

## Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

### ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

**Názov národného projektu: Zavedenie nových technologických riešení pre systém SlovRIS**

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

Realizácia predkladaného projektu predpokladá zavedenie potrebných **nových technologických riešení pre systém riečnych informačných služieb - SlovRIS**, ktorý **na základe platnej legislatívy** (zákon č. 338/2000 Z.z. o vnútrozemskej plavbe) má povinnosť nepretržite zabezpečovať:

- prijímanie, spracovávanie, uchovávanie a poskytovanie informácií o vodnej ceste, informácií o momentálnej plavebnej situácii a strategických informácií o plavebnej situácii,
- prijímanie a spracovávanie elektronických hlásení z lodí a pri cezhraničnej vnútrozemskej doprave ich odovzdávanie príslušným orgánom susedného štátu pred príchodom plavidla na štátnu hranicu,
- ochranu informácií v systéme riečnych informačných služieb pred zneužitím vrátane neoprávneného prístupu k týmto informáciám, ich zmeny alebo straty.

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

### 3. Prijímateľ<sup>1</sup> národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu <sup>2</sup>	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 požičovni 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

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

Zdôvodnenie potreby partnera národného projektu (ak relevantné) <sup>3</sup>	nerrelevantné
Kritériá pre výber partnera <sup>4</sup>	nerrelevantné

<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 akejkolvek 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.

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 žiadúci časový rámec pre zabezpečenie procesov, vedúcich k realizácii národného projektu.

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	02/2022
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	2Q/2022
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	4Q/2021
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	11

#### 6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	999 368,40 EUR
Celkové oprávnené výdavky projektu	999 368,40 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 niektorých zákonov,
- VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/1973 zo 7. decembra 2018, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 909/2013 o technických špecifikáciách elektronického mapového zobrazovacieho a informačného systému na vnútrozemskú navigáciu (vnútrozemský systém ECDIS) uvedených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES
- VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/838 z 20. februára 2019 o technických špecifikáciách systémov lokalizácie plavidiel a sledovania ich dráhy, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 415/2007.
- 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),
- Smernica Európskeho Parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve.

b. Uved'te 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 západo–východné 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 neprerušovaný 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. Primárnym národným dokumentom, na ktorý projekt nadväzuje, je Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II, ktorý definuje, že 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. Predmetom tohto projektu je priamo zavedenie nových technologických riešení pre slovenský RIS systém – SlovRIS, a tým pádom jeho efektívnejšie využívanie v rámci riadenia prevádzky a dopravy na vodnej ceste Dunaj.

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.

Z hľadiska štatistík a prínosov projektu uvedených v projektovom zámere zverejnenom v rámci MetaIS, základným vstupným údajom je počet plavieb na slovenskom úseku vodnej cesty Dunaj, ktorý je evidovaný Dopravným úradom a pravidelne zverejňovaný vo výročných správach. Počet plavieb je evidovaný v členení podľa toho, do ktorého prístavu plavidlo priplávalo alebo z neho odplávalo a zároveň sa samostatne eviduje len takzvaný tranzit, to znamená, že plavidlo len prechádza územím SR, ale nevchádza do žiadneho z prístavov. Ďalším dôležitým údajom je informácia o počte nehôd na vodnej ceste Dunaj, ktorá slúži ako vstupný údaj pre početnosti týkajúce sa minimalizácie rizika nehôd. Pokiaľ ide o dĺžku trvania jednotlivých procesov, táto bola stanovená meraním na kapitanáte v Bratislave. Niektoré vstupné parametre boli stanovené operátormi kapitanátu Bratislava. Jedná sa prioritne o dĺžku výpadkov súčasného IS, ako aj podiel plavieb, pri ktorých sa vykonávajú niektoré procesy (ak sa nejedná o rutinný predpísaný proces týkajúci sa každého plavidla).

Z hľadiska prínosov sa projekt opiera o dokument Staff Working Document on the Evaluation of Directive 2005/44/EC on harmonised river information services (RIS), na základe ktorého je možné definovať skupinu prínosov zavedenia nových technologických riešení pre IS SlovRIS. Zavedením týchto riešení je možné získať benefity v oblastiach, ktoré hodnotiacia správa EK označila ako oblasti, v ktorých je potrebné realizovať ďalšie opatrenia. Riešenie umožní dosiahnuť niekoľko typov prínosov, ktoré sumárne preukazujú návratnosť alokovaných zdrojov. Prínosy zároveň vychádzajú zo skutočnosti, že projekt rieši nedostatky v súčasnosti využívaných IKT prostriedkov v rámci oddelenia SlovRIS, ako aj kapitanátu. Prínosy sú prioritne identifikované v oblasti bezpečnosti plavby. Pokiaľ ide náklady spojené s nehodami na vodnej ceste Dunaj, projekt vychádza zo štúdie External Costs in Inland Waterway Transport: An Analysis of External Cost Categories and Calculation Methods. Štatistiky týkajúce sa priemerného ročného počtu prepravených tonokilometrov/osobokilometrov boli získané zo Štatistického úradu SR.

- 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 **priamo nadväzuje 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 priamo vychádza zo skúseností z predmetných pilotných projektov** a na ich základe navrhuje dlhodobu identifikované nové technologické riešenia, a to v záujme zachovania existujúcej funkcionality prostredníctvom stabilizácie systému, ako aj v záujme umožnenia ďalšieho rozvoja. Tento rozvoj – rozšírenie o nové funkcionality, zvýšenie interoperability, zavedenie nových služieb atď. – je definovaný a iniciovaný v rámci už aktuálne prebiehajúceho európskeho projektu COMEX<sup>6</sup>, 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 zvýšenie kvality 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).

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

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

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

**Na základe týchto cieľov sa projekt zameriava konkrétne na:**

- Lepšie plánovanie vnútrozemskej vodnej dopravy (zvýšená spoľahlivosť prepravných časov),
- Skrátenie času čakania a cesty,
- Zvýšenie efektívnosti pri vykonávaní vnútrozemskej plavby,
- Optimálne využitie infraštruktúry (zvýšené využitie kapacít),
- Zníženie administratívnych prekážok.

**Z uvedeného je zjavné, že v záujme zapojenia Slovenskej republiky do ďalšieho rozvoja dunajského koridoru je absolútne nevyhnutné disponovať technologicky aktuálnym a stabilným riešením SlovRIS, a to tak, ako je tomu aj v ostatných krajinách koridoru, nakoľko iba zabezpečením harmonizácie RIS po celej dĺžke koridoru je možné dosiahnuť uvedené ciele. Inak povedané, neschopnosť participovať na ďalšom rozvoji u jedného partnera v koridore ohrozí ciele viacerých vyššie uvedených rozvojových stratégií.**

- 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. Ako ukazujú pomerne nedávne skúsenosti, v rámci celého úseku Dunaja je nevyhnutné zabezpečiť bezpečnosť a plynulosť plavby a vyhnúť sa prípadnej tragédii alebo ohrozeniu plynulosti plavby. 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 II<sup>7</sup>, 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.

Jedným zo základných prvkov bezpečnosti na vodnej ceste Dunaj je technologická infraštruktúra pre monitorovanie plynulosti a bezpečnosti plavby na Dunaji. Súčasný stav využívania informačno-komunikačných technológií v rámci gescie Dopravného úradu vychádza z prirodzeného vývoja potrieb a možností Dopravného úradu, resp. jeho predchodcov v priebehu posledných 15 rokov. Vzhľadom na to, že informačné systémy boli a stále sú rozvíjané na základe rôznych koncepcií a vplyvov, ich kvalita a stupeň rozvoja sú rôzne.

Systém slovenských riečnych informačných služieb - SlovRIS bol vyvinutý v rámci pilotných projektov implementácie riečnych informačných služieb na slovenskom úseku Dunaja ešte v rokoch 2008 - 2014. Základom pre fungovanie RIS je systém na sledovanie polohy a dráhy lodí, ktorý využíva technológiu AIS so štandardom pre vnútrozemskú plavbu. Systém pozostáva na jednej strane z pobrežných AIS staníc a z centrálného servera, pričom každá pobrežná stanica má dve základňové stanice AIS a dva kontroléry. Transpondér základňovej stanice komunikuje s AIS transpondérmi na plavidlách. Hlavnou funkciou kontroléra je prijímať AIS správy zo základňovej stanice AIS a ukladať ich do AIS databázy na centrálnom

<sup>7</sup> [https://www.opii.gov.sk/download/d/strategicky\\_plan\\_rozvoja\\_dopravy\\_SR\\_do\\_roku\\_2030.pdf](https://www.opii.gov.sk/download/d/strategicky_plan_rozvoja_dopravy_SR_do_roku_2030.pdf)

serveri. Pre operátorov operačného centra slúžia základné terminály, ktorými sú pracovné stanice pracujúce s prehliadačom vnútrozemského ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), teda sú schopné zobrazovať obraz plavebnej situácie prostredníctvom implementovaného AIS prehliadača.

Na komunikáciu medzi plavidlami navzájom sa v súlade s Regionálnou dohodou o rádiokomunikačnej službe na vnútrozemských vodných cestách (RAINWAT)<sup>8</sup> aktuálne používajú definované rádiokomunikačné kanály.

**Technológie, aktuálne využívané systémom SlovRIS, sú výsledkom pilotných projektov, ktorých zámerom bolo zavedenie a otestovanie konkrétnych funkcionalít. Nejednalo sa teda o finálne riešenie a navyše, v rámci uvedených projektov implementované technológie sú už dnes zastaralé a objektívne nedostatočné pre plnenie základných funkcií Dopravného úradu, pokiaľ ide o monitorovanie bezpečnosti a plynulosti vnútrozemskej plavby. Pre zabezpečenie otestovaných funkcionalít je teda potrebné nahradiť tieto novými technológiami.**

Negatíva a riziká aktuálne využívaných technológií sú nasledovné:

- Nedostatočné pokrytie vodnej cesty pobrežnými stanicami AIS, tzn. existencia úsekov, kde sa plavidlá „strácajú“ z mapy AIS. Tento stav je z hľadiska bezpečnosti lodnej premávky neakceptovateľný.
- Zastaralý technologický framework, ktorý už nie je výrobcom udržiavaný, t. j. akýkoľvek problém alebo požiadavka na zmenu predstavuje zbytočne vysokú prácnosť resp. nemožnosť prispôbenia
- Nedostatočná kapacita a 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 vnútrozemská vodná doprava predstavovala vhodný alternatívny mód dopravy<sup>9</sup>. **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,

<sup>8</sup> [https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2013/324/vyhlasene\\_znenie.html](https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2013/324/vyhlasene_znenie.html)

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/201803\\_corridor\\_report\\_rhinedanube\\_withcover.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/201803_corridor_report_rhinedanube_withcover.pdf)



- d) zabezpečiť nákladovo prijateľný prístup v projekte,

Podpredseda RV – zástupca vlastníkov procesov - Hlavným záujmom a zodpovednosťou zástupcu vlastníkov procesov (biznis vlastník) 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 zavedenia nových technologických riešení pre systém SloVRIS, ktoré odstránia existujúce nedostatky systému a zároveň budú čerpať zo skúseností z pilotných projektov IRIS I, II, III. Týmto**

**získa Slovenská republika moderný a stabilný systém – kompletnú infraštruktúru, ktorá zabezpečí nielen aktuálnu bezpečnosť vodnej dopravy na slovenskom úseku Dunaja, ale adekvátnu pripravenosť Slovenska na ďalší rozvoj v európskom kontexte rozvoja vodnej dopravy.**

**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).**

Výsledkom projektu bude riešenie, ktoré zabezpečí:

- Zvýšenie bezpečnosti riadenia prevádzky na slovenskom úseku vodnej cesty Dunaj a zníženie pravdepodobnosti výskytu tragickej udalosti.
- Zvýšenie kvality technologickej infraštruktúry v rámci celého systému SloVRis
- Optimalizované využitie infraštruktúry Dopravného úradu (efektívnejšie využitie kapacít operačného centra)
- Zvýšený komfort pre užívateľov
- Implementácia modernej technológie (softvérového frameworku) umožní efektívnejšiu starostlivosť o systém
- Implementácia riešenia, ktoré umožňuje jednoduchú konfiguráciu, škálovateľnosť a integráciu na ďalšie informačné systémy Dopravného úradu.
- Pokrytie kompletného úseku Dunaja AIS signálom zabezpečí presné a aktuálne informácie o stave a premávke na vnútrozemskej vodnej ceste, vrátane informácií o bezpečnosti plavby, a prispeje tak k riešeniu incidentov a plavebných nehôd.
- Zabezpečenie súladu s požiadavkami na bezpečnosť plavby, ako aj s bezpečnostnými štandardami vo vzťahu ku kybernetickej bezpečnosti.

K splneniu cieľov špecifického cieľa 4.1 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste OP II projekt prispieva prostredníctvom realizácie aktivity C - Zavádzanie moderných technológií do riadenia lodnej a prístavnej prevádzky a realizácia súvisiacich technických opatrení. Projekt je 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. 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.

Projekt bude mať synergický 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 vnútrozemska 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 absolútne nevyhnutné disponovať technologicky aktuálnym a stabilným riešením SlovRIS, a to tak, ako je tomu aj v ostatných krajinách koridoru, nakoľko iba zabezpečením harmonizácie RIS po celej dĺžke koridoru je možné dosiahnuť uvedené ciele. Inak povedané, neschopnosť participovať na ďalšom rozvoji u jedného partnera v koridore ohrozí ciele viacerých vyššie uvedených rozvojových stratégií.**

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:

- A) Služba real – time monitorovania plavebnej prevádzky
- B) Služba katalógu plavidiel
- C) Služba komunikácie a riešenia udalostí na vodnom toku
- D) Služba nahrávania udalostí na vodnom toku

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

- Nové SW prvky pre systém SlovRIS:
  - o Nová funkcionality Single Sign-on
  - o Nové funkcionality administrátorského rozhrania
- Implementácia nového, moderného a robustného frameworku pre kompletný systém SlovRIS
- Zmena komunikačných rozhraní pri umiestnení vo vládnom cloude
- Rozšírenie a modernizácia HW pre AIS infraštruktúru
  - o Nová hw a sw infraštruktúra pre existujúce AIS stanice
  - o Kompletne zabezpečenie vybudovania (pridania) 2 nových AIS staníc pre zvýšenie pokrytia
- Rozšírenie a modernizácia HW pre kompletnú RIS infraštruktúru

## 9. Očakávaný stav a merateľné ciele

<p>V tejto časti popíšte očakávané výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k rozvoju oblasti pokrytej operačným programom a zrealizovaniu aktivít. V tabuľke nižšie uveďte projektové ukazovatele a iné údaje. Projektové ukazovatele musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne.<sup>10</sup></p>				
Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ <sup>11</sup>
Zlepšenie podmienok pre	P0366 Počet realizovaných	1	Analýza a dizajn	N/A

<sup>10</sup> V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevypĺňa, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

<sup>11</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.

zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na vodnej ceste Dunaj	dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením projektu			
Zlepšenie podmienok pre zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na vodnej ceste Dunaj	Frekvencia výpadkov prenosu AIS a iných incidentov	<1/mesiac	Analýza a dizajn Nákup technických prostriedkov, programových prostriedkov a služieb Implementácia a Testovanie Nasadenie	N/A
Zlepšenie podmienok pre zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na vodnej ceste Dunaj	Počet zavedených nových technologických riešení pre systém SlovRIS	1	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

#### 10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.<sup>12</sup>

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa <sup>13</sup>	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	

<sup>12</sup> V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevypĺňa, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

<sup>13</sup> V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa <sup>13</sup>	Počet realizovaných dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením projektu
Názov merateľného ukazovateľa	Frekvencia výpadkov prenosu AIS a iných incidentov
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Monitorovacia správa projektu (údaje Dopravného úradu)
Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa	Počet zavedených nových technologických riešení pre systém SloVRIS
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 <sup>14</sup>
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"> <li>- Detailná funkčná špecifikácia - detailná identifikácia všetkých relevantných požiadaviek (funkčných a nefunkčných) a obmedzení</li> <li>- 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.</li> </ul>

<sup>14</sup> Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Testovacie scenáre - navrhnutie metodiky testovania a detailných testovacích scenárov</li> </ul>
Nákup technických prostriedkov, programových prostriedkov a služieb	<p>Obstaranie softvérového vývoja na mieru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prechod celého systému SlovRIS na novú vhodnú technologickú platformu (open-source)</li> <li>- vývoj a implementácia nových softvérových modulov, funkcionalít a rozhraní</li> </ul> <p>Obstaranie hardvérového vybavenia pre AIS stanice (4 existujúce lokality + 2 nové):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Základňové stanice</li> <li>- Kontroléry</li> <li>- Anténne systémy</li> <li>- Sieťové komponenty</li> <li>- UPS – zdroje záložného napájania</li> <li>- Organizačné zabezpečenie vybudovania 2 nových AIS staníc vrátane povolení</li> </ul>
Implementácia a Testovanie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementácia zabezpečí dodanie požadovanej funkcionality jednotlivých modulov a ich funkčností s nasledovnými aktivitami: <ul style="list-style-type: none"> <li>o prípravu technologických prostredí,</li> <li>o implementáciu funkcionality jednotlivých výstupov, integráciu výstupov/produktu,</li> <li>o akceptáciu produktu,</li> <li>o implementácia integračných požiadaviek</li> <li>o dodanie dokumentácie (používateľskej, administrátorskej a pod.).</li> </ul> </li> </ul> <p>Realizované testovania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pripravenosti na nasadenie do produkčného prostredia</li> <li>- Integračné</li> <li>- Bezpečnostné</li> <li>- Zátťažové</li> <li>- Užívateľské</li> <li>- Akceptačné</li> </ul>
Nasadenie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nasadenie do prevádzkového prostredia</li> <li>- Migrácia údajov</li> <li>- Školenie používateľov</li> </ul>

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	5
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 nákupom HW boli stanovené na základe internetového prieskumu trhu. 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
<b>Aktivita 1 Analýza a dizajn</b>		
518 Ostatné služby	93 376,80 EUR	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.



521 Mzdové výdavky	4 656,00 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.
<b>Aktivita 2 Nákup technických prostriedkov, programových prostriedkov a služieb</b>		
<b>022 Samostatné hnutelné veci a súbory hnutelných vecí</b>	328 700,00 EUR	<p>V rámci tejto aktivity bude realizované obstaranie nasledovných tovarov pre potreby riešenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prvky pobrežnej infraštruktúry systému AIS v lokalitách Bratislava, Gabčíkovo, Komárno, Štúrovo - na každej lokalite bude nachádzať nový hardvér pozostávajúci z: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 4x smerová anténa</li> <li>○ 2x základňová stanica (jedna primárna a jedna sekundárna)</li> <li>○ 2x kontrolér AIS (server) – jeden primárny, jeden záložný</li> <li>○ Firewall</li> <li>○ Záložný zdroj</li> </ul> </li> </ul> <p>Pobrežný segment bude v rámci plánovaného stavu rozšírený nasledovne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 nové AIS lokality, každá pozostávajúca z: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 4x smerová anténa</li> <li>○ 2x základňová stanica (jedna primárna a jedna sekundárna)</li> <li>○ 2x kontrolér AIS (server) – jeden primárny, jeden záložný</li> <li>○ Firewall</li> <li>○ Záložný zdroj</li> </ul> </li> </ul>
<b>112 Zásoby</b>	7 200,00 EUR	PC pre pracovníkov dohľadu
<b>518 Ostatné služby</b>	5 760,00 EUR	Inštalačné práce

<b>Aktivita 3 Implementácia a testovanie</b>		
518 Ostatné služby	413 017,20 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"> <li>▪ príprava technologických prostredí,</li> <li>▪ implementácia funkcionality jednotlivých výstupov, integrácia výstupov/produktu,</li> <li>▪ akceptácia produktu,</li> <li>▪ implementácia integračných požiadaviek</li> <li>▪ dodanie dokumentácie (používateľskej, administrátorskej a pod.).</li> </ul> <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	8 380,80 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>
<b>Aktivita 4 Nasadenie</b>		

518 Ostatné služby	90 165,60 EUR	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.
521 Mzdové výdavky	10 864,00 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.
<b>Hlavné aktivity SPOLU</b>	962 120,40 EUR	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
Riadenie projektu 521 Mzdové výdavky	37 248,00 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.
<b>Podporné aktivity SPOLU</b>	37 248,00 EUR	
<b>CELKOM</b>	999 368,40 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 investičné<sup>15</sup> typy projektov.*

<b>Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov</b>	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti <sup>16</sup> ? (áno/nie)	áno
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	<a href="https://metais.vicemier.gov.sk/detail/Projekt/c6550845-75ca-4058-806c-3c983cd52858/cimaster?tab=documentsForm">https://metais.vicemier.gov.sk/detail/Projekt/c6550845-75ca-4058-806c-3c983cd52858/cimaster?tab=documentsForm</a>
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok)	N/A

<sup>15</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 nehmotného majetku vrátane softvéru. Zdroj: Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR.

<sup>16</sup> 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> )