

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu:

ELEKTRIČKY PRE BRATISLAVU

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

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

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

Predkladaný projekt rieši nedostatočnosť a zastaranosť vozidlového parku MHD (električiek) v hlavnom meste Bratislava.

2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

Prioritná os	PO3 Verejná osobná doprava
Investičná priorita	INVESTIČNÁ PRIORITA 7ii): Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkohlukových, a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility
Špecifický cieľ	3.2: Zvýšenie atraktivity a prístupnosti verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov dráhovej MHD
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	Bratislavský samosprávny kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	Široká verejnosť (obyvatelia mesta Bratislava cestujúci MHD, obyvatelia okolitých miest a obcí dochádzajúci za prácou a návštevníci mesta).

3. Prijímateľ¹ národného projektu

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

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

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

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

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

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

5. Predpokladaný časový rámec

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

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	08/2020
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	1Q/2021
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	1Q/2021
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	24 mesiacov

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	25 050 891,97 Eur
Celkové oprávnené výdavky projektu	26 369 359,97 Eur
Vlastné zdroje prijímateľa	1 318 468,00 Eur

7. Východiskový stav

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

Východiskové dokumenty na európskej úrovni:

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

Východiskové dokumenty na národnej úrovni:

- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020,

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

⁴ Uveďte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli zverejnené, uveďte odkaz na internetovú stránku, kde sú dostupné. Ako kritérium pre výber - určenie partnera môže byť tiež uvedená predchádzajúca spolupráca žiadateľa s partnerom, ktorá bude náležite opísaná a odôvodnená, avšak nejde o spoluprácu, ktorá by v prípade verejných prostriedkov spadala pod pôsobnosť zákona o VO.

- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030.

Východiskové dokumenty na regionálnej úrovni:

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

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

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

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

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

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

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

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

Projekt bol zameraný na modernizáciu vozidlového parku električiek. Do vozidlového parku hlavného mesta SR pribudlo 15 jednosmerných a 30 obojsmerných električiek.

2. DPB - Obnova vozového parku električiek v Bratislave - opcia na 15 ks jednosmerných električiek (OPII)

Projekt svojím zameraním priamo nadväzuje, resp. je pokračovaním projektu „DPB - obnova vozidlového parku električiek v Bratislave“, zrealizovaného v rámci OPD do

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

konca roka 2015. V rámci projektu bolo obstaraných 15 ks jednosmerných električiek.

3. Modernizácia električkových tratí – Karloveská radiála, projektová dokumentácia (OPII) – prijímateľ Hlavné mesto Bratislava

Predmetom projektu bola príprava projektovej dokumentácie pre budúcu stavbu – modernizáciu električkovej trate – Karloveskej radiály.

4. Modernizácia električkových tratí – Karloveská radiála (OPII) – prijímateľ Hlavné mesto Bratislava

Cieľom modernizácie električkovej trate – Karloveskej radiály je nahradenie zastaraných a opotrebovaných konštrukcií električkovej trate za nové a progresívne prvky. Modernizácia električkovej trate začína v oblasti tunela pod hradom a končí v križovatke ulíc Hanulova /Bagarova – M. Š. Trnavského. Dĺžka modernizovaného dvojkoľajného úseku električkovej trate je 6,77 km. Účelom stavby je modernizovanie technickej infraštruktúry trate, zmodernizovanie objektov nástupíšť, zabezpečenie bezbariérových prístupov, zavedenie prvkov dopravnej signalizácie, doplnenie kamier pre monitorovanie a riadenie dopravy.

5. Nosný systém Mestskej hromadnej dopravy, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 1. časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie – prijímateľ Hlavné mesto Bratislava

Cieľom projektu bolo vybudovanie novej električkovej trate a napojenie na existujúci systém infraštruktúry. Projekt bol realizovaný v období 11/2013 až 12/2015. Vybudovaný úsek trasy má dĺžku 2,432 km, pričom sa začína na križovatke ulíc Jesenského – Štúrova a končí pri Námestí hraničiarov.

6. Nosný systém Mestskej hromadnej dopravy, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor – prijímateľ Hlavné mesto Bratislava

Úsek električkovej trate Bosákova - Janíkov dvor bude nadväzovať na prvý úsek Jesenského - Jungmannova a oba úseky budú spolu po dokončení vytvárať jeden prevádzkový celok. Sprevádzkovanie druhej časti je plánované najneskôr v roku 2023. V druhej časti dvojkoľajnej trate dĺžky 3,78 km sa bude nachádzať sedem zastávok - Chorvátske rameno (dnes približne zastávka Jungmannova), Gessayova (nová zastávka v centre pripravovaného projektu Petržalka City), Zrkadlový háj (medzi dnešnými zastávkami Romanova a Markova), Stred (dnes zastávka Topoľčianska), Veľký Draždiak (medzi dnešnými zastávkami Šintavská a Strečnianska), Lietavská (medzi pôvodne navrhovanými zastávkami Lietavská a Juh) a Janíkov dvor (pod podjazdom pod Panónskou cestou).

Projekty modernizácie vozidlového parku riešia situáciu MHD v Bratislave, pričom hlavnými užívateľmi projektu sú obyvatelia a návštevníci mesta Bratislava. Bratislava je oblasť s každodennou vysokou migráciou obyvateľstva za účelom práce, ktoré nemá trvalý pobyt v Bratislave. Odhaduje sa, že denne do mesta dochádza až 200 000 ľudí a teda v bežný pracovný deň sa tu nachádza okolo 650 000 ľudí a väčšina z nich využíva služby MHD, ako aj služby medzimestskej integrovanej dopravy. DPB poskytuje na území mesta⁶ na vykrytie tohto dopytu dopravné služby v ročnom objeme 41,077 mil. vlakových kilometrov (vlkm); z toho autobusové linky 28,182 mil. vlkm, električkové

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

linky 6,760 mil. vlkm a trolejbusové linky 6,135 mil. vlkm. Prepravné služby, so zohľadnením kapacít dopravných prostriedkov, predstavujú objem ročných výkonov (kapacít) 5 074,353 mil. miestokilometrov (mkm); z toho autobusové linky 2 925,407 mil. mkm, električkové linky 1 469,860 mil. mkm a trolejbusové linky 679,086 mil. mkm.

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

Električková doprava tvorí kostrový systém verejnej dopravy v Bratislave. Vďaka svojmu charakteru a vybudovanej infraštruktúre spĺňa všetky predpoklady nosnej a spoľahlivej dopravy. Električková doprava tvorí nosný systém na 5 radiálach: Ružinovská radiála, Vajnorská radiála, Račianska radiála, Dúbravsko-karloveská radiála a Petržalská radiála s vetvením v centrálnej mestskej oblasti cez Obchodnú ul. a Špitálsku ul. s okruhom cez Šafárikovo nám. a odbočovacou vetvou na Hlavnú stanicu a tromi spojovacími vetvami: Nám. SNP, Americké nám. a Vazovova.

Celková dĺžka koľajovej siete je 42,728 km s prepravnou dĺžkou liniek 184,089 km, ktorú zabezpečuje spolu 9 liniek. Do výpravy je na linky alokovaných 95 vozidiel a ďalších 5 záložných vozidiel. Z toho je 36% starších ako 20 rokov.

Súčasný systém električkovej dopravy má nasledovné základné charakteristiky:

- celosieťový a celodenný interval 8 minút,
- 2-linkový radiálny systém,
- striedavé vetvenie liniek z/do radiál do/z centra mesta.

Bratislavská koľajová sieť je s výnimkou dočasného ukončenia Petržalskej radiály prispôbená na prevádzku jednosmerných vozidiel. Obojsmerné električky DPB a.s. využíva aj počas výluk, keď je zabezpečené ich otáčanie na miestach vybavených dočasnými koľajovými spojkami. Na pokrytie výluk DPB bude v strednodobom horizonte potrebovať navýšiť kapacitu obojsmerných električiek o minimálne 10 vozidiel štandardnej kapacity.

Medzi najdôležitejšie zrealizované a predpokladané výluky patrí, kde budú potrebné obojsmerné električky:

- Modernizácia Dúbravsko-karloveskej radiály, (2019 -2020)
- Rekonštrukcia električkovej trate na Záhumenciach (2020)

Obojsmerné električky budú mať úvratňovú konečnú na oboch koncoch linky 3 (v Rači sa budú otáčať na stavebnej výhybke), na linku 3 bude potrebné doplniť električky, nakoľko táto linka je jedna z najdlhších v Bratislave a bude nevyhnutné na nej prevádzkovať električky s intervalom najviac 3 minúty. Uvedený interval si vyžiada nasadenie 35 vozidiel, čo pri 20-% rezerve predstavuje fyzickú potrebu 42 vozidiel (bez pravidelne vypravovaných záložných vozidiel).

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

- nevyhovujúca dopravná infraštruktúra,
- nízka rýchlosť,

- vysoká hlučnosť a vibrácie,
- nedostatočne vybudované bezbariérové prístupy,
- zastarané trakčné vedenie,
- nedostatočné vybavenie obojstrannými električkami,
- nedostatočné zabezpečenie električiek pri výlukách,
- zastaranosť vozidlového parku s vysokým počtom porúch a výpadkov (niektoré vozidlá už nespĺňajú kvalitatívne parametre a štandardy kladené na prevádzku MHD).

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

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

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

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

Kapacita na riadenie projektu:

Žiadateľ na realizáciu tohto projektu zostaví projektový tím zložený z odborných pracovníkov a administratívnych pracovníkov, ktorí sa budú podieľať na realizácii projektu. Okrem uvedeného projektového tímu budú do projektu zapojení aj pracovníci úseku ekonomiky a externé služby spojené s riadením projektu. Proces prípravy a realizácie samotného verejného obstarávania bude realizovaný internými kapacitami prijímateľa.

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

Projektový manažér

- zodpovedá za celkovú administráciu a implementáciu projektu,
- zodpovedá za prípravu, riadenie a zabezpečenie implementácie projektu,
- riadi a kontroluje činnosť administratívneho a riadiaceho personálu,
- zodpovedá za dodržiavanie časového harmonogramu, podrobného opisu projektu a rozpočtu národného projektu v súlade so zmluvou o poskytnutí NFP,
- zodpovedá za prípravu plánu riadenia rizík pred začatím realizácie projektu,
- zodpovedá za riadenie rizík projektu,

- zodpovedá za vypracovanie monitorovacích správ, žiadostí o platbu a ich predkladanie na riadiaci orgán (ďalej tiež ako „RO“),
- predkladá na RO návrhy na prípadné zmeny národného projektu,
- poskytuje RO súčinnosť pri vykonávaní kontrol na mieste,
- komunikuje s projektovým manažérom RO.

Finančný manažér

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

Manažér pre verejné obstarávanie

- zodpovedá za spracovanie oznámení o vyhlásení VO;
- zodpovedá za špecifikáciu formálnych a obsahových náležitostí oznámení o vyhlásení VO;
- zodpovedá za prípravu súťažných podkladov;
- asistencia pri 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

Manažér pre investičnú činnosť (dopravu)

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

Kapacita žiadateľa na realizáciu projektu:

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

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

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

8. Vysvetlite hlavné ciele NP (stručne):

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

Realizáciou projektu žiadateľ naplní cieľ a výsledky prioritnej osi 3 Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, ktorým je zvýšenie atraktivity a prístupnosti verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov dráhovej MHD, a to prostredníctvom príspevku k ukazovateľu výstupu „Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou“.

Obstaraním nových električiek (10 ks) sa zvýši komfort poskytovaných služieb a ponúkaná kapacita. Nízkopodlažné vozidlá zabezpečia bezbariérový prístup k službám verejnej dopravy aj zdravotne postihnutým, zvýši sa rýchlosť obratu cestujúcich a obehových rýchlostí.

Základné parametre nových električiek:

- nízkopodlažné obojsmerné viacčlánkové veľkokapacitné vozidlo, priechodné medzi článkami, so samostatnými dvojnápravovými podvozkami
- menovitý rozchod koľajníc 1000 mm
- minimálny polomer smerových oblúkov trate 20 m
- maximálny sklon trate je 80 ‰
- hmotnosť na nápravu alebo dvojkolesie pri maximálnom užitočnom zaťažení podľa Vyhl. MDPT SR č. 351/2010 (8 os./ m²): najviac 11,0 t.
- napätová sústava 600 V DC (400 V – 720V), a 750 V (500 V – 900 V) s kladným pólom v troleji
- maximálna prevádzková rýchlosť najmenej 60 km/h
- obsaditeľnosť najmenej 240 cestujúcich pri normálnom obsadení (5 stojacich osôb na 1 m², podiel miest na sedenie z celkového počtu miest pri obsadení 5 stojacich os./m² najmenej 20 %
- dĺžka skrine vozidla bez spriahadiel: max. 32,5 m
- šírka skrine vozidla bez vyčnievajúcich častí minimálne 2,4 m
- nízka podlaha bez schodov pre minimálne 85 % stojacich cestujúcich pre obojsmernú električku) a aspoň 50 % sediacich cestujúcich pri normálnom obsadení
- kúrenie, vetranie a klimatizácia priestoru pre cestujúcich a kabín vodiča
- automatické počítanie cestujúcich (APC)
- trakčný pohon
- bezkontaktná polovodičová elektrická trakčná výzbroj s automatickou rekuperáciou pri elektrodynamickom brzdení
- diagnostika s pripojením na počítač

Realizácia projektu bude sledovať nasledovné ciele:

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

Potenciál ďalšieho využitia je nasledujúci:

- počas výluk a modernizácií električkových tratí
- v bežnej prevádzke
 - využitie koľajovej spojky pri zastávke Riviéra, ktorá bude vybudovaná v rámci modernizácie Dúbravsko-karloveskej radiály, a to pre posilové spoje v prípade potreby navýšenia prepravnej kapacity na danej radiále
 - využitie koľajovej spojky Jungmannova do dobudovania predĺženia električkovej trate v Petržalke; po predĺžení trate možnosť využitia pre posilové spoje v prípade potreby navýšenia prepravnej kapacity na danej radiále

Skúsenosti z prevádzky ukázali, že dlhodobo udržateľné je vypravovanie najviac 24 električiek z 30 (80 %). Dôvodom na vyššie správkové percento sú početné nehody električiek v Bratislave. Disponibilný počet (24 vozidiel) limituje nasadenie obojsmerných električiek na najviac 2 linky pri tzv. jednolinkovom systéme a na najviac 3 linky pri tzv. dvojlinkovom systéme.

Limity si vyžadujú nasledujúce negatívne dopady:

- v prípade výluk vyžadujúcich si nasadenie obojsmerných električiek je nutné meniť trasy aj u nesúvisiacich liniek, a to tak, aby obojsmerné električky premávali do Petržalky (kde nie je iná možnosť otáčania) a na trať s výlukou v prípade výluk na frekventovanej Račianskej radiále nie je možné z dôvodu nedostatku obojsmerných električiek zachovať bežnú prepravnú kapacitu, ale je nutné ju redukovať podľa disponibilného počtu vozidiel.

V budúcnosti budú vzhľadom na plánované predĺženia električkových tratí tieto obmedzenia ešte vypuklejšie, keďže trate budú dlhšie, čo si vynúti dlhšie obehy vozidiel. Fixný počet vozidiel na dlhších tratiach bude znamenať potrebu predlžovania intervalu medzi spojmi a tým znižovania prepravnej kapacity.

Medzi predĺženia v strednodobom horizonte patrí:

- predĺženie Petržalskej radiály do Janíkovho dvora
- predĺženie Ružinovskej radiály k pripravovanej stanici Ružinov
- predĺženie Dúbravskej radiály k pripravovanej stanici Lamačská brána

9. Očakávaný stav a merateľné ciele

V tejto časti popíšte očakávané výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k rozvoju oblasti pokrytej operačným programom a zrealizovaniu aktivít. V tabuľke nižšie uveďte projektové ukazovatele a iné údaje. Projektové ukazovatele musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne.⁷

Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ ⁸
Obstaranie nových električiek	P0222 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou	10	Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električiek)	O0190 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou
Obstaranie nových električiek	P0144 Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica	4 200 000/rok	Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električiek)	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.

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

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

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁹

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ¹⁰	P0222 Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Monitorovacie správy projektu

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

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

11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ¹¹
zvýšenie atraktívnosti verejnej osobnej dopravy, zlepšenie kvality služieb poskytovaných MHD, ako sú napr. úspora cestovného času, zvýšenie komfortu zvýšenie prístupnosti vozidiel MHD, zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie	Široká verejnosť	Početnosť cieľovej skupiny nie je možné exaktne stanoviť. V roku 2019 sa dráhovou mestskou hromadnou dopravou v Bratislave prepravilo 100 702 748 osôb. Realizačná fáza projektu a z neho plynúce benefity sú určené pre širokú verejnosť – cestujúcich, ktorí využívajú dopravné služby v rámci MHD v Bratislave. Predpokladáme že v nových električkách sa odvezie 4 200 000 osôb/rok.

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

⁹ 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.

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

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

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Hlavnou aktivitou projektu v zmysle platnej Príručky pre žiadateľa je obstaranie desať kusov obojsmerných električiek.

Základné parametre nových električiek:

- nízkopodlažné obojsmerné viacčlánkové veľkokapacitné vozidlo, priechodné medzi článkami, so samostatnými dvojnápravovými podvozkami
- menovitý rozchod koľajníc 1000 mm
- minimálny polomer smerových oblúkov trate 20 m
- maximálny sklon trate je 80 ‰
- hmotnosť na nápravu alebo dvojkoľesie pri maximálnom užitočnom zaťažení podľa Vyhl. MDPT SR č. 351/2010 (8 os./ m²): najviac 11,0 t.
- napät'ová sústava 600 V DC (400 V – 720V), a 750 V (500 V – 900 V) s kladným pólom v troleji
- maximálna prevádzková rýchlosť najmenej 60 km/h
- obsaditeľnosť najmenej 240 cestujúcich pri normálnom obsadení (5 stojacich osôb na 1 m², podiel miest na sedenie z celkového počtu miest pri obsadení 5 stojacich os./m² najmenej 20 %
- dĺžka skrine vozidla bez spriahadiel: max. 32,5 m
- šírka skrine vozidla bez vyčnievajúcich častí minimálne 2,4 m
- nízka podlaha bez schodov pre minimálne 85 % stojacich cestujúcich pre obojsmernú električku) a aspoň 50 % sediacich cestujúcich pri normálnom obsadení
- kúrenie, vetranie a klimatizácia priestoru pre cestujúcich a kabín vodiča
- automatické počítanie cestujúcich (APC)
- trakčný pohon
- bezkontaktná polovodičová elektrická trakčná výzbroj s automatickou rekuperáciou pri elektrodynamickom brzdení
- diagnostika s pripojením na počítač

Podpornými aktivitami projektu sú:

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

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

Názov aktivity	Cieľ, ktorý má byť aktivitou dosiahnutý (podľa sekcie <i>Očakávaný stav</i>)	Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner)	Predpokladaný počet mesiacov realizácie aktivity
----------------	---	--	--

Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD	Obstaranie nových električiek	žiadateľ	24
Riadenie projektu – príprava ŽoNFP, štúdií, expertíz a posudkov v súvislosti s prípravou projektu	Zabezpečenie prípravy projektu	žiadateľ	6
Publicita a informovanosť	Informovanie verejnosti o realizovanom projekte	žiadateľ	24

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

13. Rozpočet

Jasne uveďte, ako bol pripravovaný indikatívny rozpočet a ako spĺňa kritérium „hodnota za peniaze“, t. j. akým spôsobom bola odhadnutá cena za každú položku, napr. prieskum trhu, analýza minulých výdavkov spojených s podobnými aktivitami, nezávislý znalecký posudok, v prípade, ak príprave projektu predchádza vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti, ktorej výsledkom je, o. i. aj určenie výšky alokácie, je potrebné uviesť túto štúdiu ako zdroj určenia výšky finančných prostriedkov. Skupiny výdavkov doplňte v súlade s MP CKO č. 4 k číselníku oprávnených výdavkov v platnom znení. V prípade operačných programov implementujúcich infraštruktúrne projekty, ako aj projekty súvisiace s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie		
Predpokladané finančné prostriedky na hlavné aktivity	Celková suma	Uveďte plánované vecné vymedzenie
Aktivita 1		
023 - Dopravné prostriedky	26 200 000,00 Eur	Nákup 10 ks nových obojsmerných električiek. Výška ceny električiek bola uvedená na základe analýzy minulých výdavkov.
Hlavné aktivity SPOLU	26 200 000,00 Eur	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
521 – Mzdové výdavky Riadenie projektu	119 359,97 Eur	Výdavky nevyhnutné na zabezpečenie riadenia projektu, finančné riadenie projektu, prípravu podkladov pre verejné obstarávanie a iné. Výdavky zohľadňujú mzdovú politiku žiadateľa pre jednotlivé pozície a limity určené RO.

518 - Ostatné služby Riadenie projektu	40 000,00 Eur	Príprava ŽoNFP, štúdií, expertíz a posudkov v súvislosti s prípravou projektu. Presná výška výdavku bude stanovená prieskumom trhu a na základe verejného obstarávania. Výdavok bol určený na základe analýzy minulých výdavkov.
518 - Ostatné služby Publicita a informovanosť	10 000,00 Eur	Publicita a informovanosť, vrátane PR konferencie. Presná výška výdavku bude stanovená prieskumom trhu a na základe verejného obstarávania. Výdavok bol určený na základe analýzy minulých výdavkov.
Podporné aktivity SPOLU	169 359,97 Eur	
CELKOM	26 369 359,97 Eur	

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

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

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

Národný projekt nebude využívať zjednodušené vykazovanie výdavkov.

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

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

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

¹³ Pozri aj Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (dostupné na:

<http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=26598>)

termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok)¹⁴

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.



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