

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu:

Mesto Prešov, Modernizácia 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 naplňovania cieľov OP, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov)

Mesto Prešov prostredníctvom Dopravného podniku mesta Prešov, akciová spoločnosť (DPMP), ktorého je 100 % vlastníkom zabezpečuje pravidelnú mestskú hromadnú dopravu na území mesta a blízkeho okolia. Mesto Prešov je sídlom kraja a v súčasnosti tam žije 85 536 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 2018 prepravených 31 422 tisíc cestujúcich. Z toho 14 838 tisíc cestujúcich bolo prepravených trolejbusmi a 16 584 tisíc autobusmi.

Vzhľadom na skutočnosť, že mesto Prešov je výlučným vlastníkom príslušnej infraštruktúry (trakčného vedenia, zastávok, obrátisk, križovatiek), pozemkov v meniarí na Mukačevskej ulici, ako aj prislúchajúcich miestnych komunikácií je mesto Prešov v podstate jediným oprávneným prijímateľom projektu.

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 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 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	nerelevantné
Kritériá pre výber partnera ⁴	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.

5. Predpokladaný časový rámec

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

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	02/2020
---	---------

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.

Uved'te plánovaný štvrt'rok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	I/2020
Uved'te plánovaný štvrt'rok spustenia realizácie projektu	IV/2020
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	12 mesiacov

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	1 053 432,44 EUR
Celkové oprávnené výdavky projektu	1 108 876,25 EUR
Vlastné zdroje prijímateľa	55 443,81 EUR

7. Východiskový stav

- a. Uved'te 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 deľby 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),
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja na obdobie 2014 – 2020 (2015),
- Konceptia 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. Uved'te 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 modernizácie trolejbusových tratí. V roku 2016, ako uvádza analýza, bolo na území mesta vo vyhovujúcom stave 19,30 km a v nevyhovujúcom stave 10,70 km. Vo vyhovujúcom technickom stave sú úseky postavené alebo modernizované po roku 1990 s výnimkou úseku Levočská - Levočská, Obrancov Mieru, Clementisova, ktorý bol modernizovaný v roku 1985. V nevyhovujúcom stave sú úseky postavené v 60. rokoch 20. storočia, ktoré boli modernizované v roku 1981 alebo vôbec. Kľúčové príčiny nevyhovujúceho stavu sú opotrebované a technicky prekonané trolejové armatúry, ošúchané trolejové drôty a trakčné stožiare po dobe životnosti.

Podľa dátovej analýzy bola diódová meniareň na Čapajevovej ulici 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 rýchlo vypínačov 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 rýchlo vypínačov na jednosmernej strane. Okrem toho je potrebné urobiť výmenu olejových transformátorov za suché.

V roku 2018 spracovaná „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov“ v časti 5. Zoznam projektov, 5.3 Infraštruktúra - verejná doprava uvádza v zozname projektov nasledovné aktivity:

- Rekonštrukcia trolejového vedenia na Budovateľskej ulici,
- Rekonštrukcia trolejového vedenia od Nižnej Šebastovej na ulicu Dukliansku,
- Rekonštrukcia trolejového vedenia Sabinovská – Dúbrava,
- Rekonštrukcia trolejového vedenia na uliciach 17. novembra a Obrancov mieru,
- Rekonštrukcie meniarňí Čapajevova a Mukačevská.

Stratégia udržateľného rozvoja dopravy vo svojej podkapitole 5 Trakčné meniarne pri meniarňi MR 2 Čapajevova s inštalovaným výkonom 3,0 MW a MR 3 Mukačevská s inštalovaným výkonom 2,2 MW uvádza, že je potrebná ich rekonštrukcia a zvýšenie výkonu.

- 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:

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

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).

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).

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), ktorého je 100 % vlastníkom zabezpečuje pravidelnú mestskú hromadnú dopravu na území mesta a blízkeho okolia. Mesto Prešov je sídlom kraja a v súčasnosti tam žije 85 536 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 2018 prepravených 31 422 tisíc cestujúcich. Z toho 14 838 tisíc cestujúcich bolo prepravených trolejbusmi a 16 584 tisíc autobusmi. Dopravná sieť pravidelnej verejnej dopravy vykonávanej DPMP k 31.12.2018 predstavovala 156 km. Z toho bola dĺžka trolejbusovej siete 30 km a autobusovej siete 126 km.

Celková dĺžka autobusových liniek je 308 km a trolejbusových liniek 65 km. Denná výprava počas školského roka je 50 autobusov a 30 trolejbusov. Na sieti podnik prevádzkuje 35 autobusových a 8 trolejbusových liniek.

Za rok 2018 boli celkové dopravné výkony DPMP 4 905 tisíc vozových kilometrov a popritom bolo ponúknutých 482 144 tisíc miestových kilometrov. Z hľadiska dopravných výkonov trolejbusová trakcia ubehla 1 961 tisíc vozových kilometrov a autobusová trakcia 2 944 tisíc vozových kilometrov. To znamená, že na trolejbusovú trakciu pripadlo 39,98 % všetkých dopravných výkonov. Zostatok 60,02 % 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 31.12.2018

Parameter	Hodnota
Počet denne vykonaných spojov	
- pracovný deň - školský	715
- pracovný deň - prázdniny	613
- sobota, nedeľa, sviatky	428
Priemerná prevádzková rýchlosť v km/h	
- pracovný deň - školský	15,21
- pracovný deň - prázdniny	15,25

- sobota, nedeľa, sviatky	16,44
Menovité napätie trolejbusovej dráhy	600 V
Počet meniarí	3
Inštalovaný výkon v MW	7,40
Celková dĺžka káblovej siete v km	61,25
Počet trolejbusov v prevádzke	43

Zdroj: DPMP, 2019

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 vo vyhovujúcom stave 19,30 km (64,33 %) a v nevyhovujúcom stave 10,70 km (35,67 %). 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. Úseky tratí Nižná Šebastová – Bardejovská (Lubotice), Strojnícka sú nevyhovujúce pre opotrebované trolejové vedenie. Úseky Sabinovská – Dúbrava, Obrancov Mieru - 17. novembra - Škultétyho sú rovnako nevyhovujúce kvôli opotrebovanému trolejovému vedeniu. Súbežne sú tam trakčné stožiare vrátane ramien po dobe životnosti. Totožné príčiny nevyhovujúceho stavu sú aj na úseku na Budovateľskej ulici.

Na trati mimo vozovní sa nachádza 9 obrátisk, z čoho je 5 v nevyhovujúcom stave. Základnou príčinou nevyhovujúceho stavu obrátisk na uliciach Budovateľská, Dúbrava, Šebastová, Širpo sú opotrebované armatúry trolejového vedenia. Osobitým prípadom je obrátisko Sibírka, ktoré je ako jediné zriadené na miestnej komunikácii a výrazne kolидуje s cestnou premávkou.

Okrem toho je na sieti 12 križovatiek, z čoho sú 2 v nevyhovujúcom stave. Prvou nevyhovujúcou križovatkou je kríženie so železnicou na Bajkalskej ulici, kde sú v nevyhovujúcom stave armatúry trolejového vedenia. Druhou nevyhovujúcou križovatkou je Škultétyho – Budovateľská. Ide o jediné miesto kde je ešte podvesný systém trolejového vedenia. Všade inde na trolejbusovej sieti je už vymenený za ťahový.

Technológia meniarí na Čapajevovej a Mukačevskej ulici je technicky prekonaná, morálne zastaraná a v súčasnosti sa už nevyrábajú potrebné náhradné diely. Tiež v meniarni na Mukačevskej ulici je potrebné vymeniť olejové transformátory za suché.

Z vyššie uvedeného základného prehľadu charakteristík trolejbusovej trakcie mestskej hromadnej dopravy je zjavný celkový neutešený stav verejnej dopravy. Mesto a DPMP sa preto od roku 2016 snažia riešiť súčasnú situáciu investíciami do infraštruktúry MHD a do obnovy vozového parku. Okrem prepadu počtu cestujúcich klesá tiež priemerná prepravná rýchlosť (o 10 % za 15 rokov), čo je aj dôsledkom 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 efektivita prevádzky.

V súčasnosti je vozový park trolejbusov z polovice obnovený. V roku 2016 DPMP zrealizoval v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra projekt s názvom „DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove“ (ITMS kód: NFP311030A805). Predmetom realizácie projektu bolo zakúpenie a zavedenie do prevádzky 5 kusov jednočlánkových trolejbusov a 10 kusov dvojčlánkových kĺbových trolejbusov. V rámci projektu bolo však zrealizované verejné obstarávanie s opciou na nákup 25 trolejbusov. To podniku umožňuje zakúpiť ďalších 4 kusy jednočlánkových a 6 kusov dvojčlánkových trolejbusov. DPMP v súčasnosti predkladá na ich nákup žiadosť o nenávratný finančný príspevok v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

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. Zámerom projektu je vypracovanie projektovej dokumentácie vrátane komplexnej projektovej prípravy pre rekonštrukciu 4 úsekov trolejbusových tratí v celkovej dĺžke 8,66 km a rekonštrukciu meniarí na Čapajevovej a Mukačevskej ulici.

- 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 resp. implementovalo 31 projektov zo štrukturálnych fondov EÚ v celkovej výške 12,5 milióna 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 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 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 podanie 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. Modernizácia 4 úsekov trolejbusových tratí v celkovej dĺžke 8,66 km a 2 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 zlepši 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.

Úspešná realizácia NP a jeho aktivita (Projektová príprava) bude východiskom a základným predpokladom nadväzujúceho investičného projektu – realizácie stavby.

Očakávaný stav a merateľné ciele

<p>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.⁶</p>				
Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ ⁷
Vypracovanie projektovej dokumentácie pre modernizáciu 4 úsekov trolejbusových tratí a modernizáciu 2 trakčných meniarňí	P0366 Počet realizovaných dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením projektu	28 ks	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.

9. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

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.

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

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.

10. 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, • zvýšenie konkurencieschopnosti MHD v meste Prešov. 	široká verejnosť	Nie je možné presne uviesť početnosť cieľovej skupiny. Napr. počet prepravených cestujúcich za rok 2018 trolejbusovou trakciou bol 14 838 tisíc osôb.

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

11. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Predmetom realizácie projektu je vypracovanie projektovej dokumentácie vrátane zabezpečenia súvisiacej inžinierskej činnosti pre modernizáciu 4 úsekov trolejbusových tratí a 2 meniarní.

Vypracovanie projektovej dokumentácie vrátane komplexnej projektovej prípravy bude pozostávať:

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.

- Vypracovanie dokumentácie stavebného zámeru verejnej práce,
- Vypracovanie zámeru pre zisťovacie konanie v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, príp. povinné hodnotenie v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Vypracovanie dokumentácie pre územné rozhodnutie,
- Vypracovanie dokumentácie pre stavebné povolenie,
- Vypracovanie dokumentácie pre realizáciu stavby,
- Vypracovanie dokumentácie pre výber zhotoviteľa,
- Inžinierska činnosť.

Inžinierska činnosť bude pozostávať zo zabezpečenia vydania právoplatného územného rozhodnutia. Súčasťou inžinierskej činnosti je aj zabezpečenie právoplatného stavebného povolenia. Táto časť inžinierskej činnosti však bude prebiehať až po ukončení projektu. Z tohto dôvodu nie sú výdavky spojené so zabezpečením právoplatného stavebného povolenia zahrnuté do celkových oprávnených výdavkov projektu.

Cena projekčných prác bola určená na základe Sadzobníka pre navrhovanie ponukových cien projektových prác a inžinierskych činností (Cenník UNIKA, 2019), 3.5.10 Kategória funkčných stavieb dopravných, Pásmo náročnosti III. a na základe kvalifikovaného odhadu.

Projektová dokumentácia bude vypracovaná na nasledovné úseky tratí a meniarne:

Označenie	Názov stavby	Výstavba/rekonštrukcia	Odhadované stavebné náklady v EUR s DPH	Náklady projektovú dokumentáciu v EUR s DPH
1.	Modernizácia trolejového vedenia na Budovateľskej ulici.	rekonštrukcia	2 600 000	151 500,00
2.	Modernizácia trolejového vedenia od Nižnej Šebastovej po vozovňu DPMP na Bardejovskej ulici.	rekonštrukcia	5 600 000	290 400,00
3.	Modernizácia trolejového vedenia Sabinovská – Dúbrava.	rekonštrukcia	5 000 000	267 156,00
4.	Modernizácia trolejového vedenia Obrancov Mieru – 17.novembra - Škultétyho	rekonštrukcia	2 220 000	144 000,00
5.	Meniareň Čapajevova	rekonštrukcia	1 620 000	120 000,00
6.	Meniareň Mukačevská	rekonštrukcia	1 320 000	120 000,00
Celkom			18 360 000	1 093 056,00

Modernizácia trolejového vedenia na Budovateľskej ulici.

Predmetom realizácie projektu je rekonštrukcia dvojstopového trolejového vedenia v celkovej dĺžke 1 200 metrov na Budovateľskej ulici vrátane obratiska a križovatky Škultétyho - Budovateľská. V rámci rekonštrukcie je potrebné vymeniť stožiare, trolejové vedenie a spätné ako aj napájacie káble.

Modernizácia trolejového vedenia od Nižnej Šebastovej po vozovňu DPMP na Bardejovskej ulici

Predmetom realizácie projektu je rekonštrukcia dvojstopového trolejového vedenia v celkovej dĺžke 2 700 metrov od vozovne DPMP na Bardejovskej ulici po obratisko na Vranovskej ulici v Nižnej Šebastovej. V rámci rekonštrukcie je potrebné vymeniť stožiare, trolejové vedenie a spätné ako aj napájacie káble.

Modernizácia trolejového vedenia Sabinovská – Dúbrava.

Predmetom realizácie projektu je rekonštrukcia dvojstopového trolejového vedenia v celkovej dĺžke 2 600 metrov na Sabinovskej ulici od veľkej križovatky Levočská – Sabinovská – Duklianska – Hlavná po obratisko Stará Dúbrava. V rámci rekonštrukcie je potrebné vymeniť stožiare, trolejové vedenie a spätné ako aj napájacie káble.

Modernizácia trolejového vedenia Obrancov Mieru – 17.novembra - Škultétyho

Predmetom realizácie projektu je rekonštrukcia dvojstopového trolejového vedenia v celkovej dĺžke 2 160 metrov na uliciach Obrancov Mieru – 17.novembra - Škultétyho. V rámci rekonštrukcie je potrebné vymeniť stožiare, trolejové vedenie a spätné ako aj napájacie káble.

Modernizácia trakčnej meniarne – Čapajevova

Predmetom realizácie projektu je technologická a stavebná modernizácia objektu diódovej meniarne. Bude slúžiť pre zaistenie elektrickej trakcie MHD v Prešove a pre nárast využívania elektrických vozidiel.

Modernizácia trakčnej meniarne – Mukačevská

Predmetom realizácie projektu je technologická a stavebná modernizácia objektu diódovej meniarne vrátane výmenných transformátorov. Bude slúžiť pre zaistenie elektrickej trakcie MHD v Prešove a pre nárast využívania elektrických vozidiel.

Podporné aktivity projektu zahŕňajú:

- riadenie projektu
- publicita

Riadenie projektu bude zabezpečené interne zamestnancami podniku prostredníctvom projektového manažéra a finančného manažéra, ktorí majú dostatočné skúsenosti s implementáciou projektov podobného typu. Začiatok realizácie podporných aktivít je stanovený na 04/2020 po podpise zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku a následnom podpise zmluvy o dielo s dodávateľom projekčných prác. Projektový manažér

začne riadiť implementáciu projektu po podpise zmluvy o NFP, a to sa očakáva v termíne 4/2020. 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 09/2021.

Súčasťou rozpočtu projektu sú aj náklady za publicitu a informovanosť projektu. 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 časti podpornej aktivity je stanovený na termín 10/2020. Koniec tejto časti podpornej aktivity je stanovený na termín 09/2021. Dĺžka trvania podporných aktivít projektu je tak 18 mesiacov. Mesto Prešov bude tiež o projekte informovať širokú verejnosť 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 prepojenie so špecifickými cieľmi.

Názov aktivity	Cieľ, ktorý má byť aktivitou dosiahnutý (podľa sekcie <i>Očakávaný stav</i>)	Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner)	Predpokladaný počet mesiacov realizácie aktivity
Aktivita 1 - Vypracovanie projektovej dokumentácie	Vypracovanie projektovej dokumentácie pre modernizáciu 4 úsekov trolejbusových tratí a modernizáciu 2 trakčných meniarňí	žiadateľ	12 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 pre prijímateľov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020	žiadateľ	12 mesiacov

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

12. Rozpočet

Jasne uveďte, ako bol pripravovaný indikatívny rozpočet a ako spĺňa kritérium „hodnota za peniaze“, t. j. akým spôsobom bola odhadnutá cena za každú položku, napr. prieskum

trhu, analýza minulých výdavkov spojených s podobnými aktivitami, nezávislý znalecký posudok, v prípade, ak príprave projektu predchádza vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti, ktorej výsledkom je, o. i. aj určenie výšky alokácie, je potrebné uviesť túto štúdiu ako zdroj určenia výšky finančných prostriedkov. Skupiny výdavkov doplňte v súlade s MP CKO č. 4 k číselníku oprávnených výdavkov v platnom znení. V prípade operačných programov implementujúcich infraštruktúrne projekty, ako aj projekty súvisiace s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie		
Predpokladané finančné prostriedky na hlavné aktivity	Celková suma	Uveďte plánované vecné vymedzenie
Aktivita 1		
Vypracovanie projektovej dokumentácie 021 – Stavby	1 093 056,00	Náklady na vypracovanie všetkých stupňov projektovej dokumentácie vrátane komplexnej projektovej prípravy určené na základe Sadzobníka pre navrhovanie ponukových cien projektových a inžinierskych činností (Cenník UNIKA, 2019) a na základe kvalifikovaného odhadu. Projektová dokumentácia bude vypracovaná externým subjektom na základe výsledku verejného obstarávania.
Hlavné aktivity SPOLU	1 093 056,00	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
Riadenie projektu 521 – Mzdové výdavky	15 790,25	Náklady spojené s riadením projektu za pomoci projektového a finančného manažéra. Výška výdavku je obvyklá v danom odbore, čase a mieste, je primeraná úlohám a zodpovednostiam osôb zapojených do realizácie projektu a je stanovená v súlade s podmienkami oprávnenosti osobných výdavkov uvedených v Príručke k oprávnenosti výdavkov OPII.
Publicita 518 – Ostatné služby	30,00	Prostriedky na zabezpečenie komunikácie a publicity projektu.
Podporné aktivity SPOLU	15 820,25	
CELKOM	1 108 876,25	

13. 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.

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

Národný projekt nebude využívať zjednodušenie vykazovanie výdavkov.

15. 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

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

Legenda:

1. Trolejové vedenie ul. Budovateľská
2. Trolejové vedenie Nižná Šebastová - Vozovňa DPMP, ul. Bardejovská
3. Trolejové vedenie ul. Sabinovská – Dúbrava
4. Trolejové vedenie ul. Obrancov Mieru – 17.novembra - Škultétyho
5. Meniareň Čapajevova
6. Meniareň Mukačevská

Mapa lokalizácie projektu

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).

