

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu: Národný register prístavných polôh a ich polygónov

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

Realizácia predkladaného projektu predpokladá vytvorenie Národného registra prístavných polôh a ich polygónov (ďalej „IS Register“). Dopravný úrad (ďalej „DÚ“) má na základe platnej legislatívy (§ 4a Zákona č. 338/2000 Z.z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov) právomoci, týkajúce sa:

- udeľovania povolení na prevádzku prístaviska, prekladiska, výváziska alebo kotviska na sledovanej vodnej ceste
- úpravy podmienok prevádzky prístaviska, prekladiska, výváziska alebo kotviska na zaistenie bezpečnosti a plynulosti plavebnej prevádzky
- určenia, či prístavisko, prekladisko, vývázisko alebo kotvisko plní funkciu ochranného miesta
- rozhodovania o zrušení povolenia na prevádzku prístaviska, prekladiska, výváziska alebo kotviska.

Tieto činnosti vyžadujú potrebu komplexnej, jednotnej evidencie prístavných polôh na národnej úrovni, a do budúcnosti v rámci celoeurópskeho vývoja a stratégií v oblasti vodnej dopravy aj evidencie polygónov týchto polôh. Dôležitou súčasťou projektu je aj možnosť sprístupniť vybrané dáta o polygónoch verejnosti prostredníctvom špecializovaného rozhrania.

Vzhľadom k uvedenému, keďže sa jedná o výkon verejnej moci danej legislatívou konkrétnym subjektom určeným legislatívou, nie je možné zabezpečiť ciele projektu prostredníctvom dopytovo-orientovanej výzvy, ale len vyzvaním pre vopred určeného prijímateľa národného projektu.

2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

Prioritná os	PO4 Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)
Investičná priorita	7i): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T
Špecifický cieľ	4.1 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	Bratislavský kraj, Nitriansky kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	Prepravcovia a operátori pôsobiaci v oblasti vodnej dopravy, široká verejnosť

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	Prijímateľom projektu je Dopravný úrad. Dopravný úrad bol zriadený zákonom NR SR č. 402/2013 Z.z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o dopravnom úrade) s účinnosťou od 1. januára 2014 ako orgán štátnej správy s celoslovenskou pôsobnosťou pre oblasť dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby. Divízia vnútrozemskej plavby Dopravného úradu plní úlohy v oblasti vnútrozemskej plavby. V súlade so zákonom č. 338/2000 Z.z. o vnútrozemskej plavbe, vykonáva okrem iného štátny odborný dozor nad správou a údržbou vodných ciest a prístavov, prevádzkou plavidiel a požičovní malých plavidiel na vodných cestách a v prístavoch, dodržiavaním pravidiel bezpečnosti vnútrozemskej plavby. Dôvodom určenia prijímateľa národného projektu je teda jeho postavenie dané legislatívou Slovenskej republiky.
Má prijímateľ osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu priamo zo zákona, osobitných právnych predpisov, resp. je uvedený priamo v príslušnom operačnom programe?	Áno, prijímateľ má osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu vyplývajúce priamo zo zákona, a to konkrétne zo zákona č. 402/2013 Z.z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o dopravnom úrade). Dopravný úrad je ako oprávnený prijímateľ uvedený priamo v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra.
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Dopravný úrad
Sídlo	Letisko M. R. Štefánika , 823 05 Bratislava - mestská časť Ružinov
IČO	42355826

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

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

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

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

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

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	02/2022
Uveďte plánovaný štvrtrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	2Q/2022
Uveďte plánovaný štvrtrok spustenia realizácie projektu	4Q/2022
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	11

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	837 739,20 EUR
Celkové oprávnené výdavky projektu	837 739,20 EUR
Vlastné zdroje prijímateľa	0,00 €

7. Východiskový stav

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

- Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- Zákon č. 45/2011 Z. z. o kritickej infraštruktúre,
- Zákon č. 69/2018 o kybernetickej bezpečnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- Zákon č. 95/2019 o informačných technológiách vo verejnej správe a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- Zákon č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- Zákon č. 215/2004 Z. z. o ochrane utajovaných skutočností a o zmene a doplnení

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.

- niektorých zákonov,
- Nariadenie rady EÚ č. 2016/269 (GDPR),
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030,
- Dohovor o režime plavby na Dunaji (Belehradský dohovor),
- Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN),
- Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (AGTC),
- Protokol o kombinovanej doprave na vnútrozemských vodných cestách k európskej dohode o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (AGTC),
- Európska dohoda o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ADN),
- Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru,
- Stratégia EÚ pre dunajský región (ďalej len „Dunajská stratégia“),
- Európske pravidlá pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI),

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

Projekt nadväzuje na niekoľko strategických dokumentov a štúdií vypracovaných či už na národnej úrovni alebo na európskej úrovni. Podpora trvalo udržateľných módov dopravy je jednou z priorit Európskej komisie, ktorá je transponovaná do viacerých strategických alebo vykonávacích dokumentov:

- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje, KOM (2011) 144 v konečnom znení
- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM (2010) 2020 v konečnom znení
- Agenda 2030
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko-uhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM (2011) 112 v konečnom znení
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá
- Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (COM(2016) 501 z 20.7.2016)
- Modrá kniha: Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Smerom ku kvalitnej vnútrozemskej vodnej doprave - NAIADES II, KOM (2013) 623 v konečnom znení
- Vnútrozemská vodná doprava a sústava Natura 2000 – udržateľný rozvoj a riadenie vnútrozemských vodných ciest v kontexte smerníc EÚ o vtákoch a biotopoch
- Spoločné stanovisko k hlavným zásadám pre vývoj vnútrozemskej plavby a ochrane životného prostredia v povodí rieky Dunaj
- Stratégia EÚ pre podunajskú oblasť (tzv. Dunajská stratégia).

Európska komisia uvádza, že jedným z hlavných koridorov, ktorý predstavuje západovýchodné prepojenie kontinentálnej Európy je koridor Rýn – Dunaj, ktorého významnou súčasťou je vnútrozemská vodná cesta na Dunaji. Európska komisia vo svojom hodnotení konštatovala, že zatiaľ čo plavba po rieke Rýn a jej spojenie s Porýnie-Mohanom a Dunajským kanálom sú na vysokej úrovni, musí ju podľa Európskej komisie dopĺňať aj infraštruktúra na

rieke Dunaj, ak majú tieto vnútrozemské vodné cesty ponúknuť skutočnú alternatívnu voľbu modálnej dopravy ako neprerušený integrovaný koridor pre nákladnú dopravu.

Projekt taktiež nadväzuje na priority vlády SR, ktorá sa vo svojom programovom vyhlásení na roky 2021-2024 zaviazala podporovať opatrenia smerujúce k vyššej účasti železničnej a vodnej dopravy v systéme kombinovanej nákladnej dopravy. Vnútrozemská vodná doprava ponúka alternatívu šetrnú k životnému prostrediu, pokiaľ ide o spotrebu energie a emisie hluku.

Hlavným impulzom, ktorý poukázal na potrebu IS Register, boli zistenia vyplývajúce z realizácie **európskeho projektu RIS COMEX** (River Information Services Corridor Management Execution), čo je projekt, zaoberajúci sa implementovaním harmonizovaných a inovatívnych služieb v európskych koridoroch. **Jednou zo služieb, ktorá je v rámci RIS COMEX implementovaná, je online rezervácia kotvísk a prehľad obsadenosti kotvísk. V súvislosti s touto službou je potrebné za Slovenskú republiku disponovať evidenciou prístavných polôh a ich polygónov.**

IS Register je teda podmienkou pre budúce zapojenie Slovenska do napredovania v celoeurópskych projektoch RIS/COMEX, kde sa v blízkej budúcnosti predpokladá zapojenie vodnej dopravy do multimodálnych logistických reťazcov, ktorých súčasťou bude aj možnosť (online) rezervácie kotvísk a online prehľad obsadenosti kotvísk.

Slovensko v súčasnosti nedisponuje komplexným riešením, ktoré by umožňovalo relevantným organizáciám prístup k údajom o kotvískach a ich polygónoch na toku Dunaja. Navyše, do dnešného dňa nebola vytvorená jednotná metodika určovania týchto polôh, resp. ich polygónov. Pod polygónom sa rozumie definícia kotviska prostredníctvom GPS súradníc medzi bodmi „od“ a „do“, ako aj jeho šírka od brehu resp. pontónu. Ďalej je dôležité sledovať pre kotviská jeho ďalšie vlastnosti ako napr. hĺbka, pre aký typ plavidiel (s akým nákladom) je kotvisko určené, koľko plavidiel a akých rozmerov môže pri kotvisku stáť a za akej výšky vodnej hladnej a pod.

Potreba zosumarizovať a zharmonizovať údaje o kotvískach na národnej úrovni a zaznamenať ich polygóny sa objavila v priebehu realizácie projektu RIS COMEX, kedy bola v spolupráci s dodávateľom RIS COMEX vytvorená statická dokumentácia existujúcich polygónov k 16.3.2021. Pri tvorbe polygónov boli východzie podklady údaje z RISIndexu, údaje z Prístavného poriadku Verejné prístavy, a. s. z roku 2019, plavebná dráha z roku 2020, ENC mapy z r. 2018, Atlas kotvísk, Navigačná mapa a pripomienky vznesené zástupcami organizácií Verejné prístavy, a. s., Dopravný úrad, ako aj MDV SR.

Kotviská, resp. prístavné polohy pre státie veľkých plavidiel na slovenskom úseku Dunaja spadajú pod správu Verejných prístavov, ktoré na ich definovanie používajú riečne kilometre, avšak nedefinujú ich polygóny.

V priebehu spracovania dokumentácie k polygónom vyšli na povrch niektoré nedostatky, ako napríklad:

- 16 existujúcich kotvísk z celkového počtu 227 nespadá pod Verejné prístavy, a. s. a v rámci projektu COMEX sa nepodarilo pre časové a projektové obmedzenia zistiť, pod akú organizáciu spadajú,
- Údaje z uvedených rôznych podkladov nesedia, pri zobrazení polygónov na mapovom podklade prišlo k prekrývaniu jednotlivých polygónov,

- Organizácie prizvané k spracovaniu dokumentácie o polygónoch (MDV SR, SVP, š. p., VP, a. s., DÚ) nedisponujú jednotným názorom na metodiku určenia polygónov kotvísk (napr. šírka od brehu alebo od pontónu),
- Kotviská nie sú aktuálne zamerané prostredníctvom GPS súradníc, ale iba prostredníctvom riečnych km.

Zároveň jednotlivé organizácie tieto dáta v žiadnej forme nezdieľajú. Legislatívny proces povoľovania kotvísk zo strany Dopravného úradu určuje dodanie údajov DÚ o plánovanom kotvisku vo forme riečnych km; DÚ ich následne zaznamená do RISIndexu. Avšak ako sa ukázalo v už spomínanom spracovaní dokumentácie k polygónom v priebehu projektu RIS COMEX, v realite sa tieto údaje po pár rokoch rozchádzajú. Príčinou je práve neexistencia ich jednotného sledovania a zaznamenávania v jednotnom nástroji a podľa jednotnej, harmonizovanej metodiky. Výsledkom je, že Dopravný úrad a tým pádom ani Ministerstvo dopravy a výstavby nemá k dispozícii dáta o týchto polohách v potrebnom rozsahu, ani žiadny systematický nástroj na sledovanie ich zmien, čo predstavuje nielen manažérsku komplikáciu, ale aj potenciálne bezpečnostné a environmentálne riziko. Navyše sa ukázalo, že v takejto forme dostupné údaje o polygónoch nie sú v rámci ďalšieho rozvoja vodnej dopravy na európskej úrovni akceptovateľné.

V ostatných európskych krajinách, účastných na európskych projektoch v oblasti rozvoja vodnej dopravy (COMEX), podobné národné registre existujú, resp. sú v riešení, ako jedna z nutností ďalšieho vývoja vodnej dopravy na Dunaji a zapojenia do ďalších fáz týchto projektov.

Projekt ďalej nadväzuje aj na štúdiu uskutočniteľnosti spracovanú EK Digital Inland Waterway. Projekt umožní vytvoriť základné predpoklady pre ďalší rozvoj digitalizácie infraštruktúry (IoT, connected vessels atď.) na slovenskom úseku Dunaja v rámci iniciatívy „Digital Waterway“ (využívanie AI, prediktívna analýza ohrození, lepšia výmena dát, lepšia kvalita dát v európskych a národných databázach a registroch), ktorú vyššie uvedená štúdia popisuje.

Dôležitou súčasťou projektu je aj možnosť sprístupniť vybrané dáta o polygónoch verejnosti prostredníctvom špecializovaného rozhrania – verejnej časti webového portálu IS Register, ako aj mobilnej aplikácie, ktorá bude primárne slúžiť majiteľom súkromných plavidiel (predpokladá sa využitie týchto údajov v rámci zvýšenia bezpečnosti plavby, a v budúcnosti aj možné zaznamenanie súkromných kotvísk, resp. kotvísk určených pre malé plavidlá, do IS Register – tak, ako je to v iných krajinách; ako aj implementácia ďalších funkcionalít – navigácia ku kotvisku, rezervácia kotvísk).

Z vyššie uvedených dôvodov (t.j. využitie v teréne vrátane plánovaných rozšírených funkcionalít) projekt neuvažuje so zverejnením dát o kotviskách v štandardizovanej forme v zmysle otvorených dát – open data.

- 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 **priamo nadväzuje na národný projekt RIS COMEX**, ktorého ukončenie na európskej úrovni sa predpokladá v marci 2022. Tento projekt priamo poukázal na potrebu

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

vytvorenia a udržiavania národného registra prístavných polôh a ich polygónov, a to ako pre národné, tak aj európske účely, nakoľko **jednou zo služieb, ktorá je v rámci RIS COMEX implementovaná, je online rezervácia kotvísk.**

V tomto zmysle projekt nadväzuje aj na uskutočnené pilotné projekty v rámci spoločného záujmu zavádzania RIS služieb na európskych vodných cestách, v rámci ktorých bol postupne vybudovaný slovenský systém riečnych informačných služieb – SlovRIS. Tieto projekty zaviedli a otestovali navrhnuté funkcionality služieb pre aktérov vodnej dopravy, a to postupne v projektoch IRIS Europe, IRIS Europe II a IRIS Europe III, realizovaných v rokoch 2008-2014. Posledný projekt IRIS Europe III mal za cieľ podporiť zavádzanie „RIS inteligentnej infraštruktúry“, zohľadňujúcej harmonizované vykonávanie RIS, upravených podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve. Projekt IRIS III, implementovaný v r. 2012 – 2014, bol zameraný na implementáciu rozšírenej ponuky RIS s možnosťou ich širšieho využitia. Rozmanitosť týchto služieb si vyžaduje pokročilú úroveň interoperability a kompatibility samotnej služby s technológiami umožňujúcimi súvisiace procesy.

Projekt teda vychádza zo skúseností z uvedených projektov a na ich základe navrhuje technologické a procesné riešenia v záujme umožnenia ďalšieho rozvoja. Tento rozvoj – rozšírenie o nové funkcionality, zvýšenie interoperability, zavedenie nových služieb atď. – je definovaný a iniciovaný v rámci vyššie spomínaného európskeho projektu COMEX⁶, ktorého hlavnými cieľmi sú:

- Vývoj celkovej koncepcie riadenia koridoru RIS v dialógu medzi poskytovateľmi RIS a používateľmi logistiky (napr. zasielateľmi, kapitánmi lodí, prevádzkovateľmi plavidiel a flotíl, prevádzkovateľmi terminálov) s cieľom zabezpečiť relevantnosť implementovaných služieb.
- Implementácia a trvalá prevádzka vybraných častí celkového konceptu zabezpečujúcich zvýšenú kvalitu a dostupnosť informačných služieb o plavebných a dopravných informáciách, čo má za následok najmä značné zvýšenie efektívnosti v rámci vnútrozemských plavebných dopravných služieb a tiež priamo prispieva k využívaniu poskytnutých všeobecných výhod RIS, t. j. zvýšenie bezpečnosti, efektívnosti a ekologickosti vnútrozemskej plavby ako spôsobu dopravy.
- Definovať a dohodnúť prevádzkové opatrenia (právne, organizačné, finančné, technické) na zabezpečenie trvalo udržateľného ďalšieho rozvoja, implementácie a prevádzky infraštruktúry a služieb pre harmonizované RIS.
- Harmonizácia konceptov výmeny údajov pre údaje RIS prostredníctvom spoločného rozvoja a špecifikácie RIS.
- Pokrok v harmonizácii dopravných informačných služieb na európskej a / alebo koridorovej úrovni založený na existujúcich riešeniach a koncepciách (napr. IVS90, imagine, agent ERI, R2D2).
- RIS COMEX, ako platforma spájajúca verejných a súkromných aktérov v oblasti riadenia koridorov umožňovaných RIS, bude uľahčovať dialóg medzi poskytovateľmi riečnych informačných služieb a používateľmi logistiky (napr. zasielateľmi, prevádzkovateľmi plavidiel a flotíl, prevádzkovateľmi terminálov).

⁶ Trvanie projektu COMEX je naplánované na roky 2016-2021 a je financovaný z nástroja CEF Transport.

- RIS COMEX vyvinie harmonizované riešenie informačné služby, ktoré sa začlenia do iniciatívy DINA, a prinesie RIS o krok ďalej k integrácii s inými druhmi dopravy.

Predmetný projekt sa týka vytvorenia Národného registra prístavných polôh a ich polygónov na slovenskom úseku Dunaja. Samotné vytvorenie takéhoto registra predpokladá:

- vytvorenie jednotnej metodiky zamerania polygónov, ktorá aktuálne na Slovensku neexistuje;
- zameranie existujúcich polygónov podľa novovytvorenej metodiky;
- vytvorenie IS – Národného registra a registrovanie polygónov týchto polôh v ňom,
- dôležitou súčasťou projektu je aj možnosť sprístupniť vybrané dáta o polygónoch verejnosti prostredníctvom špecializovaného rozhrania (webového portálu a mobilnej aplikácie)
- v neposlednom rade vytvorenie a nastavenie procesov medzi dotknutými inštitúciami ohľadne vedenia Registra a procesovania zmien v polygónoch.

Projekt je pre viaceré inštitúcie v oblasti vodnej dopravy dôležitý nielen z hľadiska manažmentu vodného toku, resp. v budúcnosti aj možného rozšírenia na iné vodné toky a plochy, ale je nevyhnutný najmä z pohľadu bezpečnosti plavby a riadenia operácií v spolupráci so záchrannými zložkami, ktoré sú v kompetencii Dopravného úradu. Takisto je projekt v súlade s národnými a európskymi environmentálnymi stratégiami, nakoľko priamo prispeje k zvýšeniu plynulosti vodnej dopravy, manažmentu prístavov a tým pádom k zníženiu emisií a negatívnych dopadov dopravy na životné prostredie.

Z uvedeného je zjavné, že v záujme zapojenia Slovenskej republiky do ďalšieho rozvoja dunajského koridoru je nevyhnutné disponovať technologicky aktuálnym riešením v zmysle uvedenej definície IS Registra, a to tak, ako je tomu aj v ostatných krajinách koridoru, nakoľko iba zabezpečením harmonizovaných služieb po celej dĺžke koridoru je možné dosiahnuť spoločné strategické ciele.

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

Rieka Dunaj predstavuje jeden z hlavných európskych dopravných koridorov s označením Koridor č. VII – Dunaj, v zmysle Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu. MDV SR a Dopravný úrad preto považujú za nevyhnutné zabezpečiť čo najefektívnejšie riadenie prevádzky na vodnej ceste Dunaj. Ako uvádza Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II⁷, v súčasnosti sa ako hlavný problém javí zabezpečenie cezhraničného fungovania RIS najmä z hľadiska výmeny dát a harmonizácie služieb v zmysle požiadaviek užívateľov a plnohodnotného využívania výhod RIS pre prevádzku, riadenie dopravy a logistické využívanie informácií.

Slovensko v súčasnosti nedisponuje komplexným riešením, ktoré by umožňovalo relevantným organizáciám prístup k údajom o kotviskách a ich polygónoch na toku Dunaja. Navyše, aktuálne neexistuje jednotná metodika určovania týchto polôh, a zároveň jednotlivé organizácie, ktoré majú konkrétne kotviská v správe, tieto dáta v žiadnej forme nezdieľajú. Výsledkom je, že Dopravný úrad a tým pádom ani Ministerstvo dopravy a výstavby nemá k dispozícii dáta

⁷ https://www.opii.gov.sk/download/d/strategicky_plan_rozvoja_dopravy_SR_do_roku_2030.pdf

o týchto polohách, ani žiadny nástroj na sledovanie ich zmien, čo predstavuje nielen manažérsku komplikáciu, ale aj potenciálne bezpečnostné a environmentálne riziko.

V neposlednom rade sa v priebehu realizácie európskeho projektu RIS/COMEX, ktorý sa zaoberá rozvojom riečnych informačných služieb, ukázalo ako nevyhnutné, aby Slovensko disponovalo evidenciou kotvísk s ich popisnými vlastnosťami a zobrazením na mape, či už z pohľadu potrieb štátnych orgánov, ale tiež z pohľadu dnes už nevyhnutného zapojenia Slovenska do celoeurópskych riešení v oblasti vodnej dopravy. Tieto smerujú k multimodálnym biznisovým riešeniam, kde v blízkej budúcnosti bude možná o.i. online rezervácia kotvísk nielen pre veľké, ale aj pre stredné a malé plavidlá.

Negatíva a riziká aktuálneho stavu sú teda nasledovné:

- Neexistencia komplexného riešenia, ktoré by umožňovalo relevantným organizáciám prístup k údajom o kotvískách a ich polygónoch na toku Dunaja
- aktuálne neexistuje jednotná metodika určovania a zameriavania prístavných polôh – každá dotknutá organizácia využíva vlastnú, nejednotnú metodiku
- nedostatočná pripravenosť na ďalší rozvoj v rámci plánovaného vývoja vnútrozemskej plavby na dunajskom koridore

Vyššie uvedené skutočnosti sa odrazili na negatívnom hodnotení EK, kedy EK označila úroveň technologického vybavenia a navigácie na vodnej ceste Dunaj za úzke hrdlo na transeurópskom koridore Rýn – Dunaj. Bez odstránenia úzkych hrdiel na vodnej ceste Dunaj nie je možné, aby vnútrozemska vodná doprava predstavovala vhodný alternatívny mód dopravy⁸. **V tomto kontexte je potrebné vnímať potrebu tohto projektu nielen ako jednu z priorit Dopravného úradu, ale aj MDV SR a Európskej komisie.**

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

Pre potreby riadenia projektu bude vytvorený riadiaci výbor projektu a vytvorený projektový tím prijímateľa. Projekt bude realizovaný ako internými, tak aj externými kapacitami dodávateľa. Dopravný úrad disponuje dostatočnými kapacitami pre obsadenie nasledovných rolí v riadiacom výbore, resp. projektových rolí:

Predseda RV - Hlavným záujmom a zodpovednosťou predsedu Riadiaceho výboru projektu je:

- a) zastupovať záujmy prijímateľa v projekte,
- b) kontrolovať súlad projektu a projektových cieľov so strategickými cieľmi,
- c) zabezpečiť a udržať finančné krytie (rozpočet) realizácie projektu,
- d) zabezpečiť nákladovo prijateľný prístup v projekte,

Podpredseda RV – zástupca vlastníkov procesov - Hlavným záujmom a zodpovednosťou zástupcu vlastníkov procesov (biznis vlastníka) je:

- a) schválenie funkčných a technických požiadaviek, potreby, obsahu, kvalitatívnych a kvantitatívnych prínosov projektu,
- b) definovanie očakávaní na kvalitu projektu, kritérií kvality projektových produktov, prínosov pre koncových používateľov a požiadaviek na bezpečnosť,
- c) definovanie merateľných výkonnostných ukazovateľov projektov a prvkov,
- d) schválenie akceptačných kritérií,

- e) akceptácia rozsahu a kvality dodávaných projektových výstupov pri dosiahnutí platobných míľnikov,
- f) odsúhlasenie spustenia výstupov projektu do produkčnej prevádzky,
- g) dostupnosť ľudských zdrojov alokovaných na realizáciu projektu

Zástupca kľúčových používateľov - hlavným záujmom a zodpovednosťou zástupcu kľúčových používateľov objednávateľa (end user), ktorý reprezentuje záujmy budúcich používateľov projektových produktov alebo projektových výstupov je:

- a) návrh a špecifikácia funkčných a technických požiadaviek, potreby, obsahu, kvalitatívnych a kvantitatívnych prínosov projektu, požiadaviek koncových používateľov na prínos systému a požiadaviek na bezpečnosť,
- b) návrh a definovanie akceptačných kritérií,
- c) akceptačné testovanie a návrh na akceptáciu projektových produktov alebo projektových výstupov a návrh na spustenie do produkčnej prevádzky,
- d) predkladanie požiadaviek na zmenu funkcionalít produktov,

Projektový manažér - Projektový manažér riadi projekt v súlade so Zmluvou o poskytnutí NFP, usmerneniami a pokynmi poskytovateľa súvisiacimi s čerpaním fondov EÚ a komunikáciu s RO. Bude zabezpečovať publicitu projektu a informovanosť v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu pre prijímateľov OPII 2014 - 2020, zmluvou o poskytnutí NFP a ďalšími relevantnými riadiacimi dokumentmi a usmerneniami riadiaceho orgánu, zodpovednosť za činnosti súvisiace s podpornými aktivitami publicity projektu.

Finančný manažér - príprava podkladov pre žiadosti o platbu, príprava a nahrávanie samotných žiadostí o platbu, príprava podkladov pre monitorovanie projektu, príprava a nahrávanie samotných monitorovacích správ, prípravu podkladov pre verejné obstarávania k projektu, príprava kontrol verejných obstarávaní, práce súvisiace so zmenami na projekte, komunikácia s RO a pod.

Pozície týkajúce sa vývoja riešenia budú zabezpečené externe prostredníctvom verejného obstarávania.

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)

Základným cieľom projektu je zlepšenie podmienok pre zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na vodnej ceste Dunaj, a to prostredníctvom vytvorenia Národného registra prístavných polôh a ich polygónov. Dopravný úrad má na základe platnej legislatívy (§ 4a Zákona č. 338/2000 Z.z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov) právomoci týkajúce sa povoľovania a správy prístavných polôh (prístaviská, prekladiská, vývážiská alebo kotviská). Tieto činnosti vyžadujú potrebu komplexnej, jednotnej evidencie prístavných polôh na národnej úrovni, a do budúcnosti **v rámci zapojenia sa do celoeurópskeho vývoja a stratégií v oblasti vodnej dopravy aj evidencie polygónov týchto polôh. Dôležitou súčasťou projektu je aj možnosť sprístupniť vybrané dáta o polygónoch verejnosti prostredníctvom špecializovaného rozhrania (webového portálu a mobilnej aplikácie).**

Riešenie bude postavené na modulárnom základe s dodržaním podmienky efektívnej prevádzky a zamedzeniu vendor lock-in (stav závislosti verejných obstarávateľov na dodávateľoch SW, ktorý vznikol na základe nesprávne vedených nákupov SW v

minulosti, predovšetkým ponechaním majetkových autorských práv a zdrojového kódu k dodanému SW na strane dodávateľa).

K splneniu cieľov špecifického cieľa 4.1: Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste v rámci Investičnej priority 7i): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T programu OP II projekt prispieva prostredníctvom realizácie aktivity C - Zavádzanie moderných technológií do riadenia lodnej a prístavnej prevádzky a realizácia súvisiacich technických opatrení, v ktorej popise sa píše:

„Dobudovanie infraštruktúry vodných ciest a prístavov bude doplnené o zavádzanie nových technológií do oblasti **riadenia lodnej a prístavnej prevádzky**, ako aj na modernizáciu plavebného značenia na slovenskom úseku medzinárodnej vodnej cesty Dunaj. **Uplatnenie riečnych informačných systémov (RIS) a realizácia súvisiacich technických opatrení** umožní dosiahnuť zvýšenie kapacity infraštruktúry, optimálne využívanie existujúcej infraštruktúry a **zvýšenie bezpečnosti lodnej a prístavnej prevádzky**. (...)

V popise Špecifického cieľa 4.1: Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste sa o. i. uvádza:

„V Strategickom pláne bola pre oblasť rozvoja vodnej dopravy určená vízia „modernej, bezpečnej a integrovanej infraštruktúry a prevádzky vodnej dopravy“. Pre dosiahnutie tejto vízie boli definované strategické ciele zamerané na „rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu infraštruktúry vodných ciest“ a „**údržbu, obnovu, modernizáciu a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov**.“

Projekt je teda v súlade s OP II, ktorý definuje ako cieľ zavádzanie nových technológií do oblasti riadenia lodnej a prístavnej prevádzky, ako aj na modernizáciu plavebného značenia na slovenskom úseku medzinárodnej vodnej cesty Dunaj.

Projekt bude mať synergický a nadstavbový účinok k v súčasnosti realizovanému projektu RIS COMEX financovanému z nástroja CEF Transport, ktorého cieľom je implementácia a prevádzka cezhraničných riečnych informačných služieb na základe prevádzkovej výmeny údajov RIS. Tieto koridorové (informačné) služby založené na RIS umožňujú riadenie dopravy a využívajú dostupnú národnú infraštruktúru a služby, ktoré je nevyhnutné posilniť, keďže EK označila úroveň technologického vybavenia a navigácie na vodnej ceste Dunaj za úzke hrdlo na transeurópskom koridore Rýn – Dunaj. Bez odstránenia úzkych hrdiel na vodnej ceste Dunaj nie je možné, aby vnútrozemská vodná doprava predstavovala vhodný alternatívny mód dopravy. V tomto kontexte je potrebné vnímať potrebu tohto projektu nielen ako jednu z priorit Dopravného úradu ale aj MDV SR a Európskej komisie.

Navyše zabezpečí projekt možnosť zapojenia sa do ďalších rozvojových projektov v oblasti RIS do budúcnosti, čo je v nadväznosti na rôzne vyššie uvedené národné a európske stratégie nevyhnutné. **Z uvedeného je zjavné, že v záujme zapojenia Slovenskej republiky do ďalšieho rozvoja dunajského koridoru je nevyhnutné disponovať technologicky aktuálnym riešením v zmysle uvedenej definície IS Registra, a to tak, ako je tomu aj v ostatných krajinách koridoru, nakoľko iba zabezpečením harmonizovaných služieb po celej dĺžke koridoru je možné dosiahnuť spoločné strategické ciele.**

Z hľadiska biznis služieb riešenia je potrebné zdôrazniť, že nižšie uvedené biznis služby predstavujú služby pre zabezpečenie dohľadu nad plynulosťou a bezpečnosťou plavby na vodnej ceste, ktoré Dopravnému úradu vyplývajú zo základnej legislatívnej úpravy:

- evidencia údajov o prístavných polohách
- poskytovanie údajov o prístavných polohách

Celý systém vytvorený pre zabezpečenie naplnenia vyššie uvedených biznis služieb bude tvorený nasledovnými modulmi:

- IS Register – backend
- Frontend – web portál
- GIS Systém
- Management používateľov
- Mobilná aplikácia pre verejnosť – iOS
- Mobilná aplikácia pre verejnosť - Android

Projekt vytvorenia IS Register zároveň zahŕňa aj úvodný subprojekt – vytvorenie jednotnej metodiky a fyzické zameranie polygónov v teréne.

9. Očakávaný stav a merateľné ciele

V tejto časti popíšte očakávané výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k rozvoju oblasti pokrytej operačným programom a zrealizovaniu aktivít. V tabuľke nižšie uveďte projektové ukazovatele a iné údaje. Projektové ukazovatele musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne.⁹

Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ ¹⁰
Zlepšenie podmienok pre zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na vodnej ceste Dunaj	P0366 Počet realizovaných dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením projektu	1	Analýza a dizajn	N/A
Zlepšenie podmienok pre zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na	Podiel záchranných operácií, kedy je DÚ schopný poskytnúť relevantné údaje ZZ	100%	Analýza a dizajn Nákup technických prostriedkov, programových	N/A

⁹ V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

¹⁰ Národný projekt by mal obsahovať minimálne jeden relevantný projektový ukazovateľ, ktorý sa agreguje do programového ukazovateľa. Pri ostatných projektových ukazovateľoch sa uvedie N/A.

vodnej ceste Dunaj			prostriedkov a služieb Implementácia a Testovanie Nasadenie	
Zlepšenie podmienok pre zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na vodnej ceste Dunaj	Počet registrov prístavných polôh a ich polygónov	1	Analýza a dizajn Nákup technických prostriedkov, programových prostriedkov a služieb Implementácia a Testovanie Nasadenie	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.

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.¹¹

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ¹²	Počet realizovaných dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením projektu
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Monitorovacia správa projektu (údaje z MetaIS)
Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa	Podiel záchranných operácií, kedy je DÚ schopný poskytnúť relevantné údaje ZZ
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Monitorovacia správa projektu (údaje Dopravného úradu)
Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	

¹¹ 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.

¹² V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

Názov merateľného ukazovateľa	Počet registrov prístavných polôh a ich polygónov
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Monitorovacia správa projektu (údaje Dopravného úradu)

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

11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ¹³
Zlepšenie podmienok pre zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na vodnej ceste Dunaj Zvýšenie bezpečnosti na vodnej ceste Dunaj	Prepravcovia a operátori pôsobiaci v oblasti vodnej dopravy	33 009 (údaj predstavuje priemerný ročný počet plavieb – priemer za roky 2014 – 2020)

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

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Hlavná aktivita	Výstupy
Analýza a dizajn	<ul style="list-style-type: none"> - Detailná funkčná špecifikácia - detailná identifikácia všetkých relevantných požiadaviek (funkčných a nefunkčných) a obmedzení - Detailná technologická a aplikačná architektúra - analýza architektúry existujúcich systémov, procesov a požiadaviek na prostredia, t.j. dodanie detailnej špecifikácie cieľovej biznis, IS a technologickej architektúry vzhľadom na existujúce prostredie. - Testovacie scenáre - navrhnutie metodiky testovania a detailných testovacích scenárov
Nákup technických prostriedkov, programových prostriedkov a služieb	<p>Obstaranie softvérového vývoja na mieru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vývoj a implementácia softvérových modulov, funkcionalít a rozhraní <p>Obstaranie softvérového vybavenia pre prevádzku v prostredí vládneho cloudu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - databázový systém (open-source)
Implementácia a Testovanie	<ul style="list-style-type: none"> - Implementácia zabezpečí dodanie požadovanej funkcionality jednotlivých modulov a ich funkčností s nasledovnými aktivitami: <ul style="list-style-type: none"> o prípravu technologických prostredí, o implementáciu funkcionality jednotlivých výstupov, integráciu výstupov/produktu,

¹³ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ akceptáciu produktu, ○ implementácia integračných požiadaviek ○ dodanie dokumentácie (používateľskej, administrátorskej a pod.). <p>Realizované testovania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pripravenosti na nasadenie do produkčného prostredia - Integračné - Bezpečnostné - Zátťažové - Užívateľské - Akceptačné
Nasadenie	<ul style="list-style-type: none"> - Nasadenie do prevádzkového prostredia - Migrácia údajov - Školenie používateľov

Podporné aktivity – riadenie projektu, publicita a informovanie budú zabezpečené internými kapacitami žiadateľa. Výdavky na riadenie projektu si nárokuje žiadateľ v rámci rozpočtu projektu. Výdavky spojené s publicitou a informovaním budú hradené z vlastných zdrojov žiadateľa.

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 Analýza a dizajn	Zlepšenie podmienok pre zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na vodnej ceste Dunaj	žiadateľ	3
Aktivita 2 Nákup technických prostriedkov, programových prostriedkov a služieb	Zlepšenie podmienok pre zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na vodnej ceste Dunaj	žiadateľ	7
Aktivita 3 Implementácia a Testovanie	Zlepšenie podmienok pre zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na vodnej ceste Dunaj	žiadateľ	10

Aktivita 4 Nasadenie	Zlepšenie podmienok pre zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na vodnej ceste Dunaj	žiadateľ	1
Podporná aktivita - Riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	11
Podporná aktivita – Publicita a informovanosť	Informovanie verejnosti o realizovanom projekte v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu OPII	žiadateľ	11

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.

Indikatívny rozpočet bol pripravovaný prostredníctvom prípravy BC/CBA v súlade s vyhláškou ÚPPVII SR 85/2020, pričom náročnosť jednotlivých aktivít bola stanovená na základe metodiky Use Case Point (UCP) a ceny za položky boli stanovené ako priemer limitov pre výdavky na IT projekty v rámci OP II a cien uvedených v revízii výdavkov vykonanej MF SR. Výdavky súvisiace s podpornými aktivitami boli stanovené pri rešpektovaní limitov platných pre PO4 OP II.

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 Analýza a dizajn		

518 Ostatné služby	113 016,00 EUR	<p>Predmetom bude vypracovanie detailnej funkčnej špecifikácie, vrátane identifikácie všetkých relevantných požiadaviek (funkčných a nefunkčných) a obmedzení. Zároveň bude vypracovaná detailná technologická a aplikačná architektúra - analýza architektúry existujúcich systémov, procesov a požiadaviek na prostredia, t.j. dodanie detailnej špecifikácie cieľovej biznis, IS a technologickej architektúry vzhľadom na existujúce prostredie. Vypracované budú aj testovacie scenáre - navrhnutie metodiky testovania a detailných testovacích scenárov. Cena bola stanovená s využitím metodiky Use Case Points, predpokladaného podielu aktivity na celkovom časovom fonde projektu a ceny za položky boli stanovené ako priemer limitov pre výdavky na IT projekty v rámci OP II a cien uvedených v revízii výdavkov vykonanej MF SR.</p>
521 Mzdové výdavky	9 312,00 EUR	<p>Interné kapacity projektu budú zapojené do činností uvedených v rámci výdavku 518 Ostatné služby. Výška zapojenia vyplýva z uznesenia vlády SR č. 654/2020 k návrhu Základných princípov riadenia IT projektov financovaných z verejných zdrojov a zdrojov EÚ, výška hodinovej sadzby vychádza zo sadzieb obvyklých v danom mieste a čase pre projekty v oblasti IT financované zo zdrojov EÚ, pri rešpektovaní limitov v rámci OP II.</p>
Aktivita 2 Nákup technických prostriedkov, programových prostriedkov a služieb		
112 Zásoby	0,00 EUR	<p>DÚ predpokladá prevádzkovanie riešenia vo vládnom cloude s použitím Open Source technológií</p>
Aktivita 3 Implementácia a testovanie		

518 Ostatné služby	526 490,40 EUR	<p>V rámci aktivity bude realizované dodanie požadovanej funkcionality jednotlivých modulov a ich funkčností s nasledovnými činnosťami:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ príprava technologických prostredí, ▪ implementácia funkcionality jednotlivých výstupov, integrácia výstupov/produktu, ▪ akceptácia produktu, ▪ implementácia integračných požiadaviek ▪ dodanie dokumentácie (používateľskej, administrátorskej a pod.). <p>V prípade ak vo verejnom obstarávaní bude úspešný dodávateľ s tzv. customer-off-the-shell riešením, bude v rámci aktivity realizovaná customizácia riešenia.</p> <p>Zároveň bude realizované testovanie riešenia, a to integračné, regresné, bezpečnostné, záťažové, akceptačné a testovanie pripravenosti na nasadenie do produkčného prostredia.</p> <p>Cena bola stanovená s využitím metodiky Use Case Points, predpokladaného podielu aktivity na celkovom časovom fonde projektu a ceny za položky boli stanovené ako priemer limitov pre výdavky na IT projekty v rámci OP II a cien uvedených v revízii výdavkov vykonanej MF SR.</p>
521 Mzdové výdavky	13 968,00 EUR	<p>Interné kapacity projektu budú zapojené do činností uvedených v rámci výdavku 518 Ostatné služby. Výška zapojenia vyplýva z uznesenia vlády SR č. 654/2020 k návrhu Základných princípov riadenia IT projektov financovaných z verejných zdrojov a zdrojov EÚ, výška hodinovej sadzby vychádza zo sadzieb obvyklých v danom mieste a čase pre projekty v oblasti IT financované zo zdrojov EÚ, pri rešpektovaní limitov v rámci OP II.</p>
Aktivita 4 Nasadenie		
518 Ostatné služby	109 768,80 EUR	<p>V rámci aktivity bude realizované nasadenie do prevádzkového prostredia, migrácia údajov a školenie používateľov. Cena bola stanovená s využitím metodiky Use Case Points, predpokladaného podielu aktivity na celkovom časovom fonde projektu a ceny za položky boli stanovené ako priemer limitov pre výdavky na IT projekty v rámci OP II a cien uvedených v revízii výdavkov vykonanej MF SR.</p>

521 Mzdové výdavky	6 208,00 EUR	Interné kapacity projektu budú zapojené do činností uvedených v rámci výdavku 518 Ostatné služby. Výška zapojenia vyplýva z uznesenia vlády SR č. 654/2020 k návrhu Základných princípov riadenia IT projektov financovaných z verejných zdrojov a zdrojov EÚ, výška hodinovej sadzby vychádza zo sadzieb obvyklých v danom mieste a čase pre projekty v oblasti IT financované zo zdrojov EÚ, pri rešpektovaní limitov v rámci OP II.
Hlavné aktivity SPOLU	778 763,20 EUR	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
Riadenie projektu 521 Mzdové výdavky	58 976,00 EUR	Riadenie projektu v súlade so Zmluvou o poskytnutí NFP, usmerneniami a pokynmi poskytovateľa súvisiacimi s čerpaním fondov EÚ a komunikáciu s RO. Spracovanie žiadostí o platbu, príprava a nahrávanie samotných žiadostí o platbu, príprava podkladov pre monitorovanie projektu, príprava a nahrávanie samotných monitorovacích správ, príprava podkladov pre verejné obstarávanie k projektu, príprava kontrol verejných obstarávaní, práce súvisiace so zmenami na projekte, komunikácia s RO a pod. Výška výdavku stanovená pri rešpektovaní maximálneho limitu na výdavky týkajúce sa riadenia projektu a sadzby, ktorá vyplýva z limitov stanovených MDV SR pre projekty financované zo zdrojov EÚ.
Podporné aktivity SPOLU	58 976,00 EUR	
CELKOM	837 739,20 EUR	

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

NP vyhovuje zásade doplnkovosti

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

16. Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov
Informácie sa vyplňajú iba pre investičné¹⁴ typy projektov.

¹⁴ 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

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹⁵ ? (áno/nie)	áno
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	https://metais.vicepremier.gov.sk/detail/Projekt/8bf31767-4dfa-440d-8ee4-4263aab4b720/cimaster?tab=documentsForm
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok)	N/A

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.

¹⁵ Pozri aj Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (dostupné na: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=26598>)