolenie. Nato bola vykonaná štátna expertíza a vydané právoplatné územné rozhodnutie. Posledným krokom bolo zabezpečenie vydania právoplatných stavebných povolení, a to:

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

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 Doprava 2007 - 2013 a Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014-2020:

Zrealizované projekty v rámci Operačného programu Doprava 2007 - 2013:

- Modernizácia električkového depa DPMK - projektová dokumentácia, Celkové oprávnené výdavky projektu 1, 013 mil. EUR,
- Obnova vozového parku električiek v Košiciach, Celkové oprávnené výdavky projektu 47, 817 mil. EUR,
- Stavby IKD Košice, Nám. Maratónu mieru – Staničné námestie, Celkové oprávnené výdavky projektu 43 mil. EUR,
- Modernizácia električkových tratí MET v meste Košice, projektová dokumentácia; Celkové oprávnené výdavky projektu 1,9 mil. EUR,
- Modernizácia električkových uzlov z rozsahu MET v meste Košice; Celkové oprávnené výdavky projektu 23,6 mil. EUR,
- Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice; Celkové oprávnené výdavky projektu 1,07 mil. EUR.

Zrealizované projekty v rámci Operačného programu Životné prostredie 2007 - 2013:

- Zníženie emisií znečisťujúcich látok z verejnej dopravy v Košiciach, Celkové oprávnené výdavky projektu 4,050 mil. EUR.

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

- Modernizácia električkových tratí v Košiciach – 2. etapa – 1. časť, Celkové oprávnené výdavky projektu 94,4 mil. EUR,
- Obnova vozidlového parku električiek v Košiciach – 1. časť, Celkové oprávnené výdavky projektu 18,85 mil. EUR.

Zrealizované projekty v rámci Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 - 2020:

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

- Nákup vysokoenvironmentálnych nízkopodlažných autobusov MHD v DPMK, a.s., Celkové oprávnené výdavky projektu 6,834 mil. EUR.

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

- Modernizácia odbavovacieho systému v autobusoch MHD DPMK, a.s., Celkové oprávnené výdavky projektu 687 101,26,- EUR,
- Modernizácia dopravného dispečingu DPMK, a.s., Celkové oprávnené výdavky projektu 402 847,64,- EUR,
- Modernizácia dopravného dispečingu DPMK, a.s. - II. etapa, Celkové oprávnené výdavky projektu 444 382,62,- EUR,

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

- Modernizácia tarifyného systému v DPMK, a.s. Celkové oprávnené výdavky projektu 62 601,67,- EUR,

Projekty predložené v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, a na ktorý zámer národného projektu priamo nadväzuje:

- Modernizácia údržbovej základne v Košiciach, realizácia - I. etapa Celkové oprávnené výdavky projektu 25 363 299,81,- EUR,

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 Košice, akciová spoločnosť (DPMK) zabezpečuje ako jediná spoločnosť pravidelnú mestskú hromadnú dopravu v Košiciach. Mesto Košice je metropolou východného Slovenska a v súčasnosti tam žije 239 tisíc obyvateľov. DPMK svoje služby poskytuje nielen Košičanom, ale aj cestujúcim z prímestských častí. Nosnú kostru dopravného systému MHD tvoria električková a autobusová trakcia, ktoré sa na celkových prepravných výkonoch podieľajú 99 %. Celkovo bolo DPMK počas pandemického roka 2020 prepravených 56,178 miliónov osôb, čo bol 28,37 % medziročný pokles. Z toho 19,278 miliónov cestujúcich bolo prepravených električkami, 36,896 miliónov autobusmi a 4 tisíc trolejbusmi. Ročný objem dopravných výkonov bol 14 562 tisíc vozových kilometrov, čo je pokles oproti roku 2019 o 4,32 %. Z dlhodobého hľadiska je počet vozových kilometrov stabilizovaný, aj napriek trvalému poklesu počtu prepravených osôb.

K 31.12.2020 disponoval DPMK vozovým parkom s počtom 98 električiek, 2 trolejbusy a 216 autobusov. Dopravná sieť MHD ku koncu roka 2020 mala celkovú dĺžku 193,5 km, z čoho sieť električkových liniek má dĺžku 33,7 km, sieť trolejbusových liniek má dĺžku 13,1 km a sieť autobusových liniek má dĺžku 187,2 km.

Na tejto sieti k 31. 12. 2020 bolo 249 zastávok (pomenovaní), a to 53 električkových a 236 autobusových s 640 zastávkovými stanovišťami (118 električkových, 57 trolejbusových a 526 autobusových). DPMK vykonával v roku 2020 prepravu na 65 linkách pravidelnej hromadnej dopravy, a to 15 električkových a 50 autobusových linkách.

V roku 2014 začal DPMK v spolupráci s mestom Košice komplexnú modernizáciu nákupom električiek a modernizáciou tratí. Tretím kľúčovým modernizačným projektom je modernizácia depa električiek. V depe, ktoré je vo vlastníctve DPMK, je parkovaný a vo vlastnej réžii servisovaný celý vozový park električiek. Depo je z roku 1966 a bez zásadnejšej

rekonštrukcie funguje dodnes. Pozostáva z haly generálnych a mimoriadnych opráv, výpravnej haly, hál ľahkej a ťažkej údržby, meniarne, haly údržby koľajových konštrukcií a viacerých dielní. Súčasťou areálu sú aj šatne pre zamestnancov, umývacie centrum, skladovacie priestory, 3 administratívne budovy a jedáleň. Celková dĺžka koľají vrátane výhybiek vo vozovni je 7,5 km. Počet výhybiek je 60 kusov. Všetky objekty i koľaje sú v nevyhovujúcom stave, čo si vyžaduje okamžitú rozsiahlu modernizáciu.

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. Výsledky dopravných výkonov a hospodárenia DPMK ukazujú, že aj napriek zvýšenému dopravnému výkonu dochádza ku klesaniu počtu prepravených osôb. 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 prepravy, nízka 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 tieto kľúčové slabé stránky DPMK a prevádzky MHD v Košiciach ako sú zastaraná a technicky nevyhovujúca infraštruktúra, zastaraný a nevyhovujúci vozový park, vysoké náklady na údržbu, nedostatok originálnych náhradných dielov na údržbu jestvujúcej flotily, vysoká poruchovosť vozového parku, vysoký počet lokálnych obmedzení rýchlosti, žiadna preferencia MHD oproti IAD, nízka plynulosť prevádzky, nízka úroveň investícií do modernizácie infraštruktúry, dlhodobý pokles prepravovaných zákazníkov, zvýšené zaťaženie životného prostredia negatívnymi vplyvmi (hluk, vibrácie), nedostatočná ekonomická efektívnosť prevádzky, nevyhovujúci stav niektorých zastávok MHD (bezpečnosť, bezbariérovosť), meškanie a nespoľahlivosť spojov, nedostatočné technické zázemie a nízky komfort prepravy pre cestujúcich.

Jestvujúci stav teda ohrozuje bezpečnosť dopravy, spomaľuje dopravu a má negatívne hlukové, vibračné a environmentálne vplyvy. Stav vozidlového parku sa zlepšil nákupom 46 nových električiek rovnakého typu v rokoch 2014 až 2018. To predstavuje 46,94 % celkovej flotily električiek. To však neplatí o stave technického zázemia, to je v dlhodobom neudržateľnom stave.

Týmto podnik začal masívne investovať do koľajových vozidiel, mesto Košice do modernizácie tratí a ostáva modernizácia technického zázemia, aby bol DPMK schopný udržať a zlepšiť stávajúcu pozíciu na trhu. Modernizácia depa nadväzuje na ďalších 13 projektov a plne vytvára podmienky pre ďalší rozvoj podniku. Súčasný stav technického zázemia je nevyhovujúci a hlavne s ohľadom na realizáciu projektu obnovy vozového parku je bezvýhradne nutné, aby došlo k modernizácii ako technologického vybavenia pre údržbu električiek, tak celkového prostredia pre zaistenia adekvátneho technického zázemia pre bezproblémovú prevádzku moderných koľajových vozidiel.

Existujúce objekty depa sú najviac dotknuté novými električkovými súpravami a je nutné ich modernizovať. Nové vozidlá, ktoré boli dodané DPMK, 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. Jedná sa najmä o prevádzku haly ťažkých opráv (bude

modernizovaná v II. etape), kde sú vykonávané pravidelné opravy vozidiel a kde je nutné, aby sa do priestoru vmestilo celé vozidlo. Ďalej sa jedná o umývaciu linku a o prevádzku dennej údržby, ako aj o výpravnú halu a odstavnú plochu, kde sa radia električky pred výjazdom. Areál ako taký bol určený pôvodne na opravu a údržbu 72 „krátkych“ električiek, avšak v súčasnosti ich DPMK prevádzkuje 98. Kritickým miestom je aj celá koľajová časť, ktorá je v nevyhovujúcom stave. V areáli DPMK sa nachádzajú aj objekty, ktorých sa síce nedotkne zmena dĺžky vozidla, a teda sa ich rekonštrukcia priamo netýka, ale ich stav, resp. ich vnútorné vybavenie je nevyhovujúce. Jedná sa o objekty administratívnych budov a objekty údržby tratí. V týchto objektoch sú nevyhovujúce rozvody vody, kanalizácie a tepla, ako aj silnoprúdové a slaboprúdové rozvody.

Cieľom projektu je zabezpečiť pripravenosť areálu na zmenu vozového parku. A to v zmysle modernizácie koľajovej časti a súvisiacich technológií (trolejové vedenia a silové napojenie, spevnené plochy, oznamovacie a riadiace káble), ako aj v zmysle modernizácie a rekonštrukcie nevyhovujúcich priestorov (I. etapa projektu). Súčasťou projektu je výstavba novej haly ťažkých opráv (II. etapa projektu) a umývačky električiek (I. etapa projektu). Dnešné dĺžky koľají v dielenských budovách sú nevyhovujúce pre údržbu a opravy terajších 19 električiek o dĺžke 31,3 m a nevyhovujú ani pre 46 kusov električiek o dĺžke 22,5 m.

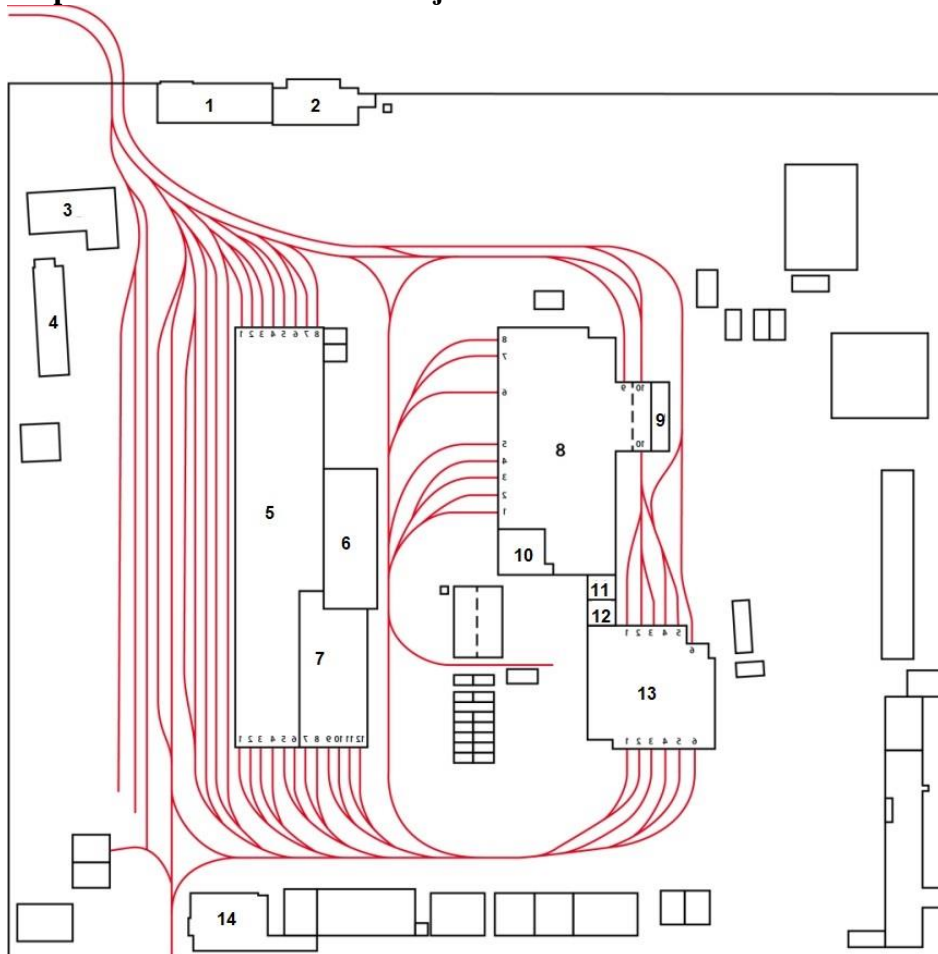
Charakteristika aktuálneho stavu depa

Jestvujúci areál električkovej vozovne je tvorený prevádzkami zabezpečujúcimi údržbu a prevádzku električiek, ako aj celej traťovej sústavy. Základné funkcie objektov v areály sú nasledovné:

- koľajisko,
- trolejové rozvody a ostatné elektrické vedenia,
- odstavná a výpravná plocha pre električky (čiastočne krytá),
- prevádzka dennej údržby a dennej očisty (uzavretý priestor),
- prevádzka ťažkých opráv (uzavretý priestor),
- prevádzky dielní a údržby tratí,
- prevádzky dielní a údržby trolejových vedení,
- ostatné pomocné prevádzky ako sú výmenníkové stanice tepla, regulačná stanica plynu, externá umývárka vozidiel, administratívne priestory a jedáleň.

Areál je v súčasnosti vybavený kompletnou infraštruktúrou ako sú rozvody pitnej a požiarnej vody, kanalizácia, slaboprúdové rozvody (intranet a oznamovacie káble), elektro, horúcovod a rozvody plynu. Tieto rozvody sú napojené na prípojky z verejných zdrojov, pričom kapacitne tieto zdroje stačia aj pre skutkový stav, aj pre plánovanú rekonštrukciu.

Mapa č.1: Schéma električkovej vozovne



Zdroj: DPMK, Úsek techniky a údržby, 2019

Areál pozostáva z nasledovnej infraštruktúry:

Hala ťažkej údržby (označenie 8 v schéme) - modernizovaná v rámci II. etapy:

- hala má 10 koľají. Z toho na koľaji 1,2,3,4,5 sú montážne jamy na električky do 15 m. Koľaje 1,2 a 5 majú aj zdvíhacie zariadenie na električky do 15 m.
- 6. koľaj je vybavená montážnou jamou pre električky do 30 m so zdvíhacím zariadením,
- 7. koľaj je súčasťou lakovacej dielne,
- 8. koľaj je vybavená podúrovňovou brúskou „Betka“,
- 9. koľaj je vybavená montážnou jamou pre električky do 15 m bez zdvíhacieho zariadenia,
- 10. koľaj je umyvárka na električky (9).

Súčasťou II. etapy projektu je aj dodávka technologického vybavenia.

Nasledovné objekty sú predmetom realizácie projektu v rámci I. etapy:

Hala generálnych a mimoriadnych opráv/výpravná hala (5,6,7)

Hala sa skladá z troch častí:

- výpravná hala, ktorá má 8 koľají (5). Z toho 4 (č. 1, 2, 3, 4) koľaje sa používajú na dennú výpravu. Dĺžka týchto koľají je 147 metrov. Zostávajúce 4 (č. 5, 6, 7, 8) koľaje sa používajú na „parkovanie“ nefunkčných električiek, historických vozov a opravy. Okrem toho je hala vybavená 1 zdvíhacím zariadením pozostávajúcim z 12 zdvíhakov na 22,5 a 30 m električky. Dĺžka zostávajúcich koľají je 92 metrov,
- sklad materiálo technického zabezpečenia ako sú náhradné diely pre električky všetkého druhu a údržbu tratí (6),
- hala generálnych opráv (7) má 6 koľají, z toho sú na dvoch koľajach montážne jamy pre električky do 30 m ale bez zdvíhacích zariadení.

Po pravej strane haly je 9 výpravných koľají na pristavovanie vozov. Tu „garážuje“ zostatok dennej výpravy električiek. Dve koľaje z nich sú iba odstavné, na ktoré sa dá iba zacúvať.

Vo a pri výpravnej hale sa nachádza odstavná plocha pre električky. Odstavná plocha slúži pre odstavenie električkových súprav, kým nie sú vypravené na trať. Odstavná plocha je tvorená 18 koľajami, z ktorých 8 je prekrytých uzavretou budovou haly. V tejto budove sú 2 koľaje vybavené montážnou jamou a je možné ich použiť pre opravy, resp. kontroly vozidiel. Jestvujúca odstavná plocha je pre nové súpravy vyhovujúca, čo sa týka dĺžky. Hala má však zatekajúcu strechu a nevyhovujúcu elektroinštaláciu. Objekt je napojený na jestvujúcu technickú infraštruktúru.

Hala ľahkej údržby (označenie 13)

- hala má 6 koľají so 6 montážnymi jamami na električky do 30 m. Všetky sú bez zdvíhacích zariadení.

Prevádzka je tvorená jestvujúcim objektom, v ktorom sú realizované základné, denné prehliadky vozidiel a zároveň je tu vykonávaná aj základná diagnostika. Do objektu vstupuje v súčasnosti 6 koľají a všetky sú prejazdne. Koľaje prechádzajú cez montážne jamy, kde je možný prístup k spodnej časti vozidiel bez možnosti zdvihu. Po zrušení južnej časti bude k dispozícii len päť prejazdnych koľají. V severnej časti objektu je dvojpodlažný prístavok, kde sú sociálne priestory, dielne a sklady.

Objekt je vykurovaný, ale v súčasnosti je kvôli posuvným skladacím vrátam z hľadiska energetickej úspornosti nevyhovujúci. V streche sú presklené svetlíky, strecha je čiastočne zateplená, miestami preteká. Jestvujúce rozmery objektu pre nové súpravy električiek vyhovujú a montážne jamy sú vhodné aj pre nové vozidlá s dĺžkou 22,5 m a cca 30 m. V južnej časti objektu sa nachádza užšia časť, resp. prístavba, ktorá je pristavaná k pôvodnému objektu a slúži ako sklad i ako odprašovací kanál. Táto časť objektu bude zrušená. Objekt je napojený na jestvujúcu technickú infraštruktúru.

Koľajisko a súvisiace spevnené plochy

Električková vozovňa má celkovú dĺžku koľají 7,5 km so 60 výhybkami. Koľajnice v halách sú uložené na betónových podperných stĺpikoch alebo múrikoch a mimo hál sú upevnené na rozponových podkladniciach na betónových podvaloch. Tvar koľajníc je NP4. Medzikoľajnicový priestor je vyplnený kamennými kockami alebo zaasfaltovaný. Výhybky sú rôznych tvarov jednoduché a transformované. Plochy sú spevnené a nespevnené. Nespevnené sú štrkové alebo zatravnené. Spevnené plochy sú betónové alebo asfaltobetónové. Koľaje sú zatrolejované, okrem poslednej 9 koľaje za výpravnou halou.

Silové a slaboprúdové rozvody

Silové napojenie celého areálu DPMK sa od jeho počiatkov v 60 rokoch nezmenilo. Základom je meniareň „E“, ktorá je umiestnená vo východnom rohu areálu a odkiaľ je napájaný celý areál. Prívod VN je z východnej strany, a to z Moldavskej ulice. Jestvujúce trolejové vedenie je v súčasnosti v pôvodnom stave, miestami zrekonštruované v minimálnom nutnom rozsahu. Trolejové vedenie je umiestnené na stožiaroch trolejového vedenia, ktoré sú umiestnené pozdĺž koľají. Stožiare sú rôzneho typu, keďže sa za posledných 50 rokov občasne kusovo vymieňali. Celkový počet stožiarov pre trolejové vedenia je 103 kusov. Vozovňa je osvetlená telesami, ktoré sú umiestnené na stožiaroch trolejového vedenia, resp. na samostatných stožiaroch. Existujúce výhybky sú hydraulické ovládané magnetickým kontaktom v telese koľaje spínaným z električkového vozidla. Riadiace skrine výhybiek sú osadené na príľahlých stožiaroch. Napájanie je zabezpečené z NN distribučnej sústavy 230 V. Ovládanie ohrevu výhybiek je takisto osadené na príľahlých stožiaroch. Ohrev je realizovaný ohrevnými tyčami vo výhybke. Napojenie ohrevu je z troleja. Koľajová časť je vybavená tzv. „mazníkmi“, čo sú koľajové mazacie skrine, slúžiace na premazávanie vnútornej, resp. vonkajšej strany koľajníc. To má za následok zníženie opotrebenia koľajníc a kolesa električky, ako aj zníženie hluku kolies na koľajach. Mazacie skrine sú umiestnené na trakčných stožiaroch v mieste oblúkov.

Jestvujúci systém slaboprúdových rozvodov, a to dátové a telefónne rozvody sú riešené dátovými káblami z objektov administratívnych budov A, resp. B do jednotlivých objektov v areáli. Rozvod je riešený miestami vzduchom a miestami v teréne. Stav rozvodov je v súčasnosti ešte relatívne vyhovujúci, ale rozvody neumožňujú ďalšie rozšírenie a nie sú ani vhodné pre nasadenie nových technológií.

V areáli vozovne DPMK sa ešte nachádzajú stredisko údržby pevných trakčných zariadení, a to dielňa na údržbu trakčných zariadení a meniarní (označenie 15), ďalej stredisko údržby koľajových tratí, a to hala údržby koľajových konštrukcií a dielňa údržby zastávok (16). Nachádzajú sa tu aj šatne pre zamestnancov, umývacie centrum, skladovacie priestory, tri administratívne budovy DPMK (1,3,4) a jedáleň (2).

e. Popíšte administratívnu, finančnú a prevádzkovú kapacitu žiadateľa a partnera (v prípade, že v projekte je 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 zo zdrojov EÚ. Kapacita žiadateľa je dokumentovaná aj úspešne realizovaným projektom nákupu 33 kusov električiek, ktorý bol implementovaný v rokoch 2014-2015. DPMK takisto zrealizoval projekt „Modernizácia električkového depa DPMK - projektová dokumentácia“ na projektovú dokumentáciu depa. Všetky tieto projekty boli podporené z Operačného programu Doprava. Okrem spomínaného projektu, DPMK úspešne zrealizoval projekt nákupu elektrobusev podporený z Operačného programu Životné prostredie 2007-2013 a v minulosti DPMK participoval na projekte z rovnakého operačného programu na nákup CNG autobusov, ktoré realizovalo mesto Košice. Zároveň v rámci nového programového obdobia už úspešne ukončil projekt „Obnova vozidlového parku električiek v Košiciach – 1. časť“ z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, v rámci ktorého podnik nakúpil ďalších 13 električiek. Celková suma oprávnených výdavkov bola vo výške 18 850 481 EUR. Takisto

podnik už úspešne ukončil projekt s názvom „Nákup vysokoenvironmentálnych nízkopodlažných autobusov MHD v DPMK, a.s.“

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 zo štrukturálnych fondov Európskej únie.

Projektový manažér (riadenie projektu) bude zodpovedný za plynulú realizáciu projektu, ďalej bude riadiť činnosť projektového tímu, dbať na dodržiavanie časového harmonogramu projektu a zodpovedať za kontrolu a efektívne vynakladanie finančných prostriedkov. Takisto projektový manažér plánuje, organizuje, riadi, zabezpečuje a kontroluje aktivity projektu, komplexne pripravuje procesy na priebežné monitorovanie aktivít. Súčasne zodpovedá za propagáciu projektu a jeho realizáciu v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu OPII. 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

Technické zabezpečenie realizácie projektu bude uskutočnené samotným dodávateľom modernizácie údržbovej základne, ktorý vzíde z procesu verejného obstarávania. Bude sa jednať o subjekt s dostatočným technickým, ako aj personálnym zázemím, čo bude preukázané jednak predložením potrebných referencií v oblasti modernizácie údržbovej základne alebo podobného charakteru. Zabezpečenie technickej realizácie projektu bude uskutočnené za pomoci pracovníkov úseku techniky a údržby, stavebným dozom s potrebným oprávnením a 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 očakávané výsledky prioritnej osi 3 Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, a to zlepšenie 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.

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
Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku dráhovej MHD	P0492 - Počet vybudovaných a zmodernizovaných technických základní na opravu a údržbu vozového parku dráhovej MHD	1	Modernizácia električkového depa DPMK	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.

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.

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ⁹	P0492 - Počet vybudovaných a zmodernizovaných technických základní na opravu a údržbu vozového parku dráhovej MHD.
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Prijímateľ bude priebežne poskytovať údaje o implementácii projektu formou výročných monitorovacích správ.

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 ¹⁰
- vytvorené technické podmienky na garážovanie a bezproblémovú údržbu všetkých typov koľajových vozidiel, vrátane dlhších typov do 32 m, pričom kapacita vozovne sa bude v závislosti od skladby vozového parku pohybovať od 67 ks (ak by boli všetky vozidlá dlhé 30 m) po 92 ks (ak by boli všetky vozidlá dlhé 22 m) električiek, - znížené náklady údržby a prevádzky, - znížené riziká havárií, kolíznych situácií a možných environmentálnych záťaží, - udržiavané pracovné miesta a zlepšené pracovné podmienky zamestnancov DPMK, vrátane zvýšenej bezpečnosti práce, - zavedené najmodernejšie technológie na údržbu a opravy koľajových vozidiel.	široká verejnosť (občania mesta, občania okolitých obcí a miest dochádzajúci za prácou a návštevníci mesta)	Počet prepravených cestujúcich za rok 2020 je 56 178 tisíc osôb. Z toho električková trakcia prepravila 19 278 tisíc cestujúcich.

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

Výstupom projektu je realizovaná druhá etapa modernizácie údržbovej základne v Košiciach.

Primárnou cieľovou skupinou sú občania mesta Košice cestujúci mestskou verejnou dopravou. V pandemickom roku 2020 celkovo DPMK prepravil 56 178 tisíc cestujúcich, čo priemerne denne predstavuje 153 912 cestujúcich oboma smermi. Celkový odhadovaný

⁸V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevypĺňa, 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.

¹⁰Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

potenciál podľa Štúdie realizovateľnosti projektov „Obnova vozového parku električiek Košice“ a „Modernizácia električkových tratí v meste Košice“ (2013) je 276 108 cestujúcich. Ide o súčet obyvateľov trvalo žijúcich v Košiciach v počte 240 688, ďalej osôb prichádzajúcich do mesta vlakom v počte 8 910, cestujúcich prímestskými autobusmi v počte 7 855 osôb, občanov s prechodným pobytom v Košiciach a turistov v počte 18 655 osôb.

Sekundárnou cieľovou skupinou sú občania okolitých obcí a miest dochádzajúci za prácou a návštevníci mesta. Z celkového odhadovaného denného potenciálu v počte 276 108 zákazníkov nemá trvalý pobyt v Košiciach 35 420 osôb. Ak tento údaj upravíme o 10 %, čo zahŕňa turistov a náhodne cestujúcich dostaneme, že celkový denný odhadovaný potenciálny dopyt cestujúcich na regionálnej úrovni je 32 200 osôb. Ak uvažujeme, že DPMK prepraví denne 40,70 % potenciálnych zákazníkov, tak aktuálny denný dopyt po doprave na regionálnej úrovni je v počte 13 105 osôb. Z týchto cestujúcich skutočne prepraví električková trakcia 3 919 zákazníkov, ale jej možný odhadovaný denný potenciálny dopyt je 9 631 cestujúcich z regionálnej úrovne.

12. Aktivity

a) Uved'te detailnejší popis aktivít.

Predmetom realizácie projektu „Modernizácia údržbovej základne v Košiciach, realizácia - II. etapa“ je stavebná a technologická modernizácia Haly ťažkej údržby. Projekt bude realizovaný v rámci jednej hlavnej aktivity s názvom „Modernizácia električkového depa DPMK“. Realizáciu hlavnej aktivity projektu zabezpečí externý dodávateľ vybraný vo verejnom obstarávaní. Začiatok realizácie hlavnej aktivity je stanovený na 01/2022. Koniec realizácie hlavnej aktivity projektu je stanovený na termín 06/2023. Dĺžka trvania hlavnej aktivity projektu je stanovená na 18 mesiacov. Predmetom projektu budú nasledovné stavebné práce a dodávka technológií:

Hala opráv (nový objekt)

Z dôvodu nedostatočnej dĺžky podlahových kanálov pre prístup k podvozkom vozidiel bude v rámci modernizácie areálu vybudovaný nový objekt pre halu opráv. Nový objekt je navrhnutý na mieste jestvujúcej voľnej plochy v juhovýchodnom rohu areálu DPMK a zaberá aj v súčasnosti nevyužívané budovy učilišťa, dielní a garáže. Rozmer nového objektu je stanovený na základe predpokladaných rozmerov nových električkových súprav, ako aj na základe požiadaviek budúceho užívateľa na veľkosť priestorov.

Objekt bude navrhnutý ako železobetónový skelet, s plochou strechou izolovanou minerálnou vlnou, opláštený sendvičovými panelmi s minerálnou vlnou. Podlaha objektu bude drátkobetónová s povrchovou úpravou vhodnou pre tento typ prevádzky. Rozmery objektu budú 92 x 59 x 10 m, pričom samotná hala opráv s kanálmi a prehliadkovými lávkami a zdvihákmi bude mať rozmer 45 x 35 x 7 m a bude disponovať otočnými žeriavmi, štyrmi sadami stĺpových zdvihakov po 12 kusoch o nosnosti 5 000 kg – 7 500 kg a polo portálovým žeriavom. Zdviháky budú prispôsobené zníženej podlahe a potrebnému zdvihu skríň električiek. Hala opráv podvozkov bude mať rozmer 73 x 15 x 10 m a bude disponovať dvojicou dvojnosiakových žeriavov o nosnosti 8 ton a ostatnými strojmi ako aj lismi a sústruhmi. Zároveň budú situované v tomto priestore haly i prehliadkové a demontážne kanály pre podvozky. Ostatný priestor bude zahŕňať klampiaren, čalúnnickú, stolársku dielňu a dielňu opráv plastových dielov. Ďalej tam bude lakovňa, priestor oprašovania, priestor

sústruženia kolies s mobilným kolo sústruhom a zdvihákmi, priestor motorárne so skúšobňou, obrábacia dielňa, navarovňa, zvarovňa, kompresorovňa a denné miestnosti.

Na druhom nadzemnom podlaží budú situované vo väčšej miere sociálne priestory a priestor pre elektrodiele a vzduchotechniku. Priestory pre lakovanie a pre opravy plastových dielov a navarovanie budú zabezpečené vzduchotechnickým vetraním.

Pre halu sa vybuduje nová vodovodná prípojka, ktorá je navrhnutá z areálového vodovodu v mieste existujúceho hydrantu. Dĺžka vodovodnej prípojky bude 99 m. Na vodovodnej prípojke bude navrhnutý aj jeden kus podzemného hydrantu pre zabezpečenie časti potreby požiarnej vody. Na požiarne zabezpečenie celej stavby bude navrhnutá nová vodovodná prípojka z Popradskej ulice, na ktorej budú osadené dva podzemné hydranty s požadovaným množstvom vody. Dĺžka prípojky je 160 m.

Na odvedenie dažďových vôd bude navrhnutá kanalizácia okolo haly a táto bude zaústená do vnútroareálovej kanalizačnej siete. Pred budovou bude navrhnuté odvodnenie plochy medzi koľajami líniovými odvodňovacími kanálmi zaústenými do vpustov a následne do kanalizácie. Rovnako budú odvodnené aj všetky modernizované spevnené plochy v areáli vozovne. V objekte budú riešené aj sociálne priestory, preto bude navrhovaná aj splašková kanalizácia. Celková dĺžka novej navrhutej kanalizácie vrátane prípojok bude 603 m. Zároveň budú zrekonštruované všetky vetvy, ktoré budú modernizáciou zasiahnuté.

V zimnom období vchádzajú do hál električky pokryté námrazou a snehom. Pri jeho roztápaní vzniknú zaolejované vody hlavne z podvozkov. Tieto vody pred zaústením do kanalizácie budú prečistené cez malý odlučovač ropných látok. Dĺžka potrubia pre túto časť kanalizácie bude 74,0 m.

Súčasťou hlavnej aktivity budú aj náklady na stavebný dozor.

Podporné aktivity projektu zahŕňajú:

- riadenie projektu
- publicita projektu

Riadenie projektu bude zabezpečené interne zamestnancami DPMK prostredníctvom projektového manažéra a finančného manažéra, ktorí majú dostatočné skúsenosti s implementáciou projektov podobného typu. Začiatok realizácie podporných aktivít je stanovený na 01/2022 po podpise zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. Projektový manažér začne riadiť implementáciu projektu po podpise zmluvy o NFP a to sa očakáva v termíne 01/2022. Finančný manažér začne riadiť finančnú časť implementácie projektu spolu so začiatkom realizácie hlavnej aktivity, a to v termíne 01/2022. Koniec ich činností a súčasne realizácie podporných aktivít projektu je stanovený v súlade s koncom realizácie hlavnej aktivity, a to na termín 06/2023.

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 podpornej aktivity je stanovený na termín 01/2022. Koniec tejto podpornej aktivity je stanovený na termín 06/2023. Dĺžka trvania podporných aktivít projektu je tak 18 mesiacov. DPMK 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 - Modernizácia električkového depa DPMK	Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku dráhovej MHD	žiadateľ	18 mesiacov
Podporná aktivita – riadenie projektu	Zabezpečenie riadenia projektu	žiadateľ	18 mesiacov
Podporná aktivita – publicita projektu	Zabezpečenie informovanosti o projekte v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu pre prijímateľov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020	žiadateľ	18 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 električkového depa DPMK		
021 – Stavby (stavebná časť)	11 973 080,73	Náklady na stavebnú časť stavby „Modernizácia električkového depa DPMK – 2.etapa“ určené na základe rozpočtu stavby vypracovaného a overeného autorizovaným stavebným inžinierom.
021 – Stavby (stavebný dozor)	205 000,00	Náklady na stavebný dozor určené na základe kvalifikovaného odhadu.
022 - Samostatné hnutelné veci a súbory hnutelných vecí (technologická časť)	2 839 634,01	Náklady na technologickú časť stavby „Modernizácia električkového depa DPMK – 2.etapa“ určené na základe rozpočtu stavby vypracovaného a overeného autorizovaným stavebným inžinierom.
Hlavné aktivity SPOLU	15 017 714,74	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
Riadenie projektu skupina výdavkov 521 – Mzdové výdavky	18 721,50	Náklady spojené s riadením projektu za obdobie 18 mesiacov za pomoci projektového a finančného manažéra boli stanovené na základe finančných limitov uvedených v Príručke k oprávnenosti výdavkov, Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, verzia č. 3.1.
Publicita projektu skupina výdavkov 518 – Ostatné služby	2 000,00	Prostriedky na zabezpečenie komunikácie a publicity projektu na základe kvalifikovaného odhadu a v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020.
Podporné aktivity SPOLU	20 721,50	
CELKOM	15 038 436,24	

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 investičné¹¹ typy projektov.

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹² ? (áno/nie)	áno
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	MODERNIZÁCIA ÚDRŽBOVEJ ZÁKLADNE V KOŠICIACH, REALIZÁCIA – I. ETAPA https://www.dpmk.sk/sites/default/files/images/stories/Pprojekty-EU/%C5%A0t%C3%BAdia%20realizovate%C4%BEnosti%20%28MUZ-%20Moderniz%C3%A1cia%20%C3%BAdr%C5%BEbovej%20z%C3%A1kladne%20v%20Ko%C5%A1iciach%29.pdf
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok) ¹³	N/A

¹¹ 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.

¹² 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>)

¹³ Uvedené sa neuplatňuje v prípade, že platia ustanovenia Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (str. 34, bod 166).

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu

The map displays the proposed tramway network (Vozovňa električiek DPMK) in Košice, Slovakia. The route is highlighted in red, connecting key locations such as U.S. Steel, Ryba, Krajský súd, and the city center. A smaller inset map in the top left corner shows the location of Košice within the Slovak Republic, marked with a red dot.