

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu:

MODERNIZÁCIA VAJNORSKEJ RADIÁLY

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 Bratislava, akciová spoločnosť (ďalej aj „DPB“) je jediným poskytovateľom mestskej hromadnej dopravy (ďalej aj „MHD“) na území mesta Bratislava. Jeho 100% vlastníkom je Hlavné mesto Bratislava (ďalej aj „HMB“). DPB je v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra definovaný ako oprávnený žiadateľ na území mesta Bratislava pre oblasť poskytovania služieb v mestskej hromadnej doprave, nakoľko je vlastníkom údržbovej základne a dopravných prostriedkov využívaných pre zabezpečenie výkonov v dráhovej mestskej hromadnej doprave na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme. Zároveň je DPB prevádzkovateľom objektov uvedených v Zmluve o nájme s Hlavným mestom Bratislava. Z uvedeného dôvodu je DPB oprávneným žiadateľom projektu modernizácie infraštruktúry, ktorá je vo vlastníctve HMB.

Predkladaný projekt rieši komplexne a systémovo oblasť modernizácie Vajnorskej radiály, pričom vychádza z jasne stanovených národných politík.

2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

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)	Bratislavský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	Široká verejnosť

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	DPB je jediným poskytovateľom dopravných služieb vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave na území mesta Bratislava. Zároveň je vlastníkom údržbovej základne a dopravných prostriedkov (trolejbusov a električiek) využívaných pre zabezpečenie výkonov v dráhovej MHD na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme. Zároveň je prevádzkovateľom objektov uvedených v Zmluve o nájme s Hlavným mestom Bratislava. 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 Bratislava ide o jediný dopravný podnik, ktorý poskytuje MHD. Zároveň vlastní vozidlá MHD, vykonáva údržbu vozidlového parku dráhovej MHD a prevádzkuje objekty, ktoré má zverené v rámci nájomnej zmluvy s HMB.
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť
Sídlo	Olejkárska 1, 814 52 Bratislava 1
IČO	00492736

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

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	Vyzvanie vyhlásené v 06/2023
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	2. štvrťrok 2023
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	2. štvrťrok 2023
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	13 mesiacov (06/2023-6/2024)*

* pri spôsobe financovania projektu sa plánujú využívať preddavkové platby, ktoré sú zapracované aj v návrhu Zmluvy o dielo v rámci prebiehajúceho VO, čo umožňuje realizáciu a ukončenie hlavných aktivít projektu aj po 31.12.2023 pre projekty financované v rámci OPII. Uvedené je v zmysle Metodického usmernenia SRP č. 2/2022 v súvislosti s využitím systému preddavkových platieb, verzia 2.

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	24 383 741,93 Eur
Celkové oprávnené výdavky projektu	25 667 096,77 Eur
Vlastné zdroje prijímateľa	1 283 354,84 Eur

7. Východiskový stav

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

Strategický materiál:

„Starostlivosť o dopravné prostriedky v Dopravnom podniku Bratislava, a.s.,

„Stratégia rozvoja mesta a úloha rozvoja integrovanej koľajovej dopravy“

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.

„Štúdiá demografického potenciálu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava do roku 2050“

„Konceptia rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013-2025“

„Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030“

„Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020“

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

Projekt vychádza z platných dokumentov – Plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja a Územný generel dopravy.

Pre hlavnú aktivitu bude spracovaná CBA.

- 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):

Názov projektu: **Obnova vozového parku električiek v Bratislave**

Operačný program Doprava

Projekt bol zameraný na modernizáciu vozidlového parku električiek. Predkladaný projekt nadväzuje na tento projekt. Do vozidlového parku hlavného mesta SR pribudlo 30 jednosmerných a 30 obojsmerných električiek, pre ktoré je nutné modernizovať infraštruktúru tak, aby nové električky mohli správne a bezporuchovo fungovať.

Predkladaný zámer rieši komplexne obnovu významnej električkovej tepny – Vajnorskej radiály ktorá je, resp. bude využívaná aj električkami obstaranými v rámci uvedeného projektu a je nevyhnutná pre správne a bezporuchové fungovanie prevádzky električiek.

Názov projektu: **Električky pre Bratislavu**

Operačný program Integrovaná infraštruktúra

Cieľom projektu je obstaranie 10 ks nových obojsmerných električiek štandardnej dĺžky 32,5 m. Na dosiahnutie cieľa projektu žiadateľ realizuje 1 hlavnú aktivitu:

- Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električiek).

Uvedená aktivita je v súlade s intervenčnou logikou programu OPII, 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. Predkladaný zámer rieši komplexne obnovu významnej električkovej tepny – Vajnorskej radiály ktorá je, resp. bude využívaná aj električkami obstaranými v rámci uvedeného projektu a je nevyhnutná pre správne a bezporuchové fungovanie prevádzky električiek.

Názov projektu: **DPB, Obnova vozového parku električiek v Bratislave-2.etapa**

Operačný program Integrovaná infraštruktúra

Cieľom projektu je obstaranie 10ks nových električiek štandardnej dĺžky do 32,5 m. Na dosiahnutie cieľa projektu žiadateľ realizuje 2 hlavné aktivity:

- Štúdiá realizovateľnosti

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

- Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električiek).

Uvedené aktivity sú v súlade s intervenčnou logikou programu OPII, 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. Predkladaný zámer rieši komplexne obnovu významnej električkovej tepny – Vajnorskej radiály ktorá je, resp. bude využívaná aj električkami obstaranými v rámci uvedeného projektu a je nevyhnutná pre správne a bezporuchové fungovanie prevádzky električiek.

Názov projektu: DPB, Obnova vozového parku električiek v Bratislave - 3. etapa

Operačný program Integrovaná infraštruktúra

Cieľom projektu je obstaranie 20ks nových električiek štandardnej dĺžky do 32,5 m. Na dosiahnutie cieľa projektu žiadateľ realizuje 1 hlavnú aktivitu:

- Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električiek).

Uvedené aktivity sú v súlade s intervenčnou logikou programu OPII, 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. Predkladaný zámer rieši komplexne obnovu významnej električkovej tepny – Vajnorskej radiály ktorá je, resp. bude využívaná aj električkami obstaranými v rámci uvedeného projektu a je nevyhnutná pre správne a bezporuchové fungovanie prevádzky električiek.

- 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 Bratislava, akciová spoločnosť vykonáva dopravnú obsluhu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy s rozlohou územia 367 km². Prepravné služby sú v najvyťaženejšom prepravnom čase zabezpečované so 620 vozidlami s celkovou okamžitou kapacitou 65 000 osôb. Ročný prepravný výkon je na úrovni 45 mil. vozových kilometrov s prepravnou kapacitou cez 4 758 mil. miestových kilometrov. Podiel prepravovaného výkonu jednotlivých subsystémov je nasledovný:

- Autobusy 59 %
- Električky 28%
- Trolejbusy 13%

Vajnorská radiála (členená na jednotlivé segmenty)

- Kuchajda – Jurajov dvor – Depo Jurajov dvor

Dĺžka koľajovej trate: 1740 metrov dvojkoľajne + odbočenie do depa Jurajov dvor 105 metrov dvojkoľajne, vrátane triangu pred depom Jurajov dvor na ulici Vajnorská. Ostatná oprava koľajovej trate bola realizovaná v roku 1993, z väčšiny časti otvorený koľajový zvršok je tvorený koľajnicami S 49 uloženými na betónových podvaloch SB 8 B. V úseku evidujeme výrazné poškodenie podkladových vrstiev koľajového telesa, výskyt blatistých úsekov trate a s tým spojené zhoršenie geometrickej polohy koľaje a to najmä pri dynamickom zaťažení koľaje prechádzajúcimi električkovými vlakmi, zjavný pokles nivelety koľaje a jej stability.



- Jurajov dvor – Zlaté piesky

Dĺžka koľajovej trate: 1 940 m dvojkolejne + obratisko Zlaté piesky 495 metrov jednokolejne. Trať bola vybudovaná v roku 1989. V súčasnom stave je porušená geometrická poloha koľaje vo vertikálnom smere je badateľná najmä v úseku trate s BKV panelmi (Bojnická-Shopping Palace). Kritickým úsekom sú koľajové oblúky pred a za prechodom električkovej trate cez Vajnorskú ulicu (KERKO). V úseku Shopping Palace – Obratisko Zlaté piesky je detegovaná znížená držebnosť upevňovadiel na drevených podvaloch, ktoré sú prehnité a je nutná ich výmena. Je evidovaný výrazne zhoršený technický stav cestného priestoru Stará Vajnorská vzhľadom na jeho intenzívne zaťažovanie ťažkými nákladnými automobilmi a jazdnými súpravami prevážajúcimi materiál a tovar do a z blízkych skladov na Starej Vajnorskej, v priestorí je pokles nivelety koľaje súčasne s deštrukciou krytu priestestia.



- 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.

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 2021 tržbu za predaj cestovných lístkov v objeme 25 897 572 Eur, ktorá bola výrazne ovplyvnená pandémiou COVID-19. Významný zdroj financovania je úhrada za služby vo verejnom záujme v zmysle Rámcovej zmluvy realizácie výkonov vo verejnom záujme. Táto úhrada bola v roku 2021 vo výške 88 314 950 Eur, v roku 2020 – 89 632 390 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. Všetci pracovníci, ktorí sa budú na projekte podieľať majú dostatočné vzdelanie, skúsenosti a prax.

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 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 otváraní 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 otváraní ponúk a hodnotení ponúk podľa zákona o VO, príprava oznámenia o výsledku

Asistent/administratívny pracovník

- zabezpečovanie agendy podľa potrieb projektu;
- organizácia a vedenie záznamov porád projektového tímu;
- práce súvisiace s administráciou projektu (korešpondencia, kopírovanie materiálov, vedenie projektových spisov apod.).

Kapacita žiadateľa na realizáciu projektu:

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

- Úsek predsedu predstavenstva
- Infraštruktúrny úsek
- Ekonomický úsek
- Prevádzkový úsek

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

8. Vysvetlite hlavné ciele NP (stručne):

Realizáciou projektu sa naplnia strategické ciele

(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. Realizáciou projektu žiadateľ dosiahne modernizáciu kľúčovej infraštruktúry verejnej osobnej dopravy v Bratislave – električkovej trate Vajnorskej radiály, ktorá je nevyhnutná pre správnu a bezporuchovú prevádzku vozidiel dráhovej MHD a celkové zvýšenie jej atraktivity.

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
Modernizácia kľúčovej infraštruktúry verejnej osobnej dopravy v Bratislave	P0013 Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro	4,280 km	Modernizácia a Vajnorskej radiály	CO15 Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro
	P0652 Úspora času vo verejnej osobnej doprave	29 213,24 Eur*	Modernizácia a Vajnorskej radiály	R0057 Úspora času vo verejnej osobnej doprave
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

* Predbežná hodnota. Finálna hodnota bude vychádzať z CBA analýzy.

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa	P0013 Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Zhotoviteľ bude priebežne poskytovať údaje o implementácii projektu formou monitorovacích správ.
Názov merateľného ukazovateľa	P0652 Úspora času vo verejnej osobnej doprave
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Zhotoviteľ bude priebežne poskytovať údaje o implementácii projektu formou monitorovacích správ.

⁶ 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.

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.

⁸ 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.

11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ⁹
Zvýšenie kvality služieb ponúkaných MHD, zlepšenie kultúry a komfortu cestovania v rámci MHD, zlepšenie jej spoľahlivosti a bezpečnosti, rast dopytu po službách MHD.	Široká verejnosť	Početnosť cieľovej skupiny nie je možné exaktne stanoviť. V roku 2021 sa dráhovou mestskou hromadnou dopravou v Bratislave prepravilo 68 011 455 osôb. Realizačná fáza projektu a z neho plynúce benefity sú určené pre širokú verejnosť – cestujúcich, ktorí využívajú dopravné služby v rámci MHD v Bratislave.

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Hlavnou aktivitou projektu je:

1. Modernizácia Vajnorskej radiály

Hlavná aktivita projektu č.1: Modernizácia Vajnorskej radiály

Cieľom modernizácie električkovej trate je nahradenie zastaraných a opotrebovaných konštrukcií električkovej trate za nové a pokrokové prvky ako aj realizácia nových prevádzkových zariadení a technológií na zvýšenie kvality prepravy cestujúcich. Modernizáciou sa dosiahnu tieto základné parametre:

- zníženie hluku a vibrácií,
- zvýšenie cestovnej rýchlosti,
- skvalitnenie obsluhy územia,
- skvalitnenie samotnej prevádzky električkovej dopravy,

V rámci stavby je navrhovaná komplexná modernizácia (výmena) električkového zvršku, nástupíšť a ich vybavenia a zvýšenie únosnosti električkového spodku výmenou zabahnených úsekov a použitím geokompozitných materiálov-geotextílií a geomreží. Pre zníženie hluku a šírenie vibrácií bude potrebné obojstranne obaliť koľajnice bokovnicami z recyklovaného materiálu. V rámci hlavnej aktivity sa budú vykonávať najmä stavebné práce v súlade s vypracovanou projektovou dokumentáciou a stavebný dozor. Činnosti budú zabezpečené externým dodávateľom.

Stavebné práce sú rozdelené podľa jednotlivých častí radiály:

Kuchajda – Jurajov dvor (1,845 km)

Realizovaná bude výmena a zriadenie nového otvoreného štrkového lôžka. Rekonštrukcia električkovej trate s otvoreným koľajovým zvrškom a zastávok so zvýšenou nástupnou hranou s novým mobiliárom.

⁹ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

Sklonové a smerové pomery zostanú nezmenené. So zásahom do spodnej stavby sa neuvažuje. Po odstránení koľajového zvršku a výmeny podložia v zabahnených úsekoch sa sanačná vrstva doplní do pôvodnej nivelety. Zhutní sa na statický modul pretvorenia podkladovej vrstvy. Na zhutnené podložia sa položí geokompozit s tuhým jadrom a trojosá geomreža. Zvislé pohyblivé zaťaženie koľajovými vozidlami mestskej hromadnej dopravy bolo posúdené zaťažovacím modelom v zmysle STN EN 1991-2 (národná príloha) pre $Q=120$ kN. Na geomrežu sa rozprestrie a zhutní koľajový štrk. Kamenivo pod koľaje bude triedy B I s prislúchajúcou krivkou zrnitosti. Koľajový zvršok v tomto úseku bude z koľajníc S49 na betónových podvaloch SB8B s otvoreným štrkovým lôžkom. Pre upevnenie koľajníc sa použije podkladnica S4 a pružné upevnenie koľajníc napr. Skl 24. Na zhutnený štrkový podklad z koľajového štrku sa zriadi nové koľaje. Koľaj sa naspojkuje a upraví do tolerancií v zmysle ustanovení ČSN 73 2675 Geometrické usporiadanie koleje čl. 9. Na oboch koncoch úseku pri napojení na jestvujúci stav budú prechodové koľajnice S49/NT1. Koľajnice sa po oboch stranách obložia bokovnicami z lisovanej gumy. Po montáži koľajového zvršku je potrebné podbitie koľají a to buď ručne ale strojovou podbíjačkou. Zároveň je potrebné vykonať smerové a výškové vyrovnanie koľaje. Ďalšie podbitie strojovou podbíjačkou sa vykoná po šiestich mesiacoch prevádzky. Na priecestiach sa ponechajú jestvujúce panely, upraví sa do predpísanej nivelety. Poškodené a chýbajúce panely sa nahradia novými. Pre upevnenie koľajníc sa použije pružné upevnenie (napr. W21, PUK-RW). Pre vytvorenie žliabku pre okolesník sa použije prídavný oceľový žliabok priskrutkovaný k stojine koľajnice. V celom úseku električkovej trate budú koľajnice zvarené do dlhých koľajnicových pásov. Zvary koľajníc sa nesmú vyskytovať v priecestiach. Po upnutí koľajnice a úplnom vychladnutí je treba spoj obrúsiť do profilu koľajnice. Zvar musí byť vykonaný v celom priečnom profile zváraných koľajníc. V oboch koľajach (v každej koľajnici) budú 3 dilatačné zariadenia pre koľajnice S49. V celej dĺžke sa prebrúsia hlavy koľajníc. Súčasťou električkovej trate je vybudovanie multikanála so 6 otvormi. Na multikanále budú osadené káblové komory 720x550 mm s poklopom pre vysokú záťaž. Vybudovanie multikanálu je riešené v samostatnej dokumentácii. Súčasťou modernizácie bude aj posilnenie trakčných napájacích káblov v jestvujúcich trasách.

V tomto úseku budú riešené aj 2 zastávky, ktoré budú modernizované v ich jestvujúcich polohách, formou zvýšenia nástupnej hrany, predláždenia, výmeny zábradlia za repasované, doplnené o nové prístrešky a elektronické informačné tabule.

Jurajov dvor – Zlaté piesky (2,435 km)

Prebehne súvislá modernizácia trate, zriadenie otvoreného štrkového lôžka. Cestné priecestia budú pokryté betónovým povrchom. V obratisku Zlaté piesky bude uzatvorený pojazďovateľný koľajový zvršok. Zastávky budú prebudované so zvýšenou nástupnou hranou, vo výške 250 mm nad temenom hláv koľajníc s novými prístreškami a mobiliárom. Sklonové a smerové pomery zostanú nezmenené.

V úsekoch:

- od odbočných výhybiiek do vozovne po začiatok nástupišťa smer Zl. piesky (za križovatkou Vajnorská – Bojnická) - koľajnica Ri62 príp. NT 1
- priecestie na Vajnorskej ul. – koľajnica S49
- výjazd zo Starej Vajnorskej ul.

koľajnice budú uložené na paneloch. Pre upevnenie koľajníc sa použije pružné upevnenie (napr. W21, PUK-RW). Pre vytvorenie žliabku pre okolesník, pri použití koľajníc S49, sa použije prídavný oceľový žliabok priskrutkovaný k stojine koľajnice.

V ostatných úsekoch bude el. trať z koľajníc S49 na betónových podvaloch SB8B s otvoreným štrkovým lôžkom. So zásahom do spodnej stavby sa neuvažuje. Po odstránení koľajového zvršku a výmeny podložia v zabahnených úsekoch sa sanačná vrstva doplní do pôvodnej nivelety. Zhutní sa na statický modul pretvorenia podkladovej vrstvy $E_{def2} = 40 \text{ Mpa}$. Na zhutnené podložia sa položí geokompozit s tuhým jadrom a trojosá geomreža. Zvislé pohyblivé zaťaženie koľajovými vozidlami mestskej hromadnej dopravy bolo posúdené zaťažovacím modelom v zmysle STN EN 1991-2 (národná príloha) pre $Q=120 \text{ kN}$. Na geomrežu sa rozprestrie a zhutní koľajový štrk. Kamenivo pod koľaje bude triedy B I s prislúchajúcou krivkou zrnitosti. Pre upevnenie koľajníc sa použije podkladnica S4 a pružné upevnenie koľajníc napr. Skl 24. Na zhutnený štrkový podklad z koľajového štrku fr. 32-63 sa zriadia nové koľaje. Koľaj sa naspojkuje a upraví do tolerancií v zmysle ustanovení ČSN 73 2675 Goemetrické usporiadanie koleje čl. 9. Na oboch koncoch úseku pri napojení na jestvujúci stav budú prechodové koľajnice S49/NT1. Koľajnice sa po oboch stranách obložia bokovnicami z lisovanej gummy. Po montáži koľajového zvršku je potrebné podbitie koľají a to buď ručne ale strojnou podbijačkou. Zároveň je potrebné vykonať smerové a výškové vyrovnanie koľaje. Ďalšie podbitie strojnou podbijačkou sa vykoná po šiestich mesiacoch prevádzky. V celom úseku električkovej trate budú koľajnice zvarené do dlhých koľajnicových pásov. Zvary koľajníc sa nesmú vyskytovať v priecistiach. Po upnutí koľajnice a úplnom vychladnutí je treba spoj obrúsiť do profilu koľajnice. Zvar musí byť vykonaný v celom priečnom profile zváraných koľajníc. V oboch koľajách (v každej koľajnici) budú 3 dilatačné zariadenia pre koľajnice S49. V celej dĺžke sa prebrúsia hlavy koľajníc. Súčasťou električkovej trate je vybudovanie multikanála. Na multikanále budú osadené kábelové komory s poklopom pre vysokú záťaž. Vybudovanie multikanálu je riešené v samostatnej dokumentácii. Súčasťou modernizácie bude aj posilnenie trakčných napájacích káblov v jestvujúcich trasách.

Súčasťou aktivity sú modernizácie 4 zastávok, ktoré budú modernizované v ich jestvujúcich polohách, formou zvýšenia nástupnej hrany, predláždenia, výmeny zábradlia za repasované, doplnené o nové prístrešky a elektronické informačné tabule.

Merateľný ukazovateľ naplnený aktivitou

- P0013 Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro: 4,280 km

Hlavnou aktivitou projektu dôjde k zvýšeniu atraktivity verejnej osobnej dopravy prostredníctvom modernizácie a rekonštrukcie infraštruktúry pre mestskú dráhovú dopravu, čím sa prispeje k naplneniu Špecifického cieľa 3.1: Zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy prostredníctvom modernizácie a rekonštrukcie infraštruktúry pre IDS a mestskú dráhovú dopravu. Projekt je v súlade s intervenčnou logikou programu OPII, Prioritná os 3 - Verejná osobná doprava.

Ako podporné aktivity sú plánované:

- 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. Výdavky na publicitu a informovanosť budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa.
- riadenie projektu – prostredníctvom tejto podpornej aktivity sa bude zabezpečovať riadny a efektívny spôsob implementácie projektu a verejné obstarávanie. Výdavky na riadenie projektu budú financované z prostriedkov OPII a sú súčasťou rozpočtu projektu.

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
Hlavná aktivita projektu č.1: Modernizácia Vajnorskej radiály	Modernizácia kľúčovej infraštruktúry verejnej osobnej dopravy v Bratislave	Žiadateľ- výber dodávateľa na základe VO	13
Podporná aktivita Riadenie projektu	Zabezpečenie projektového riadenia	Žiadateľ	13
Podporná aktivita Publicita a informovanosť	Informovanie verejnosti o realizovanom projekte	Žiadateľ	13

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		
021 Stavby – stavebné práce	22 498 642,22 Eur	Zrealizovanie stavebných prác na objektoch Vajnorskej radiály. Suma bola stanovená na základe výkazu výmer projektovej dokumentácie stavby. Presná výška výdavku bude stanovená na základe výsledku VO.

021 Stavby – stavebný dozor	787 452,47 Eur	Stavebný dozor realizácie stavby. Suma zohľadňuje limit uvedený v príručke pre oprávnenosť výdavkov. Presná výška výdavku bude stanovená na základe výsledku VO.
930 – Rezerva na nepredvídané výdavky	2 328 609,46 Eur	Rezerva na stavebné práce a stavebný dozor. Suma zohľadňuje limit uvedený v príručke pre oprávnenosť výdavkov.
Hlavné aktivity SPOLU	25 614 704,15 Eur	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
521 Mzdové výdavky – riadenie projektu	52 392,62 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.
Podporné aktivity SPOLU	52 392,62Eur	
CELKOM	25 667 096,77 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 investičné¹⁰ typy projektov.

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹¹ ? (áno/nie)	Nie

¹⁰ 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.

¹¹ 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>)

Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	N/A
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok) ¹²	www.dpb.sk <i>Predpokladaný termín 05/2023</i>

¹² 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.

Vajnorská radiála (oranžová a červená)

