

# Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

## ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu:

**Modernizácia údržbovej základne v Košiciach, realizácia - I. etapa**

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

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

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

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

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

### **2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu**

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

### 3. 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 údržbovej základne a dopravných prostriedkov (električiek a trolejbusov) využívaných pre zabezpečenie výkonov v dráhovej MHD na základe Zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave v Košiciach na roky 2009 - 2023. Vzhľadom na túto skutočnosť je DPMK v podstate jediným oprávneným prijímateľom projektu. Na základe uvedeného nebude na projekt vyhlasovaná výzva. Prínosy realizačného projektu budú mať verejný charakter a budú slúžiť širokej verejnosti.
Má prijímateľ osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu priamo zo zákona, osobitných právnych predpisov, resp. je uvedený priamo v príslušnom operačnom programe?	Žiadateľ je uvedený priamo v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra ako oprávnený prijímateľ. Na území mesta ide o jediný dopravný podnik, ktorý prevádzkuje mestskú hromadnú dopravu. Zároveň vlastní vozidlá MHD a vykonáva údržbu vozidlového parku dráhovej MHD.
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Dopravný podnik mesta Košice, akciová spoločnosť
Sídlo	Bardejovská 6, 043 29 Košice
IČO	31701914

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

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

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

<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 akejkoľvek 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.

## 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	11/2019
Uveďte plánovaný štvrtrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	I/2020
Uveďte plánovaný štvrtrok spustenia realizácie projektu	IV/2020
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	21 mesiacov

## 6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	21 936 032
Celkové oprávnené výdavky projektu	23 090 560
Vlastné zdroje prijímateľa	1 154 528

## 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) prostredníctvom realizácie nasledujúceho opatrenia:

- OPVO8 - Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elektrobusesy

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“ a projekt „Modernizácia depa“.

Zo štúdie realizovateľnosti projektu vyplynul návrh optimálneho technického riešenia, ktorý predpokladá nasledovné technické riešenie a s ním súvisiace požiadavky na modernizáciu depa:

- vytvoriť potrebný priestor pre výkon predpísanej údržby a opráv koľajových vozidiel,
- zmodernizovať špecializované dielne na výkon údržby jednotlivých funkčných celkov,
- dovybaviť depo potrebným strojným a technologickým zariadením,
- znížiť vplyv počasia na odstavené vozidlá prekrytím odstavných koľají,
- zlepšiť podmienky pre výkon externého a interného čistenia vozidiel,
- zlepšiť pracovné podmienky zamestnancov a zvýšiť bezpečnosť práce,
- znížiť energetickú náročnosť údržby a prevádzky modernizáciou strojných a technologických zariadení,
- znížiť environmentálne záťaž a riziká environmentálnych havárií, ako aj iných technických mimoriadnych udalostí a havárií,
- vytvoriť lepšie možnosti pre automatické stavenie vlakovej cesty a zlepšiť manipuláciu s vozidlami po zokruhovaní trate v areáli depa,
- znížiť režijné náklady na výkon jednotlivých druhov údržby, ako aj náklady na udržiavanie budov a areálu.

Následne na to bola v rámci projektu s názvom „Modernizácia električkového depa DPMK – projektová dokumentácia“ (ITMS kód: 23140110032) spracovaná dokumentácia meračských prác, dokumentácia stavebno-technického prieskumu, dokumentácia stavebného zámeru, dokumentácia pre územné rozhodnutie a dokumentácia pre stavebné povolenie. Nato bola vykonaná štátna expertíza a vydané právoplatné územné rozhodnutie. Posledným krokom bolo zabezpečenie vydania právoplatných stavebných povolení a to:

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

**c. Uved'te, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných 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; 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,

---

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

**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 239 tisíc obyvateľov. DPMK svoje služby poskytuje nielen Košičanom, ale aj cestujúcim z prímestských častí. Nosnú kostru dopravného systému MHD tvoria električková a autobusová trakcia, ktoré sa na celkových prepravných výkonoch podieľajú 99 %. Celkovo bolo DPMK v roku 2018 prepravených 82,003 miliónov osôb. Z toho 21,453 miliónov cestujúcich bolo prepravených električkami a 60,55 miliónov autobusmi. Ročný objem dopravných výkonov v roku 2018 bol 15 469 tisíc vozových kilometrov, čo je pokles oproti roku 2017 o 5,03 %. Z dlhodobého hľadiska je počet vozových kilometrov stabilizovaný napriek trvalému poklesu počtu prepravených osôb.

K 31.12.2018 disponoval DPMK vozovým parkom s počtom 98 električiek, 11 trolejbusov a 222 autobusov. Dopravná sieť MHD ku koncu roka 2018 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 2018 prepravu na 64 linkách pravidelnej hromadnej dopravy, a to 15 električkových a 49 autobusových linkách.

V roku 2014 začal DPMK v spolupráci s mestom Košice komplexnú modernizáciu nákupom električiek a modernizáciou tratí. Tretím kľúčovým modernizačným projektom je modernizácia depa električiek. V depe, ktoré je vo vlastníctve DPMK, je parkovaný a vo vlastnej réžii servisovaný celý vozový park električiek. Depo je z roku 1966 a bez zásadnejšej rekonštrukcie funguje dodnes. Pozostáva z haly generálnych a mimoriadnych opráv, výpravnej haly, hál ľahkej a ťažkej údržby, meniarne, haly údržby koľajových konštrukcií a viacerých dielní. Súčasťou areálu sú aj šatne pre zamestnancov, umývacie centrum, skladovacie priestory, 3 administratívne budovy a jedáleň. Celková dĺžka koľají vrátane výhybiiek vo vozovni je 7,5 km. Počet výhybiiek je 60 kusov. Všetky objekty i koľaje sú v nevyhovujúcom stave, čo si vyžaduje okamžitú rozsiahlu modernizáciu.

Momentálne DPMK čelí silnej konkurencii zo strany individuálnej automobilovej dopravy (IAD), ktorá je jeho najväčším konkurentom. IAD postupne znižuje počet prepravených osôb MHD, a tým aj podiel podniku na dopravnom trhu. Výsledky dopravných výkonov a hospodárenia DPMK ukazujú, že aj napriek zvýšenému dopravnému výkonu dochádza ku klesaniu počtu prepravených osôb. Úbytok cestujúcich za obdobie posledných 15 rokov, možno pripísať najmä nedostatkom ako sú nevyhovujúce prepravné podmienky a kvalita dopravy, nevhodná časová harmonizácia jednotlivých druhov verejnej hromadnej prepravy, nízka mobilita občanov za prácou, vplyv nezamestnanosti, regionálne rozvojové disparity, atď. Tieto a ďalšie dôvody spôsobili odliv cestujúcich na individuálnu osobnú dopravu a autobusovú verejnú dopravu.

SWOT analýza realizovaná v rámci Štúdie realizovateľnosti projektov „Obnova vozového parku električiek Košice“ a „Modernizácia električkových tratí v meste Košice“ (2013) identifikovala tieto kľúčové slabé stránky DPMK a prevádzky MHD v Košiciach ako sú zastaraná a technicky nevyhovujúca infraštruktúra, zastaraný a nevyhovujúci vozový park, vysoké náklady na údržbu, nedostatok originálnych náhradných dielov na údržbu jestvujúcej flotily, vysoká poruchovosť vozového parku, vysoký počet lokálnych obmedzení rýchlosti, žiadna preferencia MHD oproti IAD, nízka plynulosť prevádzky, nízka úroveň investícií do

modernizácie infraštruktúry, dlhodobý pokles prepravovaných zákazníkov, zvýšené zaťaženie životného prostredia negatívnymi vplyvmi (hluk, vibrácie), nedostatočná ekonomická efektivita prevádzky, nevyhovujúci stav niektorých zastávok MHD (bezpečnosť, bezbariérovosť), meškanie a nespoľahlivosť spojov, nedostatočné technické zázemie a nízky komfort prepravy pre cestujúcich.

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

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

Existujú objekty depa sú najviac dotknuté novými električkovými súpravami a je nutné ich modernizovať. Nové vozidlá, ktoré boli dodané DPMK, majú väčšiu dĺžku vozidiel (22,6 m), než predtým používané električky T3 a ešte premávajúce električky typu T6 (15 m). Keďže dĺžka vozidla je limitujúcim faktorom pre väčšinu prevádzok v rámci areálu, nové vozidlá si vyžadujú úpravy v týchto prevádzkach. Jedná sa najmä o prevádzku haly ťažkých opráv (bude modernizovaná v II. etape), kde sú vykonávané pravidelné opravy vozidiel a kde je nutné, aby sa do priestoru vmestilo celé vozidlo. Ďalej sa jedná o umývaciu linku a o prevádzku dennej údržby, ako aj o výpravnú halu a odstavnú plochu, kde sa radia električky pred výjazdom. Areál ako taký bol určený pôvodne na opravu a údržbu 72 „krátkych“ električiek, avšak v súčasnosti ich DPMK prevádzkuje 98. Kritickým miestom je aj celá koľajová časť, ktorá je v nevyhovujúcom stave. V areáli DPMK sa nachádzajú aj objekty, ktorých sa síce nedotkne zmena dĺžky vozidla, a teda sa ich rekonštrukcia priamo netýka, ale ich stav, resp. ich vnútorné vybavenie je nevyhovujúce. Jedná sa o objekty administratívnych budov a objekty údržby tratí. V týchto objektoch sú nevyhovujúce rozvody vody, kanalizácie a tepla, ako aj silnoprádové a slaboprádové rozvody.

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

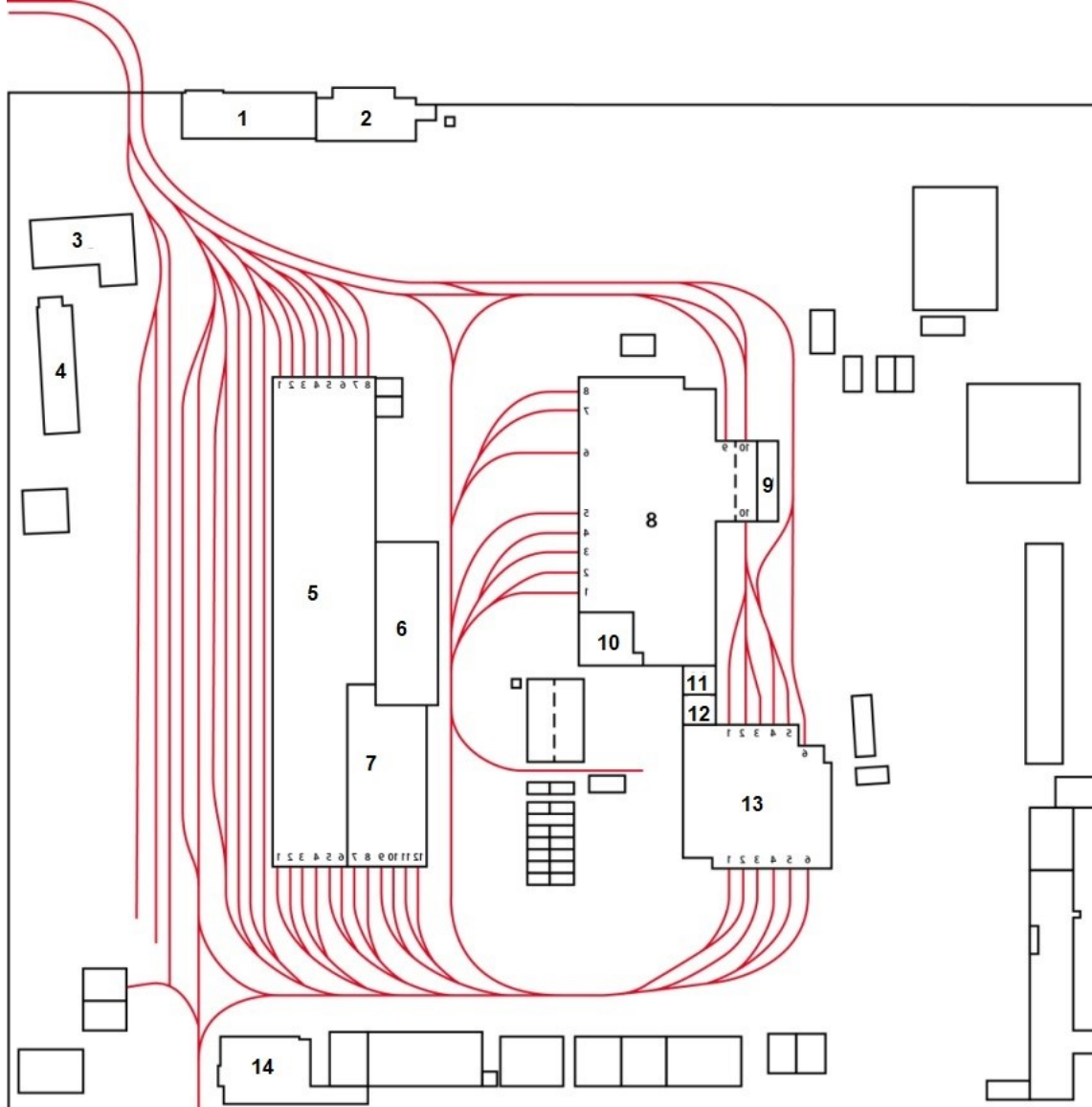
#### Charakteristika aktuálneho stavu depa

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

- koľajisko,
- trolejové rozvody a ostatné elektrické vedenia,

- odstavná a výpravná plocha pre električky (čiastočne krytá),
  - prevádzka dennej údržby a dennej očisty (uzavretý priestor),
  - prevádzka ťažkých opráv (uzavretý priestor),
  - prevádzky dielní a údržby tratí,
  - prevádzky dielní a údržby trolejových vedení,
  - ostatné pomocné prevádzky ako sú výmenníkové stanice tepla, regulačná stanica plynu, externá umývareň vozidiel, administratívne priestory a jedáleň.
- Areál je v súčasnosti vybavený kompletnou infraštruktúrou ako sú rozvody pitnej a požiarnej vody, kanalizácia, slaboprúdové rozvody (intranet a oznamovacie káble), elektro, horúcovod a rozvody plynu. Tieto rozvody sú napojené na prípojky z verejných zdrojov, pričom kapacitne tieto zdroje stačia aj pre skutkový stav, aj pre plánovanú rekonštrukciu.

**Mapa č.1: Schéma električkovej vozovne**





Zdroj: DPMK, Úsek techniky a údržby, 2019

Areál pozostáva z nasledovnej infraštruktúry:

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

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

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

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

Hala sa skladá z troch častí:

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

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

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

Hala ľahkej údržby (označenie 13)

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

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

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

objektu a slúži ako sklad i ako odprašovací kanál. Táto časť objektu bude zrušená. Objekt je napojený na jestvujúcu technickú infraštruktúru.

#### Koľajisko a súvisiace spevnené plochy

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

#### Silové a slaboprúdové rozvody

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

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

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

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

DPMK má dostatočné personálne, technické, administratívne a ďalšie prevádzkové kapacity na úspešnú realizáciu projektu i na zabezpečenie dlhodobej udržateľnosti jeho výsledkov. DPMK má tiež rozsiahle skúsenosti s implementáciou vlastných investičných projektov ako aj zo zdrojov EÚ. Kapacita žiadateľa je dokumentovaná aj úspešne realizovaným projektom nákupu 33 kusov električiek, ktorý bol implementovaný v rokoch 2014-2015. DPMK takisto zrealizoval projekt „Modernizácia električkového depa DPMK - projektová dokumentácia“ na projektovú dokumentáciu depa. Všetky tieto projekty boli podporené z Operačného programu

Doprava. Okrem spomínaného projektu, DPMK úspešne zrealizoval projekt nákupu elektrobusev podporený z Operačného programu Životné prostredie 2007-2013 a v minulosti DPMK participoval na projekte z rovnakého operačného programu na nákup CNG autobusov, ktoré realizovalo mesto Košice. Zároveň v rámci nového programového obdobia už úspešne ukončil projekt „Obnova vozidlového parku električiek v Košiciach – 1. časť“ z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, v rámci ktorého podnik nakúpil ďalších 13 električiek. Celková suma oprávnených výdavkov bola vo výške 18 850 481 EUR. Takisto podnik už úspešne ukončil projekt s názvom „Nákup vysokoenvironmentálnych nízkopodlažných autobusov MHD v DPMK, a.s.“

Podnik má dostatočné kapacity na zabezpečenie riadenia projektu. Projektový tím bude zložený z 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 dodržiavanie časového harmonogramu projektu a zodpovedať za kontrolu a efektívne vynakladanie finančných prostriedkov. Takisto projektový manažér plánuje, organizuje, riadi, zabezpečuje a kontroluje aktivity projektu, komplexne pripravuje procesy na priebežné monitorovanie aktivít. Súčasne zodpovedá za propagáciu projektu a jeho realizáciu v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu OPII. Uvedené činnosti zabezpečí osoba, ktorá bude spĺňať minimálne kvalifikačné a odborné požiadavky, a to vysokoškolské vzdelanie minimálne II. stupňa a minimálnu odbornú prax 2 roky alebo bude mať ukončené VŠ vzdelanie I. stupňa alebo úplné SŠ vzdelanie s maturitou a minimálnu odbornú prax 3 roky.

Finančný manažér bude zodpovedný za čerpanie finančných prostriedkov pre dosiahnutie cieľov projektu podľa zmluvy, styk s bankovými inštitúciami a za zabezpečenie obchodných procesov z ekonomického hľadiska. Takisto zabezpečuje vyhotovenie interných finančných predpisov, sledovanie čerpania finančných prostriedkov, odpisový plán a evidenciu majetku obstaraného z prostriedkov NFP. Finančný manažér vedie účtovnú agendu, zodpovedá za vypracovanie miezd, zabezpečuje ucelené časti účtovného systému organizácie ako sú evidencia a účtovanie, inventarizácia, spravovanie daní a poplatkov, vyhotovenie, triedenie a archivácia účtovných dokladov. Takisto spracováva prvotnú ekonomickú agendu v rámci projektu pre zaúčtovanie účtovníckami podniku, zabezpečuje evidenciu príjmov, výnosov a výdavkov, nákladov pre sledovanie finančných prostriedkov podľa zmluvy. Uvedené činnosti zabezpečí osoba, ktorá bude spĺňať minimálne kvalifikačné a odborné požiadavky a to vysokoškolské vzdelanie minimálne II. stupňa a minimálnu odbornú prax 2 roky alebo

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

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

#### Technické zabezpečenie

Technické zabezpečenie realizácie projektu bude uskutočnené samotným dodávateľom modernizácie údržbovej základne, ktorý vzíde z procesu verejného obstarávania. Bude sa jednať o subjekt s dostatočným technickým, ako aj personálnym zázemím, čo bude preukázané jednak predložením potrebných referencií v oblasti modernizácie údržbovej základne alebo podobného charakteru. Zabezpečenie technickej realizácie projektu bude uskutočnené za pomoci pracovníkov úseku techniky a údržby, stavebným dozorom s potrebným oprávnením a odbornými znalosťami a skúsenosťami.

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

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

Realizáciou projektu žiadateľ naplní cieľ a očakávané výsledky prioritnej osi 3 Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, a to zlepšenie kvality údržby dráhových vozidiel MHD. Očakáva sa, že výstavba a modernizácia údržbovej základne v synergii s projektmi zameranými na obnovu vozového parku a výstavbu a modernizáciu infraštruktúry pre dráhovú MHD prispeje k zvýšeniu kvality služieb ponúkaných MHD, zlepšeniu kultúry a komfortu cestovania v rámci MHD, zlepšeniu jej spoľahlivosti a bezpečnosti a podnieti rast dopytu po službách MHD.

## 9. Očakávaný stav a merateľné ciele

V tejto časti popíšte očakávané výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k rozvoju oblastí 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>
Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku dráhovej MHD	P0492 - Počet vybudovaných a zmodernizovaných technických základní na opravu a údržbu vozového parku dráhovej MHD	1	Modernizácia električkového depa DPMK	N/A
<b>Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné)</b>				
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.*

## 10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.<sup>8</sup>

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

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

<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.

<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.

## 11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet <sup>10</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- vytvorené technické podmienky na garážovanie a bezproblémovú údržbu všetkých typov koľajových vozidiel, vrátane dlhších typov do 32 m, pričom kapacita vozovne sa bude v závislosti od skladby vozového parku pohybovať od 67 ks (ak by boli všetky vozidlá dlhé 30 m) po 92 ks (ak by boli všetky vozidlá dlhé 22 m) električiek,</li> <li>- znížené náklady údržby a prevádzky,</li> <li>- znížené riziká havárií, kolíznych situácií a možných environmentálnych záťaží,</li> <li>- udržané pracovné miesta a zlepšené pracovné podmienky zamestnancov DPMK, vrátane zvýšenej bezpečnosti práce,</li> <li>- zavedené najmodernejšie technológie na údržbu a opravy koľajových vozidiel.</li> </ul>	<p>široká verejnosť (občania mesta, občania okolitých obcí a miest dochádzajúci za prácou a návštevníci mesta)</p>	<p>Počet prepravených cestujúcich za rok 2018 je 82 003 tisíc osôb. Z toho električková trakcia prepravila 21 453 tisíc cestujúcich.</p>

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

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

Primárnou cieľovou skupinou sú občania mesta Košice cestujúci mestskou verejnou dopravou. V roku 2018 celkovo DPMK prepravil 82 003 tisíc cestujúcich, čo priemerne denne predstavuje 224 665 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.

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

## 12. Aktivity

### a) Uved'te detailnejší popis aktivít.

#### b)

Predmetom realizácie projektu „Modernizácia údržbovej základne v Košiciach, realizácia - I. etapa“ je stavebná a technologická modernizácia električkového depa. Projekt bude realizovaný v rámci jednej hlavnej aktivity s názvom „Modernizácia električkového depa DPMK“. Realizáciu hlavnej aktivity projektu zabezpečí externý dodávateľ vybraný vo verejnom obstarávaní. Začiatok realizácie hlavnej aktivity je stanovený na 10/2020 po podpise zmlúv s externým dodávateľom. Koniec realizácie hlavnej aktivity projektu je stanovený na termín 06/2022. Dĺžka trvania hlavnej aktivity projektu je stanovená na 21 mesiacov. Predmetom projektu budú nasledovné stavebné práce a dodávka technológií:

### Koľajisko, súvisiace spevnené plochy a potrebná infraštruktúra

#### *Koľajový zvršok*

Koľajnice budú NT3 na betónových podvaloch alebo železobetónovej doskách. Dosky sú navrhované o hrúbke 300 mm, vystužené KARI sieťou. Štrkové lôžko je navrhnuté z frakcie 32 - 64 mm a bude v hrúbke 300 mm pod ložnou plochou podvalu alebo dosiek. Pre potreby údržby a opravy nových električkových súprav bude potrebné zmeniť konfiguráciu koľajiska pre umývač a halu ťažkých oprav. Hala bude umiestnená v južnej časti areálu. Do haly bude zaústených 10 koľají, z toho 4 do karosárne, brúsiarne a lakovne a 6 do haly pre ťažké opravy. Koľajnice v halách budú upevnené na múrikoch alebo na podperách nad prehliadkovými kanálmi. Koľajové napojenie novej haly bude cez koľajovú harfu, výhybky uložené v slede za sebou s jedným jazykom. Okrem toho sa zmodernizujú výhybky v areáli a vybuduje sa nová koľajová spojka pred vstupom do vozovne. Sklad vedľa budovy dennej očisty bude asanovaný z dôvodu trasovania koľají.

#### *Výhybky*

Výmenná časť výhybiek, srdcovky a kríženia budú blokové a výhybky budú ovládané hydraulicky. Žliabkové koľajnice budú odvodnené do existujúcich kanalizačných, resp. drenážnych šachiet. Výhybky v areáli budú ovládané manuálne, navrhovaný je elektrický ohrev výhybiek. Celkový počet výhybiek je 65 kusov.

#### *Koľajový spodok*

Pre spevnenie koľajového zvršku bude do sanačnej vrstvy uložený železobetónový panel o hrúbke 150 mm. Sanačná vrstva bude vodorovná zo štrkopiesku o hrúbke 200 mm. V navrhovanej skladbe koľajového zvršku, ako aj koľajového spodku, sú zakomponované prvky pre zníženie, resp. zamedzenie šíreniu hluku a vibrácií.

#### *Spevnené plochy*

Plocha, ktorá vznikne po uložení nového koľajového roštu a výhybiek, sa vyplní asfaltobetónom alebo v halách vystuženým betónom až po horný povrch štrkového lôžka. Styk konštrukcie vozovky a priechodov s konštrukciou koľajového zvršku bude riešený ako jeden celok bez výškových rozdielov a iných bariér. Nová spevnená plocha sa napojí na existujúce plochy, ktoré sa neupravujú.

### Modernizácia trolejového vedenia

Trakčná sústava bude 2 DC 600 V, resp. 750 V. V rámci depa bude navrhnutá kompletná modernizácia trolejového vedenia vrátane trakčných stožiarov, napájacích odpájačov a úsekových deličov. Rozsah modernizácie je nad všetkými modernizovanými koľajami. Súčasťou modernizácie je aj trolejové vedenie v umývači električiek a v novej hale na ťažkú

údržbu. Modernizácia bude pozostávať z výmeny trolejového vedenia za nové trakčné stožiare v prevedení so žiarovým pozinkovaním.

#### Modernizácia napájacích a spätných káblov

Nové trolejové vedenie sa bude napájať novými napájacími káblami z meniarne „E“. Trolejové vedenie sa rozdelí na 2 samostatné napájacie úseky. Z meniarne „E“ sa napoja káblami napájacie skrine, z ktorých budú napojené jednotlivé napájacie odpájače riešené v rámci trolejového vedenia. Pre odsávanie koľajových spätných prúdov sa inštaluje štvorica nových káblov z každého odsávacieho úseku. Samotné pripojenie na koľaj bude riešené cez svorkovnicovú skriňu inštalovanú medzi koľajnicami a káblami. Spätné káble budú ukončené v rozvádzači spätných káblov v meniarni. Napájacie skrine budú mať odpájače s motorickým ovládaním.

#### Modernizácia vonkajšieho osvetlenia

Súčasťou modernizácie vozovne je aj výmena trakčných stožiarov. Na vybrané trakčné stožiare sa nainštalujú svietidlá moderného typu na báze LED. Navrhované svietidlá budú inštalované na jednoramenné, dvojramenné a trojramenné výložníky v prevedení so žiarovým pozinkovaním. Vo vybraných stožiaroch bude nainštalovaná elektrovýzbroj s istením svietidiel. Napojenie verejného osvetlenia bude umiestnené v blízkosti novej trafostanice. Z rozvádzača k jednotlivým vybraným stožiarom sa uloží kábel pre napojenie svietidiel. Spolu s káblom bude nutné uložiť aj pás na uzemnenie osvetľovacích stožiarov. Ovládanie osvetlenia bude automatické cez svetlocitlivé relé a spínacie hodiny. Regulácia verejného osvetlenia automaticky bude cez plynulé znižovanie, resp. zvyšovanie intenzity z dispečingu.

#### Modernizácia ovládania a ohrevu výhybiek

Nové rozjazdné výhybky budú elektrické a zjazdné mechanické. Elektrické ovládanie výhybiek bude riadené „riadiacimi skriňami výhybiek (RSV)“ rozmiestnenými podľa požiadaviek investora. Jedna riadiaca skriňa bude ovládať viacero výhybiek v jej blízkosti. Elektrický ohrev výhybiek bude riešený pomocou „skriň elektrického ohrevu SEO“ rozmiestnených po celom areáli depa DPMK. Graficky a systémovo naviaže na stavby IKD, MEU a MET.

#### Modernizácia mazníkov

Na mazanie koľajnic bude navrhnutý nový systém mazania. Bude použitý automatický mazací systém. Mazacie miesta budú umiestnené do oblúkov.

#### Nové diaľkové ovládanie a monitoring

Jedná sa o vybudovanie dátových rozvodov pre všetky objekty, ktoré budú prepojené novými dátovými káblami. Súčasťou modernizácie bude aj rozšírenie riadiaceho systému zavedeného v rámci MET aj do modernizovanej vozovne. Všetky výhybky, ich ohrev a ovládanie budú napojené na centrálny dispečing, čo umožní ich ovládanie resp. monitoring. Monitorované a ovládané budú nasledovné zariadenia:

- ohrev výhybiek a ovládanie odpájačov v napájacích skriniach, ovládanie úsekových deličov bude diaľkové z dispečingu.
- mazníky a ovládanie mazníkov bude napojené na elektrodispečing.
- ovládanie verejného osvetlenia bude napojené na centrálny dispečing, čo umožní automatickú reguláciu.

#### Modernizácia zásobovania elektrickou energiou

Bude nutné zabezpečiť oddelené a nezávislé napájanie jednotlivých zmodernizovaných častí areálu depa. Jedná sa o oddelenie prevádzkovej, resp. trolejovej časti, od tzv. „civilnej“, tzn.



bežná elektroinštalácia v objektoch, ktorá nesúvisí s prevádzkou koľajových vozidiel. Pre tento účel je uvažované so zriadením novej VN prípojky, novej trafostanice a nových NN rozvodov.

#### *Úpravy v DS 22 kV*

Predmetom modernizácie zásobovania elektrickou energiou z verejnej siete sú aj úpravy v DS –VSD spočívajúce v inštalácii vonkajšieho VN rozvádzača. Tento bude zaslučkovaný do existujúceho VN 22 kV vedenia na Bardejovskej ulici. Pripojovací bod napájania sa určí na základe novej žiadosti o pripojenie.

#### *Prípojka 22 kV*

Z nového vonkajšieho rozvádzača VN bude vedená nová káblková VN prípojka do novej kioskovej trafostanice vedľa administratívnej budovy. Prípojka bude riešená káblami, ktoré budú ukončené koncovkami. Predpät'ová ochrana bude vo VN rozvádzači kioskovej trafostanice.

#### *Kiosková trafostanica*

Pre zásobovanie celého areálu vozovne bude navrhnutá nová trafostanica kioskového typu v štandardnom vyhotovení. V samotnej trafostanici bude inštalovaný VN rozvádzač s dvoma poľami. Transformátor bude výkonu 630 kVA s prevodom 22/0,4 kV v suchom prevedení. Na sekundárnej strane bude inštalovaný rozvádzač NN s fakturačným meraním a 12 vývodmi. Súčasťou NN bude aj centrálna automatická kompenzácia.

#### *Hlavné napájacie rozvody*

Z novej trafostanice bude navrhnuté napojenie novými káblami navrhovaných objektov umývača električiek a haly na ťažkú údržbu. Káble budú ukončené v nových rozvádzačoch vo vnútri vyššie spomínaných objektoch.

#### Budova umývača električiek (nový objekt)

Pôvodná budova umyvárky bude asanovaná. Na mieste pôvodnej sa vybuduje nová hala umývača električiek. V hale mytia budú inštalované dve nezávislé linky mytia so stredovým velínom. Prístup do velínu bude po stredovej presklenej lávke. Rozmery budovy budú 2 x 40m x 6 m a výška minimálne 8 m z dôvodu umiestnenia stredového spoločného velína. Priebežne cez umývač bude vedené trakčné vedenie. Zariadenie čističky odpadovej vody bude dimenzované na jednu čističku, lebo proces mytia sa bude vykonávať len v jednej hale a v druhej hale budú vykonávané dočist'ovacie práce a naopak. Zariadenie bude zahŕňať ovládací panel, zmäkčovanie, reverznú osmózu, zásobníky, potrubné rozvody, recyklačné zariadenie, kalojem a odlučovač oleja. Voda pre umývaciu linku bude navrhnutá zo súčasnej vodnej nádrže, kde bude úžitková voda čerpaná z existujúcej studne. Nádrž je blízko haly a bude prepojená s nádržou umiestnenou v priestoroch umývača, konkrétne v miestnosti technológie. Tam bude navrhnutá tlaková stanica na zabezpečenie požadovaného tlaku. Prepojenie medzi nádržami bude pomocou potrubia a jeho dĺžka bude 55 m. Na požiarne zabezpečenie haly umývača budú navrhnuté dva hydranty, ktoré sa osadia na existujúcom areálovom vodovode.

Keďže hala umývača bude navrhnutá v mieste existujúcej umyvárky, nie je potrebné vybudovať kanalizačnú prípojku. Dažďové vody budú zaústené sčasti do existujúcej a sčasti do navrhovanej kanalizácie, ktorá bude navrhovaná v rámci odvodnenia okolitých plôch pred budovou umývača. Rovnako ako pred halou opráv aj v tejto časti areálu bude odvodnenie plôch riešené líniovými odvodnením zaústeným do vpustov. Celková dĺžka navrhutej kanalizácie vrátane prípojok bude 256 m.

### Prevádzka dennej údržby a dennej očisty

V budove budú vymenené koľajnice a upevňovadlá na všetkých 5 koľajach. V priestore budú osadené chýbajúce tri prehliadkové lávky s výstupmi vo voľnom priestore medzi koľajami. Jedna lávka bude predĺžená s pokračovaním na plnú dĺžku haly. Okrem doplnenia lávok bude nutné zrekonštruovať osvetlenie a elektroinštaláciu. Rovnako bude nutné opraviť zatekajúcu strechu a vonkajšie a vnútorné omietky.

### Zastrešenie odstavných koľají

Strecha jestvujúceho objektu bude opravená proti zatekaniu. V rámci modernizácie areálu vozovne sa uvažuje s vybudovaním nového zastrešenia aj nad ostatnými koľajami a jeho rozsah bude 4 250 m<sup>2</sup>. Takto bude zastrešených 7 koľají. Nové zastrešenie bude tvoriť prístrešok z ľahkej konštrukcie na oceľových stĺpoch.

Súčasťou hlavnej aktivity budú aj náklady na stavebný dozor.

### Podporné aktivity projektu zahŕňajú:

- riadenie projektu
- publicita projektu

Riadenie projektu bude zabezpečené interne zamestnancami podniku prostredníctvom manažéra/experta pre verejné obstarávanie, projektového manažéra a finančného manažéra, ktorí majú dostatočné skúsenosti s implementáciou projektov podobného typu. Začiatok realizácie podporných aktivít je stanovený na 10/2019 v súlade so začiatkom verejného obstarávania. Manažér/expert pre verejné obstarávanie zabezpečí procesy verejného obstarávania pre projekt, a to výber dodávateľa stavených prác a technológie. Manažér/expert pre verejné obstarávanie bude zabezpečovať procesy verejného obstarávania od 10/2019 do 09/2020. Projektový manažér začne riadiť implementáciu projektu po podpise zmluvy o NFP, a to sa očakáva v termíne 03/2020. Finančný manažér začne riadiť finančnú časť implementácie projektu spolu so začiatkom realizácie hlavnej aktivity, a to v termíne 10/2020. Koniec ich činností a súčasne realizácie podporných aktivít projektu je stanovený v súlade s koncom realizácie hlavnej aktivity, a to na termín 06/2022. Dĺžka trvania podporných aktivít projektu je tak 33 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
<b>Aktivita 1 - Modernizácia električkového depa DPMK</b>	Modernizácia údržbovej základne	žiadateľ	21 mesiacov
<b>Podporná aktivita – riadenie projektu</b>	Zabezpečenie riadenia projektu	žiadateľ	33 mesiacov
<b>Podporná aktivita – publicita projektu</b>	Zabezpečenie informovanosti o projekte v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu	žiadateľ	33 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
<b>Aktivita 1 – Modernizácia električkového depa DPMK</b>		
021 - Stavby	22 620 000	Náklady na stavebné práce a stavebný dozor. Náklady na stavebné práce určené na základe projektovej dokumentácie na stavebné povolenie a realizáciu stavby. Náklady na stavebný dozor určené kvalifikovaným odhadom na základe predchádzajúcich skúsenosti.
022 - Samostatné hnutelné veci a súbory hnutelných vecí	450 000	Náklady na nákup technologického vybavenia. Cena určená z projektovej dokumentácie na stavebné povolenie a realizáciu stavby.
<b>Hlavné aktivity SPOLU</b>	<b>23 070 000</b>	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
skupina výdavkov 521 – Mzdové výdavky	19 760	Náklady spojené s externým riadením projektu za pomoci projektového a finančného manažéra. Externé riadenie projektu je detailne popísané v kapitole č.12 na strane 18.
skupina výdavkov 518 – Ostatné služby	800	Prostriedky na zabezpečenie komunikácie a publicity projektu. Výroba a inštalácia veľkoplošného (dočasného) pútača a stálej tabule.
<b>Podporné aktivity SPOLU</b>	<b>20 560</b>	
<b>CELKOM</b>	<b>23 090 560</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>11</sup> typy projektov.*

<b>Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov</b>	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti <sup>12</sup> ? (áno/nie)	áno
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	Štúdia realizovateľnosti projektov „Obnova vozového parku električiek Košice“ a „Modernizácia električkových tratí v meste Košice“  <a href="https://www.dpmk.sk/sites/default/files/images/stories/Projekty-EU/%C5%A0%C3%BAdia%20realizovate%C4%BEosti%20-%20elektri%C4%8Dky.pdf">https://www.dpmk.sk/sites/default/files/images/stories/Projekty-EU/%C5%A0%C3%BAdia%20realizovate%C4%BEosti%20-%20elektri%C4%8Dky.pdf</a>
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok) <sup>13</sup>	-----

<sup>11</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 nemotného majetku vrátane softvéru. Zdroj: Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR.

<sup>12</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>)

<sup>13</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**

