

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu:

Mesto Prešov, Výstavba nových trolejbusových tratí a meniarí – projektová dokumentácia

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)

Mesto Prešov prostredníctvom Dopravného podniku mesta Prešov, akciová spoločnosť (DPMP), kde je 100 % vlastníkom zabezpečuje pravidelnú mestskú hromadnú dopravu na území mesta a blízkeho okolia. Mesto Prešov je sídlom kraja a v súčasnosti tam žije 87 436 obyvateľov. DPMP zabezpečuje ako jediná spoločnosť pravidelnú mestskú hromadnú dopravu už vyše 70 rokov. Nosnú kostru dopravného systému MHD tvoria trolejbusová a autobusová trakcia, zvyšok dopĺňa nepravidelná doprava. Celkovo bolo v druhom pandemickom roku 2021 prepravených 21 039 tisíc cestujúcich, čo je 30,94 % pokles oproti roku 2019. Z toho 10 389 tisíc cestujúcich bolo prepravených trolejbusmi a 10 650 tisíc autobusmi.

Mesto Prešov je výlučným vlastníkom trakčného vedenia, zastávok, obrátisk, križovatiek, pozemku v meniarí na Solivarskej ulici, meniarne na Mukačevskej ulici a prislúchajúcich miestnych komunikácií. Meniareň na Čapajevovej ulici vrátane pozemku vlastní DPMP.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti je mesto Prešov v podstate jediným oprávneným prijímateľom. Na základe uvedeného nebude na projekt vyhlasovaná výzva, ale projekt bude realizovaný formou národného projektu. RO OPII na predloženie národného projektu vyzve budúceho žiadateľa písomne prostredníctvom vyzvania alebo zverejnením vyzvania na svojom webovom sídle.

2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

Prioritná os	Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava
Investičná priorita	7ii) Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkohlukových, a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility
Špecifický cieľ	3.1: Zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy prostredníctvom modernizácie a rekonštrukcie infraštruktúry pre IDS a mestskú dráhovú dopravu
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	Prešovský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	široká verejnosť

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	Mesto Prešov je výlučným vlastníkom infraštruktúry (trakčného vedenia, meniarňi) nevyhnutnej k zabezpečeniu poskytovania služieb mestskej hromadnej dopravy osôb v meste. Vzhľadom na túto skutočnosť je mesto Prešov v podstate jediným oprávneným prijímateľom. 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 a to v časti Prioritná os 3, kde je zahrnutá aj Aktivita E. Projektová príprava.
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Mesto Prešov
Sídlo	Hlavná 73, 080 01 Prešov
IČO	00 327 646

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

Zdôvodnenie potreby partnera národného projektu (ak relevantné) ³	nerrelevantné
Kritériá pre výber partnera ⁴	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.

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).

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.

5. Predpokladaný časový rámec

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

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	Vyzvanie vyhlásené v 05/2021 Aktualizácia vyzvania v 04/2022
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	II/2022
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	III/2022
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	18 mesiacov

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	1 221 538,50
Celkové oprávnené výdavky projektu	1 285 830,00
Vlastné zdroje prijímateľa	64 291,50

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 Prešovského samosprávneho kraja (ďalej „ÚPN“) (2004),
- Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj, Územná prognóza (2015),
- Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja, Územná prognóza, (2015).

Na miestnej úrovni ide najmä o nasledovné dokumenty:

- Plán dopravnej obslužnosti mesta Prešov (2014),
- Program rozvoja mesta Prešov na roky 2015 – 2020 s výhľadom do roku 2025 (2015),

- Územný plán mesta Prešov v znení zmien a doplnkov (2017),
- Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov (2018).

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

V roku 2016 bola spracovaná spoločnosťou Project Consult, spol. s r. o. dátová analýza „NECESSARY DATA TO IDENTIFY AND JUSTIFY NON-REGRET PROJECTS IN PUBLIC TRANSPORT“ pre poradný orgán EK JASPERS. Z nej vyplynula potreba výstavby nových trolejbusových tratí a meniarí. Okrem potreby výstavby nového úseku trolejbusovej trate „Rusínska – Kuzmányho“ udáva dátová analýza potrebu novej trolejbusovej trate od križovatky Solivarská – Arm. generála Svobodu - Švábska cez sídlisko Šváby ku prírodnému kúpalisku Delňa.

Ďalej dátová analýza tiež uvádza, že „meniareň na Solivarskej ulici s tyristorovými meničmi je v nevyhovujúcom stave a je ju potrebné vymeniť za diódovú. V súčasnosti tu tiež nevyhovujú výkonové vypínače na vysokonapäťovej strane rovnako ako technológia plusových rýchlovypínačov na jednosmernej strane“.

K diódovej meniarňi na Čapajevovej ulici sa v analýze píše, že bola uvedená do prevádzky v roku 1962. V druhej polovici 90-tych rokov tam prebehla modernizácia technologického zariadenia jednosmernej strany, neskôr sa urobil prechod na diaľkové ovládanie a modernizácia ovládacích skriň. V súčasnosti sú výkonové vypínače na vysokonapäťovej strane a technológia plusových rýchlovypínačov na jednosmernej strane technicky prekonané a morálne zastarané. Takisto už nie sú dostupné náhradné diely.

Identické informácie podáva dátová analýza o diódovej meniarňi na Mukačevskej ulici. Tá bola uvedená do prevádzky v roku 1985. V roku 2000 tam bola vykonaná rekonštrukcia technologického zariadenia v súvislosti s prechodom na diaľkové ovládanie a nainštalovaná požiarňa signalizácia. V súčasnosti ani tu nevyhovujú výkonové vypínače na vysokonapäťovej strane rovnako ako technológia plusových rýchlovypínačov na jednosmernej strane. Okrem toho je potrebné urobiť výmenu olejových transformátorov za suché.

V roku 2018 spracovaná „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov“ sa zoberá v časti 7. Návrh riešenia dopravných subsystémov, kapitola 7.2 Sieť verejnej osobnej dopravy, podkapitola 7.2.9 Infraštruktúra trolejbusovej dopravy okrem iného uvádza že, „v rámci plánovanej elektrifikácie MHD v Prešove bude potrebné doplniť niektoré prvky trakčného vedenia a to:

- jednosmerné prepojenie Solivarská/Východná s Košickou ul. okolo OC NAY,
- Rusínska – Kuzmányho,
- nové obratisko Sídlisko III, Levočská ul. – V. Clementisa,
- prepojenie Sibírska - Pod Šalgovíkom, preloženie obratiska Sibírska,
- Rampová (Železničná zastávka Šarišské Lúky) – Arm. gen. Svobodu (po Vihorlatskú),
- doplnenie priameho smeru Duklianska – Levočská na križovatke so Sabinovskou a Hlavnou.

Stratégia udržateľného rozvoja dopravy vo svojej podkapitole 5.2.7.4 Trakčné meniarne pri meniarňi MR 1 Solivarská s inštalovaným výkonom 2,2 MW udáva, že je potrebná jej rekonštrukcia a zvýšenie výkonu. Identicky je to aj pri MR 2 Čapajevova s inštalovaným výkonom 3,0 MW a pri MR 3 Mukačevská s inštalovaným výkonom 2,2 MW.

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

Projekt má relevanciu aj k projektom podporených z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014-2020 a Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 - 2020:

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

- DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove, celkové oprávnené výdavky projektu 8 738 681,00 EUR (Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť),
- Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov, celkové oprávnené výdavky projektu 794 819,51 EUR (Mesto Prešov).
- DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove – II. etapa, celkové oprávnené výdavky projektu 5 187 566,02 EUR, (Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť)

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

- Modernizácia vozidlového parku autobusov mestskej hromadnej dopravy v Prešove, celkové oprávnené výdavky projektu 4 370 036,40 EUR, (Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť).
- Modernizácia a rekonštrukcia prestupného uzla na Masarykovej ulici v Prešove (Predstaničný priestor), celkové oprávnené výdavky projektu 2 022 521,49 EUR, (Mesto Prešov).

Projekty v realizácii v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020:

- DPMP, Nákup parciálnych trolejbusov, celkové oprávnené výdavky projektu 6 866 048,67 EUR, (Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť),
- DPMP, Modernizácia údržbovej základne trolejbusov - projektová dokumentácia, celkové oprávnené výdavky projektu 957 897,50 EUR, (Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť).
- Zavádzanie moderných technológií do regulácie dopravy, celkové oprávnené výdavky projektu 972 212,67 EUR, OPII-2020/7/11-DOP - Moderné technológie, (Mesto Prešov).

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

Mesto Prešov prostredníctvom Dopravného podniku mesta Prešov, akciová spoločnosť (DPMP), kde je 100 % vlastníkom zabezpečuje pravidelnú mestskú hromadnú dopravu na území mesta a blízkeho okolia. Mesto Prešov je sídlom kraja a v súčasnosti tam žije 87 436 obyvateľov. DPMP zabezpečuje ako jediná spoločnosť pravidelnú mestskú hromadnú dopravu už vyše 70 rokov. Nosnú kostru dopravného systému MHD tvoria trolejbusová a autobusová trakcia, zvyšok dopĺňa nepravidelná doprava. Celkovo bolo v roku 2021

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

prepravených 21 039 tisíc cestujúcich. Z toho 10 389 tisíc cestujúcich bolo prepravených trolejbusmi a 10 650 tisíc autobusmi. Dopravná sieť pravidelnej verejnej dopravy vykonávanej DPMP k 31.12.2021 predstavovala 131 km (autobusová sieť 131 km, trolejbusová sieť 29 km - situovaná paralelne s autobusovou sieťou).

Celková dĺžka autobusových liniek je 313 km a trolejbusových liniek 65 km, spolu 378km. Denná výprava počas školského roka je 47 autobusov a 27 trolejbusov. Na sieti podnik prevádzkuje 36 autobusových a 8 trolejbusových liniek.

Za rok 2021 boli celkové dopravné výkony DPMP 4 653 tisíc vozových kilometrov, pričom z hľadiska dopravných výkonov trolejbusová trakcia ubehla 1 913 tisíc vozových kilometrov a autobusová trakcia 2 740 tisíc vozových kilometrov. To znamená, že na trolejbusovú trakciu pripadlo 41,11 % všetkých dopravných výkonov. Zostatok 58,89 % dopravných výkonov pripadlo na autobusovú trakciu. Dopravný výkon trolejbusovej trakcie mierne poklesol a naopak dopravný výkon autobusovej trakcie mierne vzrástol.

Ďalšie parametre trolejbusovej dráhy v Prešove k 31.12.2021

Parameter	Hodnota
Počet denne vykonaných spojov	
- pracovný deň - školský	677
- pracovný deň – prázdniny	599
- sobota, nedeľa, sviatky	433
Priemerná prevádzková rýchlosť v km/h	
- pracovný deň - školský	15,50
- pracovný deň – prázdniny	15,63
- sobota, nedeľa, sviatky	16,54
Menovité napätie trolejbusovej dráhy	600 V
Počet meniarňí	3
Inštalovaný výkon v MW	7,40
Celková dĺžka káblovej siete v km	61,25
Počet trolejbusov v prevádzke	45

Trolejbusové linky v meste Prešov spájajú predovšetkým Sídliisko II, Sídliisko III a Sídliisko Sekčov s centrom mesta a zároveň ho prepájajú medzi sebou. Okrem toho trolejbusy spájajú kľúčové mestské časti ako sú Dúbrava, Nižná Šebastová, priemyselná zóna Budovateľská, Solivar, Širpo a Šalgovík. Dĺžka siete a liniek je počas celého roka rovnaká. Úsek trolejbusovej trate Plzenská - okružná križovatka Východná – Solivarská sa v súčasnosti používa iba na prejazd do vozovne.

Z celkovej dĺžky trolejbusových tratí je podľa dátovej analýzy (2016) vo vyhovujúcom stave 19,30 km (64,33 %) a v nevyhovujúcom stave 10,70 km (35,67 %). Vo vyhovujúcom technickom stave sú úseky postavené alebo modernizované po roku 1990 s výnimkou trolejbusovej trate na uliciach Levočská, Obrancov Mieru, Clementisova. V nevyhovujúcom stave sú úseky postavené v šesťdesiatych rokoch 20. storočia, ktoré boli modernizované v roku 1981 alebo vôbec.

Trolejbusová sieť je napojená z troch trakčných meniarňí. V základnom režime trakčná meniareň Mukačevská napája trolejbusovú trať na Sídliisku III, od zastávky Clementisova (vrátane) a na Dúbrave, od zastávky Sabinovská (vrátane). Trakčná meniareň Solivarská napája trolejbusové trate na Solivare a na Sekčove, od železničnej stanice (vrátane) a od Plzenskej

ulice. Ostatná časť trolejovej siete (centrum mesta, trolejbusové trate do Nižnej Šebastovej, na Budovateľskú a Širpo) je v základnom režime napájaná z trakčnej meniarne Čapajevova.

Ďalším problémom je chýbajúci úsek trolejbusovej trate Clementisova – Levočská. Súčasne nosné linky vedúce po Masarykovej, Košickej, Východnej a Solivarskej zo sídliska Sekčov na Sídlisko III sú neúmerne dlhé a nie je možné ich zrýchliť ani zhustiť interval spojov. Zároveň trať vedie po Clementisovej ulici a autobusy MHD ako aj autobusy prímestskej dopravy chodia po súběžnej Levočskej ulici, čo komplikuje podmienky pre vybudovanie prestupného terminálu na Levočskej ulici medzi MHD a prímestskou dopravou.

Rovnako chýba trolejbusová trať na uliciach Rusínska – Kuzmányho vrátane obrátiska Pod Šalgovíkom. Celá trolejbusová trakcia MHD je tam sústredená na jediné prepojenie cez Solivarskú ulicu, ktorá sa bude rekonštruovať. Následne idú linky cez ulicu arm. gen. Svobodu, kde je denná intenzita vozidiel 32 tisíc za 24 hodín vrátane medzinárodnej kamiónovej dopravy. Zároveň sa trolejbusy otáčajú na provizórnom obrátisku na Sibírskej ulici, kde vzniká množstvo kolízií s miestnou dopravou.

Meniareň na Solivarskej ulici svojim výkonom nepostačuje a nemá dostatok napájacích skriň pre dve nové trate a to Rusínska – Kuzmányho a budúce prepojenie Sibírska - Pod Šalgovíkom. Popritom je jej technológia technicky prekonaná a v súčasnosti sa už nevyrábajú náhradné diely. Keďže priestorovo nevyhovuje ani objekt je potrebné postaviť v areáli novú meniareň.

Technológia meniarní na Čapajevovej a Mukačevskej ulici je technicky prekonaná, morálne zastaraná a v súčasnosti sa už nevyrábajú na nich náhradné diely. Tiež v meniarni na Mukačevskej ulici je potrebné vymeniť olejové transformátory za suché. Keďže nie je možné odstaviť z prevádzkových dôvodov ani jednu z uvedených meniarní je potrebné postaviť vedľa nich nové meniarne.

Z vyššie uvedeného základného prehľadu prevádzkových charakteristík mestskej hromadnej dopravy je zjavný celkový neutešený stav verejnej dopravy. Napriek tomu sa mesto a DPMP od roku 2015 snažia riešiť tento stav investíciami do infraštruktúry MHD a do obnovy vozového parku. Iba samotný DPMP zrealizoval projekty v rokoch 2016 – 2020 na nákup trolejbusov vo výške 12,84 miliónov EUR. Okrem prepady počtu cestujúcich klesá tiež priemerná prepravná rýchlosť (o 10 % za 15 rokov), čo je aj dôsledkom narastajúcich kongescií na kľúčových dopravných tepnách. Z hlavných prevádzkových údajov je teda zrejmé, 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.

Moderný vozový park bude v blízkej budúcnosti pomerne rozsiahly a vyžaduje modernú a spoľahlivo fungujúcu infraštruktúru trolejbusovej trakcie. Na základe čoho sa zvýši spoľahlivosť trolejbusovej dopravy, rýchlosť prejazdu trolejbusov cez jednotlivé segmenty trate a za pomoci modernizovaných úsekov tratí sa výrazne zníži ich poruchovosť. Vybudovanie obrátiska Clementisova – Levočská skráti nosné linky a umožní zhustiť interval spojov medzi Sídliskom III a centrom mesta. Zároveň vytvorí podmienky pre vybudovanie prestupného terminálu na Levočskej ulici medzi MHD a prímestskou dopravou. Identicky aj navrhovaná trolejbusová trať Rusínska – Kuzmányho vrátane obrátiska Pod Šalgovíkom zrýchli MHD medzi centrom mesta a najväčším prešovským sídliskom Sekčov. Popritom sa vytvorí alternatívne prepojenie, keďže v súčasnosti jediná trolejbusová trať na sídlisko Sekčov vedie

cez Solivarskú ulicu. Vybudovaním novej meniarne na Solivarskej ulici sa zaistí potrebný inštalovaný výkon na prevádzku nových tratí.

Zámerom projektu je vypracovanie projektovej dokumentácie vrátane komplexnej projektovej prípravy pre výstavbu 2 nových úsekov trolejbusových tratí v celkovej dĺžke 1,75 km, 1 obratiska a výstavbu 3 nových meniarí.

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

Mesto Prešov má dostatočné personálne, technické, administratívne a ďalšie prevádzkové kapacity na úspešnú realizáciu projektu i na zabezpečenie dlhodobej udržateľnosti jeho výsledkov. Mesto Prešov má tiež skúsenosti s implementáciou vlastných investičných projektov, ako aj projektov financovaných zo zdrojov EÚ. V rámci tohto programového obdobia mesto implementuje 38 projektov, z toho 12 dopravného charakteru s celkovými oprávnenými výdavkami 6 387 905 EUR.

Kapacita žiadateľa je dokumentovaná v súčasnosti už zrealizovaným projektom s názvom „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov“ (ITMS kód: NFP311030B720). Predmetom realizácie projektu bolo vypracovanie strategického dokumentu „Masterplánu dopravy“ v hodnote 794 819,51 EUR. Tento projekt bol podporený v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

Mesto Prešov má teda dostatočné kapacity na zabezpečenie riadenia projektu. Projektový tím bude zložený z projektového manažéra a finančného manažéra. Tieto pozície budú zastávať interní pracovníci na dohodu o výkone práce.

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 pre prijímateľov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020. Uvedené činnosti zabezpečí osoba, ktorá bude spĺňať minimálne kvalifikačné a odborné požiadavky a to vysokoškolské vzdelanie minimálne II. stupňa a minimálnu odbornú prax 2 roky alebo bude mať ukončené VŠ vzdelanie I. stupňa alebo úplné SŠ vzdelanie s maturitou a minimálnu odbornú prax 3 roky.

Finančný manažér bude zodpovedný za čerpanie finančných prostriedkov pre dosiahnutie cieľov projektu podľa zmluvy, styk s bankovými inštitúciami a za zabezpečenie obchodných procesov z ekonomického hľadiska. Takisto zabezpečuje vyhotovenie interných finančných predpisov, sledovanie čerpania finančných prostriedkov, odpisový plán a evidenciu majetku obstaraného z prostriedkov NFP. Finančný manažér vedie účtovnú agendu, zodpovedá za vypracovanie miezd, zabezpečuje ucelené časti účtovného systému organizácie ako sú evidencia a účtovanie, inventarizácia, spravovanie daní a poplatkov, vyhotovenie, triedenie a archivácia účtovných dokladov. Takisto spracováva prvotnú ekonomickú agendu v rámci projektu pre zaúčtovanie účtovníckami podniku, zabezpečuje evidenciu príjmov, výnosov a výdavkov, nákladov pre sledovanie finančných prostriedkov podľa zmluvy. Uvedené činnosti zabezpečí osoba, ktorá bude spĺňať minimálne kvalifikačné a odborné požiadavky a to

vysokoškolské vzdelanie minimálne II. stupňa a minimálnu odbornú prax 2 roky alebo bude mať ukončené VŠ vzdelanie I. stupňa alebo úplné SŠ vzdelanie s maturitou a minimálnu odbornú prax 3 roky.

Kvalifikačné a odborné predpoklady sa budú preukazovať jednak profesijným životopisom ako aj čestným prehlásením, v ktorom uchádzač o danú pozíciu uvedie konkrétne uskutočňovanie činností v súvislosti s riadením projektov podobného charakteru na preukázanie relevantnej odbornej praxe, uvedie aj konkrétny názov projektu, výšku oprávnených výdavkov a ďalšie relevantné informácie.

Technické zabezpečenie realizácie projektu bude uskutočnené jednak samotným dodávateľom projekčných prác, ktorý vzíde z procesu verejného obstarávania ako subjekt oprávnený uskutočňovať projekčné práce s dostatočným technickým ako aj personálnym zázemím, čo bude preukázané jednak predložením potrebných referencií v oblasti projekcie rovnakého alebo podobného charakteru. Mesto Prešov má dostatočné administratívne a odborné kapacity na riadenie a odbornú realizáciu projektu ako aj rozsiahle skúsenosti s implementáciou vlastných investičných a neinvestičných projektov.

Spracovaná „Analýza dátovej základne pre prípravu a realizáciu projektov v oblasti rozvoja verejnej osobnej dopravy z prostriedkov OPII zo strany mesta Prešov“ konštatuje, že zamestnanci mesta Prešov majú skúsenosti s realizáciou projektov EÚ, avšak nejde o komplexné riadenie vrátane implementácie projektov financovaných zo zdrojov EÚ v rámci celého projektového cyklu projektu. To znamená od definovania zámeru projektu, cez podania žiadosti o projekt, až po jeho úspešnú implementáciu, monitorovanie a ukončenie projektu so zabezpečením udržateľnosti 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. Realizácia projektu výrazne prispeje k naplneniu rozvojového cieľa mesta Prešov, a to zvýšenie celkovej konkurencieschopnosti a kvality verejnej hromadnej dopravy v meste Prešov. Výstavbou 2 úsekov trolejbusových tratí v celkovej dĺžke 1,75 km, 1 obrátiska a 3 meniarňí dôjde k výraznému zvýšeniu bezpečnosti dopravy, komfortu cestujúcich, plynulosti prevádzky a prepravnej rýchlosti. Ďalej dôjde k zníženiu hlučnosti a k zníženiu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie. Súčasne dôjde k výraznej úspore nákladov na údržbu a prevádzku trolejbusových tratí, čo zlepší možnosti podniku pre realizáciu ďalších investícií do modernizácie ekologickej trolejbusovej trakcie a tým pomôže zabezpečiť jej trvalú udržateľnosť. V rámci projektu nebudú vytvorené žiadne pracovné miesta, ale projekt prispeje k udržaniu súčasných pracovných miest.

9. Očakávaný stav a merateľné ciele

<p>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</p>				
Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ ⁷
Vypracovanie projektovej dokumentácie a komplexnej projektovej prípravy pre výstavbu nových trolejbusových tratí, trakčných meniarní a obrátisk	P0366 Počet realizovaných dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením projektu	28	Vypracovanie projektovej dokumentácie	N/A
Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné)				
Cieľ národného projektu	Ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	
N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

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

⁶V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka 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.

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ⁹	P0366 Počet realizovaných dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením projektu
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Dáta sa budú získavať na pravidelných pracovných stretnutiach so zhotoviteľom jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie. Tam bude prezentovaný aktuálny stav rozpracovanosti projektovej dokumentácie. Popritom bude sledované dodržiavanie stanoveného časového harmonogramu, nakoľko jednotlivé stupne dokumentácie na seba nadväzujú. Pokrok v implementácii projektu bude sledovaný aj prostredníctvom výročných monitorovacích správ.

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

11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ¹⁰
<ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie komfortu cestujúcich a atraktivity verejnej dopravy, • zvýšenie prepravnej rýchlosti, • odstránenie kolíznych bodov na trati, • zvýšenie podielu elektrickej trakcie na celkových dopravných výkonoch, • zníženie emisií hluku zaťažujúcich životné prostredie, • zaistenie dostatočného výkonu pre prevádzku trolejbusovej trakcie, • 3 nové diódové meniarne, • zvýšenie konkurencieschopnosti MHD v meste Prešov. 	široká verejnosť	Počet prepravených cestujúcich za rok 2021 trolejbusovou trakciou bol 10 389 tisíc osôb.

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

⁸V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevypĺňa, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

⁹V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

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

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Predmetom realizácie projektu je vypracovanie projektovej dokumentácie vrátane komplexnej projektovej prípravy pre výstavbu 2 nových úsekov trolejbusových tratí, 1 obratiska a 3 meniarňí.

Vypracovanie projektovej dokumentácie vrátane komplexnej projektovej prípravy bude pozostávať:

- Dokumentácia stavebného zámeru (DSZ),
- Posúdenie vplyvov stavby na životné prostredie (EIA),
- Dokumentácia meračských prác (DMP),
- Dokumentácia stavebno-technického a inžiniersko-geologického prieskumu (DSTIGP),
- Dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR),
- Dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP),
- Dokumentácia pre realizáciu stavby (DRS),
- Dokumentácia pre výber zhotoviteľa (DVZ).

Projektová dokumentácia rieši nasledovné 2 úseky trolejbusových tratí, obratisko a 3 meniarne.

Výstavba nových trolejbusových tratí

Objekt č.1 Nové trolejové vedenie Clementisova - Levočská

Nové jednotopové trolejové vedenie umožňujúce otáčanie trolejbusov bude začínať na Levočskej ul. pred križovatkou Levočská – Obrancov mieru – V. Clementisa v smere od centra. Navrhovaná trolejbusová stopa si vyžiada rekonštrukciu križovatky spočívajúcu v umiestnení nových výhybiiek a krížení. Za križovatkou bude pokračovať po Levočskej ul. a cez Volgogradskú ul. sa pripojí do trolejového vedenia na ul. V. Clementisa. Nové trolejové vedenie sa napojí z novej meniarne na Čapajevovej ul. Bude sa jednať o úsek jednotopového trolejového vedenia, kde bude potrebná rekonštrukcia trolejového vedenia križovatky Levočská – Obrancov mieru a takisto bude nutné vybudovať novú zjazdňú výhybku na Clementisovej ulici.

Trolejové vedenie bude ukotvené na ramenách resp. na prevesoch na nových trakčných stožiaroch. Napojenie úseku bude z novej meniarne Čapajevova. Nové verejné osvetlenie navrhujeme na nových stožiaroch. Modernizácia bude zahŕňať aj zastávky MHD, resp. aj výstavbu nových zastávok.

Projektová dokumentácia bude pozostávať z časti trolejové vedenie, napájacie a spätné káble, uzemnenie, verejné osvetlenie, opatrenia v zóne trolejového vedenia, preložky a ochrana inžinierskych sietí, zastávky a diaľkový prenos dát – dispečing. Dĺžka navrhovaného dvojstopového trolejového vedenia bude približne 650 metrov.

Objekt č.2 Nové trolejové vedenie Rusínska – Kuzmányho

Nové trolejové vedenie začne modernizáciou križovatky Škultétyho – Masarykova – Kuzmányho v smere na Škultétyho ulicu po most nad železničnou traťou. Ďalej po

Masarykovej ul. v smere na Hlavnú ul. po historizujúce stožiare a v smere na Košickú ul. po bývalé Odevné závody, pričom križovatka bude viacsmerová. Od tejto križovatky bude nové trolejové vedenie pokračovať cez Kuzmányho ul. po križovatku s Východnou ul. a pokračovať bude po Rusínskej ul. až po križovatku s ul. arm. gen. Svobodu. Obe križovatky budú viacsmerové a budú zrekonštruované.

Projektová dokumentácia bude riešiť výstavbu nového dvojstopového trolejového vedenia, vrátane ťahových výhybiek na troch križovatkách. Trolejové vedenie bude ukotvené na prevesoch na nových trakčných stožiaroch. Napojenie úseku bude z novej meniarne Solivarská cez traťové rozvádzače. Dokumentácia bude takisto riešiť výstavbu nového verejného osvetlenia na nové trakčné stožiare vrátane káblov. Modernizácia bude zahŕňať aj zastávky MHD, resp. aj výstavbu nových zastávok.

Projektová dokumentácia bude pozostávať z časti trolejové vedenie, napájacie a spätné káble, uzemnenie, verejné osvetlenie, opatrenia v zóne trolejového vedenia, preložky a ochrana inžinierskych sietí, zastávky a diaľkový prenos dát – dispečing. Dĺžka navrhovaného dvojstopového trolejového vedenia bude približne 1 100 metrov.

Objekt č.3 Obratisko Pod Šalgovíkom

V rámci výstavby nových trolejových tratí bude navrhnuté aj nové obratisko trolejbusov na ul. Pod Šalgovíkom. Obratisko bude umožňovať otáčanie trolejbusov, ich odstavenie a tiež zázemie pre vodičov. Samotné obratisko bude napojené s predpokladom pokračovania po novom trolejovom vedení na ulicu Pod Šalgovíkom. Súčasťou nového obratiska je aj výstavba komunikácií a spevnených plôch vrátane odvodnenia, verejného osvetlenia, elektrickej prípojky pre sociálne zariadenia a prípojky pre vodu a kanalizáciu.

Napájanie trolejového vedenia bude z novej meniarne na Solivarskej ul. cez nové traťové rozvádzače. Súčasťou projektovej dokumentácie bude aj výstavba nového verejného osvetlenia na trakčných stožiaroch vrátane napájacích vedení. Modernizácia bude zahŕňať takisto zastávku MHD.

Projektová dokumentácia bude pozostávať z časti trolejové vedenie, napájacie a spätné káble, uzemnenie, verejné osvetlenie, opatrenia v zóne trolejového vedenia, preložky a ochrana inžinierskych sietí, zastávky a diaľkový prenos dát – dispečing. Dĺžka navrhovaného dvojstopového trolejového vedenia bude cca 200 metrov.

Výstavba nových meniarň

Objekt č.4 Nová meniareň Solivarská

Projekt rieši výstavbu novej meniarne situovanej vedľa pôvodnej meniarne. Jej parametre budú výsledkom energetického prepočtu, ktorý bude výstupom projektu. Nová meniareň zo stavebného hľadiska predstavuje dvojpodlažný objekt o ploche cca 220 m². Súčasťou stavby bude vodovod, kanalizácia, elektroinštalácia vrátane elektrického vykurovania, elektrický zabezpečovací systém, elektrický požiarňý systém a bleskozvod. Technologická časť meniarne bude pozostávať z 22 kV dvojitej prípojky, VN rozvádzača s novým meraním spotreby, trakčných transformátorov, diódových usmerňovačov s napájačmi a rozvádzačmi spätných káblov. Súčasťou technologickej časti bude transformátor vlastnej spotreby, oddeľovací

izolačný transformátor napojený z distribučnej siete vrátane prívodu a rozvádzača, skriňa signalizácie, zemná ochrana, záložný zdroj RGB a uzemnenie.

Projektová dokumentácia bude pozostávať zo stavebnej časti a to z stavebných konštrukcií, prípojky vody, prípojky kanálu, elektroinštalácie a bleskozvodu, elektrického požiarneho systému, elektrického zabezpečovacieho systému, spoločnej uzemňovacej siete, prípojky VN a prípojky NN.

Prevádzkový súbor - technologická časť bude pozostávať zo VN rozvádzača, trakčných transformátorov, diódových usmerňovačov, DC rozvádzača, káblových prepojení, transformátora vlastnej spotreby, izolačného transformátora, usmerňovača, záložného zdroja, rozvádzača signalizácie, uzemnenia i zemnej ochrany a riadiaceho systému.

Objekt č.5 Nová meniareň Čapajevova

Projekt rieši výstavbu novej meniarne situovanej vedľa pôvodnej meniarne. Jej parametre budú výsledkom energetického prepočtu, ktorý bude výstupom projektu. Nová meniareň zo stavebného hľadiska predstavuje dvojpodlažný objekt. Z hľadiska stavebnej a technologickej časti sa jedná o identický rozsah ako u meniarne na Solivarskej ulici.

Objekt č.6 Nová meniareň Mukačevská

Projekt rieši výstavbu novej meniarne situovanej vedľa pôvodnej meniarne. Jej parametre budú výsledkom energetického prepočtu, ktorý bude výstupom projektu. Nová meniareň zo stavebného hľadiska predstavuje dvojpodlažný objekt. Z hľadiska stavebnej a technologickej časti sa jedná o identický rozsah ako u meniarne na Solivarskej

Cena projekčných prác bola určená na základe zápisnice z verejného obstarávania zo dňa 15.11.2021 v rámci v nadlimitnej zákazky s názvom „Výstavba nových trolejbusových tratí a meniarne a modernizácia trolejbusových tratí – Projektová dokumentácia“ vyhlásenej vo Vestníku verejného obstarávania č. 230/2021 zo dňa 12.10.2021 pod zn. 46033 - MSS a v Úradnom vestníku Európskej únie 2021/S 197-514041.

Podporné aktivity projektu zahŕňajú:

- riadenie projektu
- publicita

Riadenie projektu bude zabezpečené interne zamestnancami mesta Prešov prostredníctvom projektového manažéra a finančného manažéra, ktorí majú dostatočné skúsenosti s implementáciou projektov podobného typu. Začiatok realizácie podporných aktivít je stanovený na 07/2022 po podpise zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. Projektový manažér začne riadiť implementáciu projektu po podpise zmluvy o NFP a následnom podpise zmluvy o dielo s dodávateľom projekčných prác a to sa očakáva v termíne 07/2022. Finančný manažér začne riadiť finančnú časť implementácie projektu spolu so začiatkom realizácie hlavnej aktivity a to v termíne 07/2022. Koniec ich činností a súčasne realizácie podporných aktivít projektu je stanovený v súlade s koncom realizácie hlavnej aktivity a to na termín 12/2023.

Náklady za publicitu a informovanosť projektu budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa. V rámci tejto podpornej aktivity budú realizované prostriedky na zabezpečenie komunikácie a publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu pre prijímateľov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020. Začiatok tejto podpornej aktivity je stanovený na termín 07/2022. Koniec tejto podpornej aktivity je stanovený na termín 12/2023. Dĺžka trvania podporných aktivít projektu je tak 18 mesiacov. Mesto Prešov bude tiež o projekte informovať širokú verejnú prostredníctvom svojho webového sídla a mediálnych správ.

b) V tabuľke nižšie uveďte rámcový popis aktivít, ktoré budú v rámci identifikovaného národného projektu realizované a ich spojenie 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 - Projektová príprava	Vypracovanie projektovej dokumentácie vrátane komplexnej projektovej prípravy pre výstavbu nových trolejbusových tratí, trakčných meniarní a obrátisk	žiadateľ	18 mesiacov
Podporná aktivita – Riadenie projektu	Zabezpečenie riadenia projektu	žiadateľ	18 mesiacov
Podporná aktivita – Publicita projektu	Zabezpečenie informovanosti o projekte v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020	žiadateľ	18 mesiacov

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

13. Rozpočet

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

súvisiace s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie		
Predpokladané finančné prostriedky na hlavné aktivity	Celková suma	Uved'te plánované vecné vymedzenie
Aktivita 1		
Vypracovanie projektovej dokumentácie 021 – Stavby	1 267 140,00	Náklady na vypracovanie všetkých stupňov projektovej dokumentácie vrátane komplexnej projektovej prípravy určené na základe zápisnice z verejného obstarávania zo dňa 15.11.2021 v rámci nadlimitnej zákazky s názvom „Výstavba nových trolejbusových tratí a meniarňí a modernizácia trolejbusových tratí – Projektová dokumentácia“ vyhlásenej vo Vestníku verejného obstarávania č. 230/2021 zo dňa 12.10.2021 pod zn. 46033 - MSS a v Úradnom vestníku Európskej únie 2021/S 197-514041.
Hlavné aktivity SPOLU	1 267 140,00	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
Riadenie projektu 521 – Mzdové výdavky	18 690,00	Náklady spojené s riadením projektu za obdobie 18 mesiacov za pomoci projektového a finančného manažéra boli stanovené na základe finančných limitov uvedených v Príručke k oprávnenosti výdavkov, Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020.
Podporné aktivity SPOLU	18 690,00	
CELKOM	1 285 830,00	

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

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

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

Národný projekt nebude využívať zjednodušené vykazovanie výdavkov.

16. Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov
Informácie sa vyplňajú iba pre investičné¹¹ typy projektov.

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹² ? (áno/nie)	N/A
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) ¹³	N/A

¹¹ Investičný projekt – dlhodobá alokácia finančného aj nefinančného kapitálu na naplnenie investičného zámeru až do etapy, kedy projekt vstúpi do prevádzkovej etapy a prípadne začne generovať stabilné príjmy. Investičný projekt smeruje k: výstavbe stavby alebo jej technickému zhodnoteniu; nákupu pozemkov, budov, objektov alebo ich častí; nákupu strojov, prístrojov, tovarov a zariadení; obstaraniu nehmotného majetku vrátane softvéru. Zdroj: Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR.

¹² Pozri aj Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (dostupné na: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=26598>)

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

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

Mapa lokalizácie projektu

