

# Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

## ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu:

**DPMK, Obnova vozidlového parku električiek v Košiciach – 2. časť**

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

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

Dopravný podnik mesta Košice, akciová spoločnosť (ďalej ako DPMK) zabezpečuje ako jediná spoločnosť v Košiciach pravidelnú mestskú hromadnú dopravu (ďalej ako MHD) už vyše 129 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, modernizáciou tratí a údržbovej základne. Posledným veľkým modernizačným projektom je nákup obojsmerných 30 m dlhých električiek. V tomto programovom období, a to v rokoch 2016 až 2018 DPMK už zrealizoval v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra projekt s názvom „Obnova vozidlového parku električiek v Košiciach – 1. časť“ (kód ITMS2014+: 311031A511). Predmetom realizácie projektu bolo obstaranie 13 kusov električiek typu VarioLF2 plus s celkovou sumou oprávnených výdavkov 18 850 481,00 EUR. Týmto projektom ukončil podnik modernizáciu tzv. krátkych električiek (22 m) a v súčasnosti podnik plánuje obnoviť vozidlový park tzv. stredných električiek (30 m), ktoré sú na hranici životnosti.

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 dopravných prostriedkov a údržbovej základne využívanej 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 nízkouhlíkových, 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)	Košický kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	široká verejnosť

### 3. Prijímateľ<sup>1</sup> národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu <sup>2</sup>	DPMK je jediným poskytovateľom dopravných služieb vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave na území mesta Košice. Zároveň je vlastníkom dopravných prostriedkov (električiek) 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

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

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

*V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.*

### 5. Predpokladaný časový rámeč

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

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	04/2020
Uveďte plánovaný štvrtrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	I/2021

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup>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).

<sup>3</sup>Uveďte dôvody pre výber partnerov (ekonomickí, sociálni, profesijní...). Odôvodnite dôvody vylúčenia akejkolvek tretej strany ako potenciálneho realizátora.

<sup>4</sup> 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.

Uveďte plánovaný štvrtrok spustenia realizácie projektu	III/2021
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	18 mesiacov

## 6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	25 666 900,50 EUR
Celkové oprávnené výdavky projektu	27 017 790,00 EUR
Vlastné zdroje prijímateľa	1 350 889,50 EUR

## 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 napĺňa Strategický globálny cieľ 3 (SGC 3):

- Zvýšenie konkurencieschopnosti v osobnej i nákladnej doprave (protipólov dopravy cestnej) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúcemu hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky. Zvýšenie kvality dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej cieľovej hodnoty del'by prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.

Ďalej je v súlade s modálnym špecifickým cieľom pre verejnú osobnú a nemotorovú dopravu:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách.

Na regionálnej úrovni je projekt v súlade s dokumentmi:

- Územný plán veľkého územného celku Košický kraj - zmeny a doplnky 2014,
- Regionálna integrovaná územná stratégia Košického samosprávneho kraja na roky 2014 – 2020,
- 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 udržateľného 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“ (aj keď je primárne zameraný na nákup krátkych električiek) a projekt „Modernizácia depa“.

Zo štúdie realizovateľnosti projektu vyplynuli ciele a požiadavky aplikovateľné aj na modernizáciu vozového parku 30 m dlhých obojsmerných električiek:

- omladiť vozový park, a s tým znížiť náklady na údržbu a prevádzku,
- zvýšiť spoľahlivosť a znížiť poruchovosť koľajových vozidiel,
- zaviesť moderné technológie a systémy riadenia dopravy,
- zaviesť systém rekuperácie,
- vytvoriť podmienky pre prevádzku s nižšou produkciou hluku a vibrácií,
- uľahčiť prepravu osôb so zníženou pohyblivosťou,
- zaviesť moderný informačný systém pre cestujúcich,
- znížiť náklady na údržbu koľajových vozidiel,
- znížiť priemerný vek koľajových vozidiel,
- zaviesť moderný systém sledovania a kontroly dopravnej prevádzky, a systém optimalizácie spojov,
- znížiť produkovaný hluk a vibrácie na modernizovaných úsekoch na úroveň obmedzení stanovených legislatívou (spoločne s realizáciou MET),
- zvýšiť priemernú prevádzkovú prepravnú rýchlosť,
- znížiť meškania jednotlivých spojov (spoločne s realizáciou MET).

**c. Uved'te, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov<sup>5</sup> 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;

---

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

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:

- 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,

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

DPMK zabezpečuje ako jediná spoločnosť pravidelnú mestskú hromadnú dopravu v Košiciach. Mesto Košice je metropolou východného Slovenska, v ktorej v súčasnosti žije 241 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 v roku 2019 prepravených 82,656 miliónov osôb. Z toho 25,847 miliónov cestujúcich bolo prepravených električkami a 56,794 miliónov autobusmi. Ročný objem dopravných výkonov v roku 2019 bol 15 399 tisíc vozových kilometrov, čo je pokles oproti roku 2018 o 1,6 %. Z dlhodobého hľadiska je počet vozových kilometrov stabilizovaný, aj napriek trvalému poklesu počtu prepravených osôb.

Dopravná sieť MHD ku koncu roka 2019 mala celkovú dĺžku 232,4 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 185,6 km. Na tejto sieti bolo 53 električkových a 232 autobusových zastávok. DPMK vykonával v roku 2019 prepravu na 64 linkách pravidelnej hromadnej dopravy, a to 15 električkových a 49 autobusových linkách.

Za rok 2019 boli celkové dopravné výkony DPMK 15 399 tisíc vozových kilometrov a popritom bolo ponúknutých 1 736 885 tisíc miestových kilometrov. Z hľadiska dopravných výkonov električková trakcia ubehla 3 438 tisíc vozových kilometrov a autobusová trakcia 11 956 tisíc vozových kilometrov. To znamená, že na električkovú trakciu pripadlo 22,32 % všetkých dopravných výkonov. Zostatok 77,64 % dopravných výkonov vykonala autobusová trakcia. Dopravný výkon električkovej trakcie mierne vzrástol a naopak dopravný výkon autobusovej trakcie mierne poklesol.

K 31.12.2019 mal DPMK k dispozícii vozový park pre MHD v nasledovnom zložení:

- 98 električiek
- 216 autobusov
- 11 trolejbusov

Skutočný priemerný vek električiek od zaradenia do prevádzky k uvedenému dátumu bol 17,16 roka.

Výsledky dopravných výkonov a hospodárenia DPMK ukazujú, že aj napriek ustálenému dopravnému výkonu dochádza k miernemu poklesu počtu prepravených osôb. Celkovo prišiel DPMK vo všetkých traktiach pravidelnej dopravy medzi rokmi 2018 až 2008 o 14,81 miliónov cestujúcich. To tvorí 15,30 % pokles za sledované obdobie, zatiaľ čo dopravné výkony autobusovej trakcie narástli a električkovej trakcie poklesli.

Úbytok cestujúcich za obdobie posledných 10 rokov možno pripísať najmä nedostatkom ako sú nízka atraktivita verejnej dopravy, nevyhovujúce prepravné podmienky a kvalita dopravy, nízky komfort cestujúcich, vysoká poruchovosť, nevhodná časová harmonizácia jednotlivých druhov dopravy, nízka mobilita občanov za prácou, vplyv nezamestnanosti, či regionálne rozvojové disparity. Tieto a ďalšie dôvody spôsobili odliv cestujúcich na individuálnu osobnú dopravu a autobusovú verejnú dopravu.

Z vyššie uvedeného základného prehľadu prevádzkových charakteristík mestskej hromadnej dopravy je zjavný celkový neutešený stav verejnej dopravy. Mesto Košice a DPMK sa preto od roku 2014 snažia riešiť súčasnú situáciu investíciami do infraštruktúry MHD a do obnovy vozového parku. Okrem prepadu počtu cestujúcich, klesá tiež priemerná prepravná rýchlosť (o 10 % za 15 rokov), čo je aj dôsledkom nedostatočnej modernizácie električkových tratí. Z hlavných prevádzkových údajov je teda zrejme, že okrem postupného znižovania rýchlosti dopravy, ktorá má podstatný vplyv na konkurencieschopnosť, sa znižuje aj vlastná konkurencieschopnosť vyjadrená záujmom cestujúcich o MHD. Problémom je však aj výrazný rozdiel medzi poklesom počtu prepravených osôb a dopravných výkonov, čo znamená, že sa znižuje aj celková efektívnosť prevádzky.

Jedným z kľúčových problémov je nedostatočne modernizovaný vozový park električiek. Celkovo podnik disponuje 98 električkami. Z nich je 46 električiek vo veku do 5 rokov (46,94 %), 48 električiek je vo veku od 25 do 30 rokov (48,98 %) a 4 električky majú priemerný vek nad 30 rokov.

DPMK prevádzkuje 7 značiek koľajových vozidiel. Najviac - 46 ks je značky Vario LF2plus s priemerným vekom 3,03 roka, nasleduje 29 električiek T6A5 (27,27 rokov), 8 stredných električiek KT8D5.RN2 (29,55 rokov), 11 stredných električiek KT8D5 (29,99 rokov), 2 električky T3 (32,79 rokov), 1 električka VarioLF-01 (35,89 rokov) a 1 električka T3MOD s priemerným vekom (35,95) rokov. Nové vozidlá nahradia stredné električky KT8D5, resp. KT8D5.RN2, ale aj vozidlá T6A5, ktoré jazdia na linke č. 9 v páre.

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

Električka MHD urobí priemerne 36 tisíc kilometrov ročne a jej životnosť je 30 rokov. To znamená, že 48 električiek (48,98 %) je na hranici životnosti a 4 električky (4,08 %) sa dostalo za jej hranicu. Z tohto dôvodu je potrebné ich vyradiť a nahradiť inými vozidlami.

Z dlhodobého hľadiska, a aj napriek polovičnej obnove vozového parku, priemerný vek vozidiel stúpa. Stav časti vozidlového parku je nevyhovujúci, nezodpovedá súčasným potrebám prepravy verejnosti. Vozidlá nezabezpečujú plnenie moderných technických parametrov a dostatočného komfortu pre cestujúcich. Z pohľadu prevádzky je súčasný vozový park veľmi nákladný. Stav časti vozového parku električiek je teda technicky prekonaný, nekomfortný pre cestujúcich a prevádzkovo veľmi nákladný, čo vyžaduje jeho ďalšiu modernizáciu.

Zámerom projektu je tak doplnenie a modernizácia vozidlového parku električiek nákupom 10 kusov nízkopodlažných obojsmerných 30 metrových električiek mestskej hromadnej dopravy. Nové električky budú nasadené na súčasnej linke č. 9: Havlíčkova – Važecká a späť.

**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. 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 manažéra/experta pre verejné obstarávanie, projektového manažéra a finančného manažéra. Miesto manažéra pre verejné obstarávanie bude zastávať interný pracovník podniku so skúsenosťami z implementácie projektov zo štrukturálnych fondov Európskej únie. Služby projektového manažéra a finančného manažéra zabezpečí dodávateľská firma so skúsenosťami s riadením projektov spolufinancovaných z fondov EÚ, resp. riadenia procesov verejného obstarávania. Túto vyberie DPMK na základe verejného obstarávania.

Manažér/expert pre verejné obstarávanie bude zodpovedať za správnosť vykonania verejného obstarávania na tovary a služby pre účely projektu v zmysle legislatívy EÚ a SR. Náplňou jeho činnosti bude spracovanie oznámení o vyhlásení verejného obstarávania, špecifikácie



formálnych a obsahových náležitostí oznámení o vyhlásení verejných obstarávaní, príprava súťažných podkladov, príprava a distribúcia zápisnice a vypracovanie správy o priebehu verejných obstarávaní. 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.

Projektový manažér (riadenie projektu) bude zodpovedný za plynulú realizáciu projektu, ďalej bude riadiť činnosť projektového tímu, dbať na dodržiavane časového harmonogramu projektu a zodpovedať za kontrolu a efektívne vynakladanie finančných prostriedkov. Takisto projektový manažér plánuje, organizuje, riadi, zabezpečuje a kontroluje aktivity projektu, komplexne pripravuje procesy na priebežné monitorovanie aktivít. Súčasne zodpovedá za propagáciu projektu a jeho realizáciu v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu 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 účtovníčkami 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. Dodávateľ električiek vzíde z procesu verejného obstarávania. S dodávateľom bude podpísaná Rámcová dohoda. Bude sa jednať o renomovaného výrobcu električiek s dostatočným technickým ako aj personálnym zázemím. Zabezpečenie technickej realizácie projektu z pohľadu DPMK bude uskutočnené za pomoci pracovníkov Úseku údržby a techniky s odbornými znalosťami a skúsenosťami.

### **8. Vysvetlite hlavné ciele NP (stručne):**

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

Realizáciou projektu žiadateľ naplní cieľ a výsledky prioritnej osi 3 Operačného programu Integrovaná infraštruktúra. Realizácia projektu výrazne prispeje k naplneniu rozvojového



cieľa DPMK a mesta Košice, a to zvýšenie celkovej konkurencieschopnosti a kvality verejnej hromadnej dopravy v meste Košice. Modernizáciou vozového parku električiek dôjde k výraznému zvýšeniu bezpečnosti dopravy, komfortu cestujúcich, k zníženiu spotreby trakčnej energie, k zvýšeniu plynulosti prevádzky a prepravnej rýchlosti. Električky na hranici životnosti budú nahradené modernými vozidlami, čím dôjde k výraznému zníženiu vibrácií a hluku a prispeje sa k lepšej kvalite života v danom území. Zároveň sa nákupom moderných koľajových vozidiel prispeje k zvýšeniu podielu nízkopodlažných vozidiel. Nákupom moderných vozidiel sa uľahčí a zrýchli nástup a výstup cestujúcim so zníženou pohyblivosťou. V rámci projektu nebudú vytvorené žiadne pracovné miesta, ale projekt prispeje k udržaniu súčasných pracovných miest.

## 9. Očakávaný stav a merateľné ciele

V tejto časti popíšte očakávané výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k rozvoju oblasti pokrytej operačným programom a zrealizovaniu aktivít. V tabuľke nižšie uveďte projektové ukazovatele a iné údaje. Projektové ukazovatele musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne. <sup>6</sup>				
Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ <sup>7</sup>
Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električky)	P0144 Počet cestujúcich prepravených dráhou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica	4 402 325	Modernizácia vozidlového parku električiek	N/A
Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električky)	P0222 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou	10	Modernizácia vozidlového parku električiek	O0190 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou
Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné)				
Cieľ národného projektu	Ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	
N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

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

<sup>6</sup>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.

<sup>7</sup>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.<sup>8</sup>

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

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

## 11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet <sup>11</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- zníženie priemerného veku vozidiel,</li> <li>- zníženie poruchovosti a zvýšenie spoľahlivosti,</li> <li>- zníženie emisií látok poškodzujúcich životné prostredie,</li> <li>- zníženie emisií hluku a vibrácií zaťažujúcich životné prostredie,</li> <li>- zvýšenie komfortu cestujúcich a atraktivity verejnej dopravy,</li> <li>- 100 % podiel nízkej podlahy,</li> <li>- klimatizované vozidlá a vyšší štandard vnútorného vybavenia,</li> <li>- nižšie náklady na prevádzku a údržbu nových vozidiel oproti vyradzovaným starším vozidlám,</li> <li>- nižšie náklady na trakčnú energiu,</li> <li>- zvýšenie kvality ponúkanej služby nahradením starších vozidiel, ktoré majú nízku spoľahlivosť a vysokú poruchovosť</li> <li>- zvýšenie konkurencieschopnosti MHD v meste Košice.</li> </ul>	široká verejnosť	Počet prepravených cestujúcich za rok 2019 elektrickou trakciou bol 25 847 tisíc osôb. Počet cestujúcich, ktorí sa majú prepraviť novými vozidlami obstaranými v rámci projektu sa predpokladá na úrovni 4 402 tisíc osôb.

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

<sup>8</sup>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.

<sup>9</sup>V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

<sup>10</sup>V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

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

Primárnou cieľovou skupinou sú občania mesta Košice cestujúci mestskou verejnou dopravou. V roku 2019 celkovo DPMK prepravil 82 656 tisíc cestujúcich, čo priemerne denne predstavuje 226 455 cestujúcich oboma smermi. Celkový odhadovaný 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 „DPMK, Obnova vozidlového parku električiek v Košiciach – 2. časť“ je nákup 10 ks obojsmerných 30 m električiek. Projekt bude realizovaný v rámci jednej hlavnej aktivity s názvom „Modernizácia vozidlového parku električiek“. Realizáciu hlavnej aktivity projektu zabezpečí externý dodávateľ vybraný vo verejnom obstarávaní. Začiatok realizácie hlavnej aktivity je stanovený na 07/2021 po podpise zmluvy s externým dodávateľom. Koniec realizácie hlavnej aktivity projektu je stanovený na termín 12/2022. Dĺžka trvania hlavnej aktivity projektu je stanovená na 18 mesiacov.

#### Obojsmerné 30 m električky

Jedná sa obojsmerné vozidlo s rovnocennými kabínami pre vodiča na obidvoch koncoch vozidla a s dverami po obidvoch stranách. Obstarávané električky budú nízkopodlažné vozidlá s dĺžkou cca 30 m. Minimálna kapacita vozidla bude 230 osôb, z toho na sedenie minimálne 25 % miest. Vozidlo bude vybavené klimatizáciou, informačným systémom, USB a Wi-Fi. Popritom bude mať diaľkové ovládanie výhybiek, samoobslužné otváranie dverí zvonku a z vnútra cestujúcimi a plošinu pre nástup invalidného vozíka. Električka bude vybavená minimálne štyrmi plne otočnými podvozkami s pevnými nápravami alebo dynamicky otočnými podvozkami, ktoré sú vybavené vzduchom alebo kvapalinou chladenými motormi. Vozidlo bude mať elektrickú asynchrónnu alebo synchrónnu trakčnú výzbroj. Tá bude umožňovať pri elektrodynamickom brzdení rekuperáciu elektrickej energie späť do vlastnej spotreby a do napájacej siete, a taktiež meranie spotreby energie. Nakoniec električka bude určená na prevádzkovanie na električkovej dráhe s menovitým napätím 600 V s predprípravou na 750 V a prispôsobené jestvujúcej infraštruktúre električkového vedenia v Košiciach.

Plánovaná akvizícia povedie k vyradeniu všetkých električiek typu T6A5, resp. 11 ks nezmodernizovaných električiek KT8D5. Vozidlá budú premávať na linke č. 9.

#### Podporné aktivity projektu zahŕňajú:

- riadenie projektu
- publicita projektu

Riadenie projektu bude zabezpečené interne - zamestnancom podniku prostredníctvom manažéra/experta pre verejné obstarávanie a externe - projektovým manažérom a finančným manažérom, ktorí majú dostatočné skúsenosti s implementáciou projektov podobného typu. Začiatok realizácie podporných aktivít je stanovený na 07/2020. Manažér/expert pre verejné obstarávanie zabezpečí procesy verejného obstarávania pre projekt, a to výber dodávateľa električiek. Náklady na jeho činnosť bude hradené z vlastných zdrojov. Manažér/expert pre verejné obstarávanie bude zabezpečovať procesy verejného obstarávania od 07/2020 do 06/2021. Projektový manažér začne riadiť implementáciu projektu po podpise zmluvy o NFP, a to sa očakáva v termíne 01/2021. Finančný manažér začne riadiť finančnú časť implementácie projektu spolu so začiatkom realizácie hlavnej aktivity, a to v termíne 07/2021. Koniec ich činností a súčasne realizácie podporných aktivít projektu je stanovený v súlade s koncom realizácie hlavnej aktivity, a to na termín 12/2022. Dĺžka trvania podporných aktivít projektu je tak 30 mesiacov.

**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 vozidlového parku električiek	Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD	žiadateľ	18 mesiacov
Podporná aktivita – riadenie projektu	Zabezpečenie riadenia projektu	žiadateľ	30 mesiacov
Podporná aktivita – publicita projektu	Zabezpečenie informovanosti o projekte v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu	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
Modernizácia vozidlového parku električiek		
023 – Dopravné prostriedky	27 000 000	Náklady na obstaranie 10 ks obojsmerných 30m električiek. Cena stanovená na základe kvalifikovaného odhadu.
<b>Hlavné aktivity SPOLU</b>	<b>27 000 000</b>	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
skupina výdavkov 521 – Mzdové výdavky	15 790	Náklady spojené s riadením projektu za pomoci projektového a finančného manažéra.
skupina výdavkov 518 – Ostatné služby	2 000	Prostriedky na zabezpečenie komunikácie a publicity projektu
<b>Podporné aktivity SPOLU</b>	<b>17 790</b>	
<b>CELKOM</b>	<b>27 017 790</b>	

**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 investičné<sup>12</sup> typy projektov.*

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti <sup>13</sup> ? (áno/nie)	áno

<sup>12</sup>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.

<sup>13</sup> 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>)

<p>Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená</p>	<p>Štúdia realizovateľnosti projektov „Obnova vozového parku električiek Košice“ a „Modernizácia električkových tratí v meste Košice“</p> <p><a href="https://www.dpmk.sk/sites/default/files/images/stories/Pojekty-EU/C5%A0t%C3%BAdia%20realizovate%C4%BEnosti%20-%20elektri%C4%8Dky.pdf">https://www.dpmk.sk/sites/default/files/images/stories/Pojekty-EU/C5%A0t%C3%BAdia%20realizovate%C4%BEnosti%20-%20elektri%C4%8Dky.pdf</a></p>
<p>V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok)<sup>14</sup></p>	<p>-----</p>

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



Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu

**Mapa lokalizácie projektu**

