

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu: Zavedenie pravidelnej osobnej lodnej dopravy po Dunaji (Dunajbus)

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

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

V zmysle Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, prioritnej osi č. 4 Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) a investičnej priority 7i) Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T je Ministerstvo dopravy a výstavby SR oprávneným prijímateľom. Ministerstvo dopravy a výstavby SR je zároveň v zmysle § 20a Zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe v aktuálnom znení, platnom od 1.1.2020, Objednávateľom oprávneným objednať dopravné služby vo verejnom záujme v rozsahu potrebnom na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia v osobnej doprave.

Zámer národného projektu nadväzuje na výsledky **národného projektu Pravidelná osobná vodná doprava po Dunaji – DUNAJBUS – predprojektová príprava**, v rámci ktorého bola spracovaná štúdia realizovateľnosti. Realizácia predmetného národného projektu umožní efektívne a hospodárne využitie všetkých doteraz získaných informácií a údajov.

Národným projektom je v zmysle Systému riadenia európskych štrukturálnych a investičných fondov pre programové obdobie 2014 - 2020 projekt, ktorý z hľadiska jeho vecného zamerania, charakteru aktivít, geografického záberu a ďalších atribútov rieši komplexne a systémovo konkrétne oblasti podporované z EŠIF s celonárodným dopadom, je viazaný na stratégiu OP a realizácia jeho aktivít vychádza z jasne stanovených národných politík alebo tieto politiky dopĺňa.

Predmetný projekt rieši komplexne a systémovo konkrétne oblasti podporované z EŠIF s celonárodným dopadom:

- z hľadiska vecného zamerania: Projekt komplexne a systémovo rieši oblasť rozvoja lepšieho využívania dostupnej kapacity osobnej vodnej dopravy, ktoré má nespochybniteľné celonárodné dopady - takéto riešenie má potenciál znížiť preťaženie dopravy a emisie CO₂, zlepšiť kvalitu ovzdušia, zabezpečiť lepšie dopravné služby, zvýšenie dopravnej efektívnosti, zlepšenie environmentálneho správania, kvality života a pohodlia v rušných mestských oblastiach, a súčasne podporiť potenciál v oblasti cestovného ruchu. Všetky vyššie uvedené dopady sú plne v súlade s cieľmi EŠIF a aj Európskej Komisie.

- z hľadiska charakteru aktivít: Projekt komplexne a systémovo rieši aktivitu „Zavedenie pravidelnej osobnej lodnej dopravy po Dunaji (Dunajbus)“, ktorá je uvedená ako jedna z oprávnených aktivít v rámci Investičnej priority 7i). Aktivita je plne v súlade s cieľmi EŠIF a aj Európskej Komisie.

- z hľadiska geografického záberu: Primárnym geografickým záberom projektu je Podunajský región, tvorený dvoma samostatnými územnými celkami (BSK a TTSK), ktorý sa tiahne až 50 km pozdĺž Dunaja a má cca 70 000 obyvateľov. Každopádne vďaka významným environmentálnym dopadom projektu (zníženie preťažnosti dopravy a emisií CO₂, zlepšenie kvality ovzdušia) budú z výsledkov projektu sekundárne benefitovať aj ďalšie priľahlé oblasti, čo potvrdzuje celonárodný dopad projektu. V súlade s aktuálnym znením Operačného programu, „realizácia investičných aktivít bude mať pozitívny vplyv na celý priľahlý podunajský región a prispeje k napĺňaniu cieľov dunajskej stratégie, prioritne pre plnenie cieľa „1. Zlepšenie mobility a multimodality, 1a Vnútrozemské vodné cesty“. Všetky vyššie uvedené dopady sú zároveň plne v súlade s cieľmi EŠIF a aj Európskej Komisie.

Projekt jednoznačne vychádza zo stratégie OP II pre prioritnú os 4 a z národných politík popísaných v dokumente Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II pre oblasť vodnej dopravy.

V rámci špecifického cieľa 4.1 OP II sa 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*“. Aktivity plánované na realizáciu v prioritnej osi významným spôsobom prispievajú k naplneniu týchto cieľov a vízie.

Projekt k prispeje k dosiahnutiu jedného z predpokladaných výsledkov ŠPECIFICKÉHO CIEĽA 4.1: Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste, ktorým je „*vytváranie predpokladov na zvýšenie podielu vodnej dopravy na delbe prepravnej práce*“.

Na základe uvedeného Ministerstvo dopravy a výstavby SR predkladá zámer národného projektu Zavedenie pravidelnej osobnej lodnej dopravy po Dunaji (Dunajbus).

Vzhľadom na charakter projektu a prijímateľa projektu sa nebude vyhlasovať výzva na predkladanie žiadostí o NFP, ale projekt bude realizovaný formou národného projektu.

2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

Prioritná os	PO 4: INFRAŠTRUKTÚRA VODNEJ DOPRAVY (TEN-T CORE)
Investičná priorita	IP 7i): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T
Špecifický cieľ	ŠC 4.1: Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	Bratislavský kraj Trnavský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	- široká verejnosť - prepravcovia a operátori pôsobiaci v oblasti vodnej dopravy

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	<p>Ministerstvo dopravy a výstavby SR je oprávneným prijímateľom v zmysle Operačného programu Integrovaná infraštruktúra pre Prioritnú os 4 Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE).</p> <p>Ministerstvo dopravy a výstavby SR je v zmysle <u>NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave</u> orgánom verejnej moci, ktorý má právomoc zasahovať do verejnej osobnej dopravy v danej geografickej oblasti. Zároveň má dostatočné administratívne kapacity a nevyhnutné skúsenosti a vedomosti súvisiace s procesom zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v zmysle tohto nariadenia.</p> <p>Ministerstvo dopravy a výstavby SR je zároveň v zmysle § 20a <u>Zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe</u> v aktuálnom znení, platnom od 1.1.2020, Objednávateľom oprávneným objednať dopravné služby vo verejnom záujme v rozsahu potrebnom na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia v osobnej doprave. Z tohto vyplýva, že má nevyhnutné kompetencie a zároveň aj finančné zdroje potrebné pre zabezpečenie finančnej udržateľnosti projektu prostredníctvom</p>
---	--

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).

	zabezpečenia úhrady služieb vo verejnom záujme, ktorými sú služby verejnej osobnej dopravy všeobecného hospodárskeho záujmu poskytované v rámci linky pravidelnej vodnej dopravy DUNAJBUS.
Má prijímateľ osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu priamo zo zákona, osobitných právnych predpisov, resp. je uvedený priamo v príslušnom operačnom programe?	<p>Ministerstvo dopravy a výstavby SR je v zmysle § 20a <i>Zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe</i> v aktuálnom znení, platnom od 1.1.2020, jediným orgánom oprávneným objednať dopravné služby vo verejnom záujme v rozsahu potrebnom na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia v osobnej doprave, a teda zabezpečiť finančnú udržateľnosť projektu prostredníctvom zabezpečenia úhrady služieb vo verejnom záujme, ktorými sú služby verejnej osobnej dopravy všeobecného hospodárskeho záujmu poskytované v rámci linky pravidelnej vodnej dopravy DUNAJBUS.</p> <p>Zároveň v zmysle <i>NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave</i> je Ministerstvo dopravy a výstavby SR orgánom verejnej moci, ktorý má právomoc zasahovať do verejnej osobnej dopravy v danej geografickej oblasti.</p>
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Ministerstvo dopravy a výstavby SR
Sídlo	Námestie slobody č. 6 810 05 Bratislava Slovenská republika
IČO	30416094

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

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

5. Predpokladaný časový rámec

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	04/2020
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	III/2020
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	I/2020
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	24

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	33 038 236,80 €
Celkové oprávnené výdavky projektu	33 038 236,80 €
Vlastné zdroje prijímateľa	0 €

7. Východiskový stav

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

Regionálna úroveň

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2014 – 2020;
- Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (2013 a 2017);
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020;
- Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy v znení zmien a doplnkov;
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja;

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.

- Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja v znení zmien a doplnkov.

Národná úroveň

- Aktualizovaná Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región a návrh jej koordinácie;
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030;
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020;
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou.

Európska úroveň

- Stratégia Európskej únie pre podunajskú oblasť (Dunajská stratégia);
- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje (KOM(2011)0144);
- Uznesenie Európskeho parlamentu z 9. septembra 2015 o vykonávaní bielej knihy o doprave z roku 2011: hodnotenie a ďalší postup na ceste k udržateľnej mobilite (2015/2005(INI));
- Zelená kniha: Za novú kultúru mestskej mobility (KOM(2007)0551)
- Európa 2020: Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu (KOM(2010)02020);
- Uznesenie Európskeho parlamentu z 22. novembra 2016 o uvoľnení potenciálu osobnej vodnej dopravy (2015/2350(INI)).

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

Dunajská os – prípadová štúdia prístavných miest Bratislava, Komárno a Štúrovo

Realizátor: OECD

Štúdia okrem iného konštatuje, že vnútrozemské vodné cesty (prievozy) by mohli byť použité ako prostriedok pre obmedzenie dopravných zápch v Bratislave, a tým zvýšiť príťažlivosť tohto mesta. Odporúča aktívnejšiu účasť vlády zameranú na podporu služieb a zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy. Bez finančnej podpory slovenskej vlády alebo Európskej únie bude pre vnútrozemskú vodnú dopravu veľmi ťažké získať dopravné podiely od iných druhov dopravy.

Štúdia uskutočniteľnosti s komplexným vyhodnotením súvislostí zlepšenia plánovanej cezhraničnej dostupnosti v oblasti Hrušovskej zdrže Vodného diela Gabčíkovo (2011)

Realizátor: IBS SLOVAKIA, s.r.o.

Objednávateľ: Trnavský samosprávny kraj

Štúdia bola spracovaná v rámci projektu „Zlepšenie cezhraničnej dostupnosti v oblasti Hrušovskej zdrže Vodného diela Gabčíkovo“. Na základe štúdie bola vytvorená podkladová technická dokumentácia pre stavbu osobnej lode typu katamarán "Dunajbus", základného prístávajúceho zariadenia "tzv. domovský prístavný pontón" a prístávajúceho zariadenia "tzv. nástupný pontón". Strategickým cieľom projektu bolo zvýšiť hospodársku a sociálnu integráciu v cezhraničnej oblasti, spojiť pobrežné obce predtým rozdelené Dunajom, v súčasnosti zdržou vodného diela, čo má veľký význam aj z hľadiska hospodárskeho, ako aj spoločenského rozvoja. Štúdia konštatovala, že „pre poskytnutie najširšej ponuky služieb cestujúcej verejnosti, ale aj pre najvyššiu efektivitu rýchlej lodnej prevádzky sa javí ako najvýhodnejšia kombinácia

pravidelnej turistickej a hromadnej prepravy. Zabezpečuje pokrytie všetkých posudzovaných cieľov štúdie tzn. zlepšenia cezhraničnej dostupnosti cez zdrž vodného diela prostredníctvom rýchleho lodného spojenia, prepojenie obcí a vznikajúcich rekreačných centier a rýchle a atraktívne spojenie lokalít v blízkosti zriadených prístavísk s centrom Bratislavy.“

Štúdia vybraných prístavísk k dopravnému lodnému spojeniu DUNAJBUS na trase Hamuliakovo – Bratislava s možnosťou prepojenia na Hainburg a Viedeň (2014)

Realizátor: kolektív autorov Ing. arch. Ľubomír Klaučo, Ing. arch. Mária Klaučová, Ing. arch. Daniela Huertas a Ing. Monika Lachmannová

Objednávateľ: Bratislavský samosprávny kraj

Štúdia bola spracovaná v rámci projektu TransDanube, ktorého hlavným cieľom bolo rozvíjať udržateľnú mobilitu pozdĺž rieky Dunaj prepojením tradičných spôsobov dopravy a ekologicky šetrných druhov dopravy s cieľom zlepšiť dostupnosť a vytvoriť koncept udržateľného turizmu v celom Dunajskom regióne. Štúdia navrhla lokalizáciu jednotlivých prístavísk s cieľom dosiahnuť optimálnu multimodálnu dostupnosť najmä so zreteľom na maximálne využitie nemotorovej dopravy a existujúcich cyklotrás. Štúdia odporúčala aby „vzhľadom na zhoršujúcu sa situáciu extrémneho dopravného zaťaženia na hlavnom dopravnom ťahu I/63 bola namiesto individuálnej osobnej automobilovej dopravy využívaná vo väčšom rozsahu verejná hromadná doprava na spojnici Bratislava – Šamorín so zapojením verejnej osobnej lodnej dopravy, ktorá ešte neexistuje, ale na tejto trase má vyhliadky na úspech, a to i napriek pripravovanej výstavbe diaľnice R7“.

Odborná štúdia: Odhad využiteľnosti pravidelnej osobnej vodnej dopravy po vodnej ceste Dunaj na úseku medzi mestom Šamorín a Bratislavou (2017)

Realizátor: Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov

Objednávateľ: Pro-Danubia - Združenie obcí pre miestnu dopravu po Dunaji

Štúdia analyzuje počet a štruktúru obyvateľov dotknutých miest a obcí podľa ekonomickej aktivity a poskytuje tiež detailnú analýzu dochádzok obyvateľov relevantných miest a obcí do Bratislavy s tým, že prihliada na možný nárast počtu obyvateľov, a tiež občanov bez trvalého pobytu, ktorí tiež dochádzajú pravidelne do Bratislavy. V rámci riešenia odbornej štúdie bol vyhodnotený anketový prieskum možného záujmu verejnosti o pravidelnú osobnú vodnú dopravu. Následne bol vykonaný odhad využiteľnosti pravidelnej osobnej vodnej opravy po vodnej ceste Dunaj na úseku medzi mestom Šamorín a Bratislavou. Odhad je realizovaný alternatívne pre pesimistický a optimistický variant. Pri odhade využiteľnosti pravidelnej osobnej vodnej dopravy na posudzovanom úseku vodnej cesty sú brané do úvahy aj ďalšie poznatky, napr. del'ba prepravnej práce medzi individuálnou automobilovou a verejnou hromadnou osobnou dopravou.

Štúdia realizovateľnosti zriadenia národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach Slovenskej republiky (2019)

Realizátor: Ekonomická univerzita v Bratislave

Objednávateľ: MDaV SR

Predmetom štúdie bolo posúdenie úrovne regulácie a liberalizácie osobnej lodnej dopravy v porovnaní s nákladnou lodnou dopravou v SR, ekonomickej a finančnej analýzy problematiky zriadenia a následnej prevádzky národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v Slovenskej republike (ďalej len „vo VVD v SR“), vyčíslenia predpokladaných nákladov na zriadenia a prevádzku národného dopravcu vo VVD v SR, ako aj vypracovanie zhodnotenia možnosti zriadenia národného dopravcu vo VVD v SR. Pre pôsobenie dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave štúdia identifikovala ako najlepšiu možnosť prevádzkovanie pravidelnej osobnej lodnej dopravy na Dunaji na trase Devín - Bratislava – Šamorín. Na základe

výstupov z modelovania a kalkulácií štúdia odporučila realizovať variant spočívajúci v poverení existujúceho podniku výkonom funkcie (s nákupom výkonov vo verejnom záujme), aj keď je spojený so záporným hospodárskym výsledkom a odkázaný na dotácie z verejnej správy (ako je tomu v každom móde verejnej osobnej dopravy), ako súčasť ďalšieho módu dopravy – verejnej osobnej lodnej dopravy, ktorý zlepši kvalitu a komfort cestujúcim primárne na úseku Šamorín - Bratislava, s navrhovanými zastávkami Šamorín, Hamuliakovo, Bratislava-Eurovea a Bratislava-most SNP.

Štúdia realizovateľnosti „Pravidelná osobná vodná doprava po Dunaji - DUNAJBUS“

Realizátor: CASA CREATIVA, s.r.o.

Objednávateľ: Pro-Danubia - Združenie obcí pre miestnu dopravu po Dunaji

Zámerom štúdie realizovateľnosti je preverenie možností a realizovateľnosti pravidelnej osobnej vodnej prepravy (POVD), využívajúcej vodnú cestu Dunaj v Bratislave a jej prímestských častiach a zároveň navrhnutie ekonomicky, sociálne a technicky realizovateľných riešení.

Cieľom štúdie je navrhnutie dopravného systému, ktorý by prostredníctvom dizajnu plavidiel, definovania trasy linky vodnej dopravy a lokalizácie prístavísk maximalizoval príležitosti dopravného, turistického a hospodárskeho rozvoja. Štúdia teda posudzuje príležitosti, súvisiace so zavedením verejnej vodnej kyvadlovej dopravy komplexne, a to so zohľadnením skúseností a best practices porovnateľných dopravných systémov, fungujúcich vo svete a širokej škály benefitov, ktoré prinášajú.

Z predmetnej analýzy vyplýva odporúčanie realizovať celkový variant, ktorý spĺňa kritériá pre úspešnú, udržateľnú kyvadlovú vodnú prepravu a zároveň má potenciál výrazne pomôcť predmetnému územiu z pohľadu územného rozvoja, životného prostredia, dopravy a všeobecnej kvality života; zároveň má predmetné nastavenie pravidelnej linky osobnej vodnej prepravy potenciál byť ekonomicky udržateľné. Posudzovaným celkovým variantom je variant, kedy bude zriadená pravidelná linka osobnej vodnej prepravy DUNAJBUS, operujúca flotilu piatich plavidiel typu katamarán s kapacitou až 125 cestujúcich, ktoré sú prvými vo svete, schopnými prevádzkovanania na báze hybridnej technológie diesel-elektrického pohonu pri dosiahnutí vysokej rýchlosti 40 km/h. V najvyťaženejších časových pásmach budú plavidlá prevádzkované v 15-minútových intervaloch a trvanie plavby z najvzdialenejšej zastávky Šamorín do centra Bratislavy bude 38 minút.

- 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):

Zámer NP priamo nadväzuje na výsledky národného projektu **Pravidelná osobná vodná doprava po Dunaji – DUNAJBUS – predprojektová príprava**, ktorého výsledkom je vypracovanie štúdie realizovateľnosti. Výsledky predmetnej štúdie sú uvedené v predchádzajúcej časti zámeru.

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

Veľký počet osôb dochádza za prácou cestnou dopravou, čo na európskych mestských komunikáciách spôsobuje vytváranie zúžených miest, preťaženie a zdržaní. V SR sa táto situácia prejavuje najmä v hlavnom meste Bratislave a jeho prímestských častiach; v posledných rokoch sa stala **situácia neudržateľnou práve v Bratislave**. Jedným z najkritickejších úsekov je úsek

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

medzi Šamorínom a Bratislavou, kde sa cez pracovný týždeň pohybuje približne 20.000 automobilov denne. V ranných či poobedňajších hodinách tak dochádza k rozsiahlym dopravným zápcham, ktoré spôsobujú pravidelne dvoj až troj-hodinové zdržanie a takýto počet áut má zároveň mimoriadne negatívne dopady na životné prostredie. Podľa Strategického plánu rozvoja verejnej dopravy je orientácia na využívanie automobilov a budovanie infraštruktúry automobilovej dopravy **dlhodobým problémom v SR**. Existujúca legislatíva nedostatočne podporuje ekologicky prijateľnejšie druhy dopravy, alebo priamo podporuje rozvoj motorizmu. Kraje a mestá celkovo málo využívajú možnosti finančnej podpory pre inovatívne projekty podporujúce inteligentnú, zelenú, integrovanú dopravu.

Jedným z **najudržateľnejších spôsobov cestovania je vodná doprava**; systémy vodnej kyvadlovej prepravy predstavujú čoraz populárnejšiu dopravnú alternatívu v mestách po celom svete. Typické pre takéto systémy je, že obsluhujú viaceré destinácie pozdĺž lineárnej konfigurácie trasy s využitím veľmi rýchlych vysokokapacitných plavidiel, prevádzkovaných na základe pravidelného cestovného poriadku. Ich úlohou je dopĺňať existujúce systémy verejnej dopravy a zároveň ponúkať ďalšie významné benefity, ako napríklad územný rozvoj a revitalizácia pobrežných oblastí a rozvoj turizmu. Technologické inovácie posledných rokov umožňujú takýmto systémom predstavovať efektívnu a konkurencieschopnú dopravnú alternatívu, schopnú konkurovať cestovným časom mestských vlakov a autobusov. Vodná preprava v tomto kontexte nie je vnímaná ako rýchle univerzálne riešenie dopravných problémov miest, ale ako možnosť, ktorá **prispieva k vytváraniu multi-modálnej dopravnej siete s dôrazom na rozvoj verejnej dopravy**.

Všeobecný **nárast vodnej dopravy** v posledných rokoch môže byť vysvetlený lepšou integráciou s pozemnými dopravnými systémami, ľahkými a plynulými prepojeniami s ďalšími typmi dopravy, kvalitnými, spoľahlivými a pohodlnými službami. Vzhľadom k tomu, že lodná doprava nie je ohrozená dopravnými zápchami, čas prepravy je garantovaný. Všeobecne je možné konštatovať, že s rozvojom a rozširovaním sa mestských centier mnohé mestá implementujú alebo rozvíjajú vodné prepravné systémy, aby tak poskytli občanom dodatočnú mobilitu. Súvisí to s územným rozvojom pozdĺž riečnych pobreží, zvyšujúcim sa problémom upchatých cestných komunikácií a dostupným priestorom, ktorý ponúkajú vodné cesty.

Súčasťou geografických podmienok okolia hlavného mesta Bratislavy je **vodná cesta Dunaj**, ktorá ponúka z hľadiska vodnej dopravy mimoriadne možnosti. Práve Bratislava má obrovskú výhodu, že je oblasťou, v ktorej cestovanie trajektom alebo výletnou loďou je udržateľnejšie, jednoduchšie a rýchlejšie ako automobilová doprava, zároveň by sa využívaním vodnej dopravy zvýšil sociálny a hospodársky blahobyt regiónu, ochrana životného prostredia a zdravia jej občanov. Napriek celosvetovému rozvoju vodnej dopravy je jej potenciál v prostredí Slovenskej republiky a najmä okolia hlavného mesta Bratislavy absolútne nevyužitý. Okrem toho existuje potenciál rozvoja inovácie verejnej dopravy aj oproti už etablovaným dopravným systémom v ostatných európskych mestách – vzhľadom na technologické inovácie z posledných rokov, ktoré umožnili vyrábať rádovo ekologickejšie a energeticky efektívnejšie plavidlá, má práve Slovensko potenciál pri realizovaní investície do osobnej verejnej dopravy uplatniť tieto technologické novinky do dopravnej praxe ako prvý členský štát EÚ.

Zavedenie vodnej dopravy má potenciál poskytnúť riešenie vyššie popísanej kritickej situácie v súlade s tým, ako ho identifikuje aj Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja a Územný plán BSK, resp. hlavného mesta SR Bratislavy - teda **významne prispieť k zatraktívneniu verejnej hromadnej dopravy oproti podmienkam pre využívanie individuálnej automobilovej dopravy**, najmä v cestách za prácou a to nielen na území Bratislavy, ale v celom Bratislavskom kraji. Týmto môže prísť ku zmene del'by prepravnej práce v prospech hromadnej dopravy, čo bude mať v konečnom dôsledku vplyv na **postupné znižovanie tlaku na rozširovanie ciest a parkovísk pre individuálnu automobilovú dopravu**.

Predmetný projekt adresuje nasledujúce **problémy/bariéry/ohrozenia**, ktoré vyplývajú z aktuálnej dopravnej situácie a zároveň z prognózy vývoja demografickej štruktúry obyvateľstva a nadväzného vývoja požiadaviek obyvateľstva na kvalitu a kapacitu dopravného systému v predmetnom území:

- v dôsledku významných suburbanizačných a aglomeračných vplyvov v meste Bratislava a jeho okolí sa neúmerne zvyšujú nároky na dopravu do hlavného mesta
- cestná doprava so zvyšujúcim sa stupňom automobilizácie vo veľa prípadoch nie je schopná saturovať ranné a večerné migračné toky medzi mestom a jeho suburbanizovaným zázemím
- aj v prípade vyriešenia dopravnej situácie na cestách, privádzajúcich dopravu do hlavného mesta napr. realizáciou rýchlostnej cesty R7, ostane nevyriešený problém počtu automobilov na preťažných vstupoch do hlavného mesta, resp. na najviac frekventovaných dopravných uzloch hlavného mesta (je viacero úsekov na území hlavného mesta SR Bratislavy, ktoré majú intenzitu dopravy takú vysokú, že dosiahnu najnižšiu funkčnú úroveň E.19 Zaťaženie úseku D1 Prístavného mostu a nadväzujúceho úseku D1 Prievoz – Ružinov už teraz prevyšuje funkčnú úroveň E)
- aj v súvislosti s nárastom motorizácie na území mesta a kraja neriešenie problému dopravnej infraštruktúry na vstupoch do hlavného mesta bude mať za následok zhoršenie súčasnej situácie z hľadiska nielen dopravy, ale aj vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia a kvalitu života všeobecne
- na základe prognózy vývoja do roku 2045 možno predpokladať stále sa zvyšujúci dopyt po dopravných službách v novo urbanizovaných resp. suburbanizovaných oblastiach metropolitného regiónu a všeobecne v okolí Bratislavy, pričom celkový nárast dopravných výkonov v IAD oproti roku 2010 je na úrovni 1,25 násobku v roku 2040
- od roku 2004 stúpol počet osobných vozidiel registrovaných v Bratislave z 165 075 na 311 051; Bratislava statickú aj dynamickú dopravu pri takomto náraste bez účinného riešenia problému parkovania nezvládne.

Na vyššie uvedené problémy jasne poukazujú aj strategické dokumenty na komunálnej a regionálnej úrovni.

Ako Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja, tak aj Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy a Bratislavského samosprávneho kraja sa na viacerých miestach venuje problematike významných suburbanizačných a aglomeračných vplyvov v meste Bratislava a jeho okolí, v dôsledku ktorých sa neúmerne zvyšujú nároky na dopravu do hlavného mesta. Opakovane spomínaným problémom je najmä cestná doprava, ktorá aj so zvyšujúcim sa stupňom automobilizácie vo veľa prípadoch nie je schopná saturovať ranné a večerné migračné toky medzi mestom a jeho suburbanizovaným zázemím. V dokumentoch sa konštatuje, že zaťaženie ciest II. triedy na území Bratislavy je 5 až 10 násobne väčšie v porovnaní s priemerným zaťažením extravilánových úsekov týchto ciest. Aj v súvislosti s nárastom motorizácie na území mesta a kraja neriešenie problému dopravnej infraštruktúry na vstupoch do hlavného mesta bude mať za následok zhoršenie súčasnej situácie z hľadiska nielen dopravy, ale aj vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia. Riešenie tejto kritickej situácie sa vidí v **zatraktívnení verejnej hromadnej dopravy** oproti podmienkam pre využívanie individuálnej automobilovej dopravy, najmä v cestách za prácou a to nielen na území Bratislavy, ale v celom Bratislavskom kraji. Týmito opatreniami môže prísť ku zmene del'by prepravnej práce v prospech hromadnej dopravy, čo bude mať v konečnom dôsledku vplyv na postupné znižovanie

tlaku na rozširovanie ciest a parkovísk pre IAD. Ako ÚP BSK, tak aj ÚP hlavného mesta SR Bratislavy zahŕňa uvedené riešenie aj medzi svoje záväzné regulatívy.

Predpoklad **nárastu počtu prepravených osôb lodnou dopravou po Dunaji**, a to aj v rámci vnútromestskej prepravy, sa konštatuje v časti 12.6. Vodná doprava – Prognóza rozvoja osobnej vodnej dopravy, ÚP hlavného mesta SR Bratislavy s tým, že táto skutočnosť si vyžiada v súlade so stanovenými cieľmi vybudovanie nových osobných prístavísk na oboch brehoch Dunaja.

Pokiaľ ide o región Trnavského samosprávneho kraja, oba jeho hlavné strategické dokumenty – PHSR a ÚP, takisto identifikujú ako jeden z problémov kraja rast individuálnej dopravy pri súčasnom poklese hromadnej dopravy a s ním súvisiace negatívne účinky na životné prostredie, pričom podpora rozvoja hromadných druhov dopravy ako šetrných foriem dopravy vo vzťahu ku životnému prostrediu je jednou zo záväzných regulatív územného rozvoja Trnavského samosprávneho kraja.

PHSR TTSK navyše explicitne adresuje aj otázku vodnej dopravy, keď okrem iného konštatuje, že v kraji sú nedostatočne využívané ekologickejšie druhy dopravy, vrátane tej vodnej (časť 2.3 Zhodnotenie súčasného stavu územia).

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

Administratívna kapacita

MĐaV SR disponuje adekvátnym materiálno-technickým zázemím a dostatočnými internými kapacitami s náležitou odbornou spôsobilosťou a know-how pre realizáciu projektu v danej oblasti. Popri interných kapacitách bude MĐaV SR pre účely projektu využívať komplementárne externé kapacity.

Na projekte za MĐaV SR, Sekciu vodnej dopravy budú participovať interní pracovníci vo výkone nasledujúcich funkcií:

- Projektový manažér
- Finančný manažér
- Asistent / administratívny

Finančná kapacita

Celkové výdavky projektu sú vo výške 33 038 236,80 € bez DPH, Prijímateľ sa na spolufinancovaní celkových oprávnených výdavkov (COV) projektu vlastnými zdrojmi nepodieľa.

Prevádzková kapacita

Prevádzková kapacita bude zabezpečená kombináciou interných a externých kapacít žiadateľa. Na projekte za MĐaV SR, Sekciu vodnej dopravy budú participovať interní pracovníci vo výkone nasledujúcich funkcií:

- Odborný garant problematiky verejnej osobnej lodnej dopravy

Zároveň budú do prevádzky projektu zapojené nasledujúce externé kapacity:

- Dopravca (poskytovateľ služieb vo verejnom záujme), t.j. podnik alebo skupina podnikov, ktoré poskytujú verejnú osobnú dopravu a ktorý bude vybraný na základe transparentnej verejnej súťaže v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave.

Dopravca prepraví cestujúcich na vopred stanovených prepravných reláciách podľa platného grafikonu vodnej dopravy za vopred stanovených tarifných a prepravných podmienok a pri splnení parametrov, ktoré sú na takúto dopravu kladené v súlade s platnou zmluvou o službách vo verejnom záujme.

Finančné krytie týchto služieb bude zabezpečené v súlade s § 20a Zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe v aktuálnom znení, platnom od 1.1.2020.

- Zhotoviteľ diela (dodávateľ jednotlivých prvkov obstarávanej infraštruktúry) t.j. podnik alebo skupina podnikov, ktorý bude vybraný na základe transparentnej verejnej súťaže v súlade s platnými predpismi VO.

Zhotoviteľ zabezpečí po dobu účinnosti Zmluvy o službách vo verejnom záujme (min. 5 rokov od podpisu Zmluvy), že dielo ako funkčný celok bude spôsobilé na riadne používanie na účel, na ktorý je určené a zabezpečí údržbu a servisné prehliadky diela v súlade s Plánom údržby a servisných prehliadok, a to v súlade so zmluvou, ktorá bude výsledkom 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)

Hlavným cieľom národného projektu *Zavedenie pravidelnej osobnej lodnej dopravy po Dunaji (Dunajbus)* je:

- Zatraktívnenie verejnej osobnej dopravy prostredníctvom zavedenia novej, časovo úspornej pravidelnej linky verejnej osobnej vodnej dopravy efektívne prepojenej na ďalší systém dopravnej obsluhy mesta
- Zníženie dopravného preťaženia na vstupe do hlavného mesta SR Bratislavy, ako aj na hlavných ťahoch mestom, prostredníctvom presunu časti migrujúceho obyvateľstva z individuálnej automobilovej dopravy na novú verejnú osobnú vodnú dopravu
- Zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov dotknutých oblastí regiónu prostredníctvom zníženia množstva individuálnej automobilovej dopravy na vstupe do hlavného mesta SR Bratislavy, ako aj na hlavných ťahoch mestom

Pokiaľ ide o Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (verzia 6.0), v časti 2.4.2 Investičná priorita 7i): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T, konkrétne v podčasti 2.4.2.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky, sa uvádza, že prípadná realizácia investičných aktivít bude mať pozitívny vplyv na celý priľahlý podunajský región a prispeje k napĺňaniu cieľov dunajskej stratégie, prioritne pre plnenie cieľa „1. Zlepšenie mobility a multimodality, 1a Vnútrozemské vodné cesty“. Zároveň sa uvádza, že všetky projekty prioritnej osi sú plne v súlade s cieľmi Dunajskej stratégie. Prednosť dostane ekologický prístup pri zabezpečení týchto cieľov. Z výsledkov je relevantný výsledok e) vytváranie predpokladov na zvýšenie podielu vodnej dopravy na deľbe prepravnej práce.

Na základe vyššie uvedeného možno konštatovať, že predmetný zámer NP je **v súlade so strategickými dokumentami naprieč všetkými úrovňami, ako aj s aktuálne platnou verziou OPII 2014 – 2020.**

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.⁶

Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ ⁷
Zavedenie novej, časovo úspornej pravidelnej linky verejnej osobnej vodnej dopravy efektívne prepojenej na ďalší systém dopravnej obsluhy mesta	P0351 - Počet prepravených cestujúcich vodnou dopravou	800 000,00	Zabezpečenie a vybudovanie infraštruktúry potrebnej pre prevádzku pravidelnej linky osobnej vodnej prepravy	N/A
	Počet nových plavidiel	5	Zabezpečenie a vybudovanie infraštruktúry potrebnej pre prevádzku pravidelnej linky osobnej vodnej prepravy	N/A
	Počet vybudovaných a zmodernizovaných prístavísk	8	Zabezpečenie a vybudovanie infraštruktúry potrebnej pre prevádzku pravidelnej linky osobnej vodnej prepravy	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

⁶ 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.

⁷ Národný projekt by mal obsahovať minimálne jeden relevantný projektový ukazovateľ, ktorý sa agreguje do programového ukazovateľa. Pri ostatných projektových ukazovateľoch sa uvedie N/A.

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ⁹	Počet prepravených cestujúcich vodnou dopravou
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Z verejne dostupných údajov zverejnených na webovom sídle Prijímateľa.
Názov merateľného ukazovateľa	Počet nových plavidiel
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Z verejne dostupných údajov zverejnených na webovom sídle Prijímateľa.
Názov merateľného ukazovateľa	Počet vybudovaných a zmodernizovaných prístavísk
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Z verejne dostupných údajov zverejnených na webovom sídle Prijímateľa.

11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina	Počet ¹⁰
Zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie emisií CO ₂ , NO ₂ a PM ₁₀ , vytvorenie nových možností prepravy ekologickou vodnou dopravou)	Široká verejnosť	Miestni obyvatelia obcí podunajského regiónu a spádové oblasti týchto obcí: 70 000
Vytváranie predpokladov na zvýšenie podielu vodnej dopravy na deľbe prepravnej práce	Prepravcovia a operátori pôsobiaci v oblasti vodnej dopravy	1
Úspora času cestovania	Široká verejnosť	Miestni obyvatelia obcí podunajského regiónu a spádové oblasti týchto obcí: 70 000
Úspora prevádzkových nákladov vozidiel	Široká verejnosť	Miestni obyvatelia obcí podunajského regiónu a spádové oblasti týchto obcí: 70 000

⁸ 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.

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

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

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Predmetom aktivít projektu je realizácia potrebných predpokladov pre zavedenie linky osobnej vodnej prepravy s nasledujúcimi charakteristikami:

DUNAJBUS je linka osobnej vodnej kyvadlovej dopravy, obsluhujúca komunitu miest a obcí v rámci Podunajského regiónu, ktorý sa tiahne od Bratislavy až po vodnú nádrž Gabčíkovo. Základným cieľom je poskytnúť komfortnú a pohodlnú prepravu, ktorá ušetrí obyvateľom tohto regiónu čas, náklady a zároveň umožní zníženie počtu automobilov na zaťažených cestách, a tým aj zníženie dopadov na životné prostredie. DUBAJBUS sa vyznačuje spoľahlivosťou času prepravy, flotilou moderných plavidiel na báze hybridnej technológie a rozumnými prepravnými nákladmi, ktoré ako celok poskytujú cestujúcim vysokú pridanú hodnotu služieb. DUNAJBUS operuje v regióne, ktorý sa vyznačuje mimoriadne vysokou dopravnou zaťaženosťou, tiahne sa až 50 km pozdĺž Dunaja a má viac ako 70 000 obyvateľov. Väčšina obyvateľov dochádza za pracovnými alebo študijnými povinnosťami do Bratislavy, čo sa v súčasnosti prejavuje v čase rannej a poobednej špičky dlhými kolónami motorových vozidiel, ktoré majú výrazne negatívny dopad na kvalitu života a životného prostredia. Cieľovými cestujúcimi sú ľudia, pre ktorých je komfort, spoľahlivosť a čas prepravy kľúčový, a ktorí sú ochotní pre takúto pridanú hodnotu zmeniť svoje doterajšie návyky cesty osobnými vozidlami a využiť služby verejnej vodnej prepravy ako súčasť integrovaného dopravného systému mesta Bratislavy. DUNAJBUS obsluhuje nasledujúcu sieť prístavísk: Bratislava – DEVÍN, Bratislava – RIVER PARK, Bratislava - EUROVEA, Bratislava – PETRŽALKA, Bratislava – ČUNOVO, Hamuliakovo, Šamorín, Vojka nad Dunajom/Kyselica. Východiskovým cieľom je realizovať 4 000 prepráv denne, čo za rok predstavuje cca 1,2 milióna prepráv.

Dunajbus operuje flotilu unikátnych piatich plavidiel s kapacitou až 125 cestujúcich, schopných ekologickej prevádzky na báze elektrického pohonu s hybridným zdrojom energie z dieselových generátorov a batérií s možnosťou dobíjania batérií aj z nabíjacích staníc umiestnených na pontónoch. Plavidlá dosahujú vysokú rýchlosť 40 km/h, čo umožňuje prevádzku počas špičky v 15-minútových intervaloch a trvanie plavby z najvzdialenejšej zastávky Šamorín do centra Bratislavy 38 minút, pričom aktuálne trvanie cesty s využitím osobného vozidla je dvojnásobné až trojnásobné. Cena základného jednosmerného lístka vychádza €1,80, pri predplatenom lístku €1,30. Služba bude zapojená do integrovaného systému verejnej hromadnej dopravy v Bratislavskom kraji.

V projekte je využitá existujúca infraštruktúra, využiteľná pre vodnú prepravu (existujúce prístaviská Hamuliakovo a Šamorín) a zároveň dobudovaná potrebná nová infraštruktúra tak, aby pravidelná linka osobnej vodnej prepravy mohla operovať s nasledujúcimi zastávkami:

1. BRATISLAVA - DEVÍN
2. BRATISLAVA - RIVER PARK
3. BRATISLAVA – EUROVEA
4. BRATISLAVA – PETRŽALKA
5. BRATISLAVA – ČUNOVO
6. HAMULIAKOVO
7. ŠAMORÍN
8. VOJKA NAD DUNAJOM

Aspekty inteligentnej dopravy

Na zabezpečenie efektívnosti Dopravného systému sa vyžaduje aplikácia najmodernejších nástrojov inteligentnej dopravy, umožňujúcich najvyššiu možnú úroveň automatizácie vo všetkých oblastiach prevádzky plávajúcich zariadení, ale najmä v rámci vyvážovania a dokovania, rýchlonabíjania, riadenia zdroja elektrickej energie, predchádzania kolíziám, podpory rozhodovania, komunikácie, informačného manažmentu, atď. Koncept inteligentného dopravného systému výrazne presahuje prvky "inteligentnosti" samotných plávajúcich zariadení, a vyžaduje si minimálne nasledovné funkčné parametre:

- integrovanie jednotlivých prvkov (komponentov) Dopravného systému do funkčného celku,
- najvyššiu možnú úroveň automatizácie procesov (najmä kľúčových procesov rýchlonabíjania a vyvážovania plavidiel),
- vzájomnú kompatibilitu a interoperabilitu jednotlivých komponentov Dopravného systému,
- vzájomnú kompatibilitu infraštruktúrnych prvkov (senzory, automatizované systémy, telemetrie kľúčových parametrov jednotlivých prevádzkovaných zariadení, resp. iné zdroje údajov) a softvérových prostriedkov pre získavanie telemetrie kľúčových parametrov jednotlivých prevádzkovaných zariadení,
- inteligentný manažment informácií o stave infraštruktúry pre účely efektívnej údržby, fyzikálnych a meteorologických informácií,
- inteligentný monitoring, založený na real-time dynamických informáciách o lokalizácii a parametroch plavidiel, umožňujúci včasné riešenie krízových situácií,
- inteligentný systém podpory rozhodovania, predikcie a alarmových stavov pri neštandardných situáciách,
- spoločnú komunikačnú platformu poskytujúcu prostriedky pre vzájomnú komunikáciu komponentov Dopravného systému, spoľahlivé uloženie údajov prípadne podporu pre spracovanie dátových tokov.

Opis hlavných výkonnostných parametrov Dopravného systému:

	Parameter	Hodnota
1.	Maximálny časový interval medzi lodnými spojeniami počas dopravnej špičky	15 minút
2.	Maximálny čas čakania plavidla v prístavisku počas nastupovania a vystupovania cestujúcich	8 minút
3.	Maximálny počet dní obmedzenia prevádzky za 1 kalendárny rok	20
4.	Vykonávanie údržby dopravného systému	Výlučne mimo prevádzkových hodín a zapojením rezervného plavidla
5.	Maximálny čas trvania procesu priebežného rýchlonabíjania batérií plavidiel rýchlonabíjacími stanicami umiestnenými na prístávacích plochách linky (priebežným sa myslí rýchlonabíjanie, realizované v čase,	8 minút

	<p>kedy je plavidlo vyviazané v prístavisku za účelom nastupovania a vystupovania cestujúcich).</p> <p>Do tohto maximálneho času sa započítava čas, potrebný na mechanické a elektrické pripojenie lode na prípojku na pontóne, postupné dosiahnutie plného nabíjacieho výkonu pre účely nepreťažovania siete, nabíjanie batérií pri plnom výkone nabíjania, postupné zníženie nabíjacieho výkonu až na 0 pre účely nepreťažovania siete a mechanické a elektrické odpojenie lode od prípojky na pontóne.</p> <p>Odporúčané trvanie jednotlivých operácií súvisiacich s rýchlonabíjaním je uvedené v tabuľke nižšie:</p> <table border="1" data-bbox="320 667 981 1263"> <thead> <tr> <th data-bbox="320 667 411 741"></th> <th data-bbox="411 667 852 741">Operácia</th> <th data-bbox="852 667 981 741">Trvanie v min.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="320 741 411 853">1.</td> <td data-bbox="411 741 852 853">Mechanické a elektrické pripojenie lode na prípojku na pontóne</td> <td data-bbox="852 741 981 853">0,5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="320 853 411 965">2.</td> <td data-bbox="411 853 852 965">Postupné dosiahnutie plného nabíjacieho výkonu pre účely nepreťažovania siete</td> <td data-bbox="852 853 981 965">0,5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="320 965 411 1039">3.</td> <td data-bbox="411 965 852 1039">Nabíjanie batérií pri plnom výkone nabíjania</td> <td data-bbox="852 965 981 1039">6</td> </tr> <tr> <td data-bbox="320 1039 411 1151">4.</td> <td data-bbox="411 1039 852 1151">Postupné zníženie nabíjacieho výkonu až na 0 pre účely nepreťažovania siete</td> <td data-bbox="852 1039 981 1151">0,5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="320 1151 411 1263">5.</td> <td data-bbox="411 1151 852 1263">Mechanické a elektrické odpojenie lode od prípojky na pontóne</td> <td data-bbox="852 1151 981 1263">0,5</td> </tr> </tbody> </table> <p>Pozn. jedná sa o odporúčané orientačné hodnoty, nie o záväzné údaje.</p>		Operácia	Trvanie v min.	1.	Mechanické a elektrické pripojenie lode na prípojku na pontóne	0,5	2.	Postupné dosiahnutie plného nabíjacieho výkonu pre účely nepreťažovania siete	0,5	3.	Nabíjanie batérií pri plnom výkone nabíjania	6	4.	Postupné zníženie nabíjacieho výkonu až na 0 pre účely nepreťažovania siete	0,5	5.	Mechanické a elektrické odpojenie lode od prípojky na pontóne	0,5	
	Operácia	Trvanie v min.																		
1.	Mechanické a elektrické pripojenie lode na prípojku na pontóne	0,5																		
2.	Postupné dosiahnutie plného nabíjacieho výkonu pre účely nepreťažovania siete	0,5																		
3.	Nabíjanie batérií pri plnom výkone nabíjania	6																		
4.	Postupné zníženie nabíjacieho výkonu až na 0 pre účely nepreťažovania siete	0,5																		
5.	Mechanické a elektrické odpojenie lode od prípojky na pontóne	0,5																		
6.	Kompatibilita medzi plavidlom a automatickým rýchlonabíjacím systémom pontónu pri zohľadnení dynamických charakteristík pohybujúceho sa plavidla, parametrov energetického transferu a parametrov pripojenia,																			
7.	Kompatibilita medzi riadiacim systémom batérií plavidla a jednosmerným nabíjacím systémom umiestneným v pontóne																			
8.	Spôsob vyviazania plavidla k pontónu počas procesu vyvážovania/kotvenia	Automatický																		
9.	Typ systému vyvážovania/kotvenia plavidla (napr. vákuový/magnetický, a pod.)	Automatický																		
10.	Spôsob pripojenia (mechanického aj energetického) nabíjacieho systému plavidla do systému rýchleho nabíjania umiestneného v pontóne	Automatický																		
11.	Spôsob kontaktu medzi nabíjacím systémom plavidla a systémom rýchleho nabíjania umiestneným v pontóne	Automatický																		
12.	Spôsob prenosu dát medzi plavidlami a pontónmi	Bezdrôtový																		

13.	Adaptabilita riadenia rýchlosti a trasy plavidla za účelom dopravenia plavidla do určenej lokality, resp. jeho umiestnenia počas jednotlivých dokovacích operácií čo najbezpečnejším spôsobom, presne a bezchybne, a to s ohľadom na poveternostné a riečne podmienky	
14.	Fungovanie systému počas noci, resp. za podmienok zhoršenej viditeľnosti (napr. hmla, daždivé počasie)	
15.	Automatizovaný systém riadenia vrátane riadiaceho centra pre riadenie prevádzky	
16.	Bezdrôtové pripojenie k internetu pre cestujúcich na pontóne a plavidle s použitím WMN technológie	
17.	Možnosť dobíjania najčastejšie používaných mobilných zariadení na pontónoch aj plavidlách - centrálna rozvodňa napätím na 230 V s možnosťou modifikácie výstupného konektora (aktuálne je vyžadovaný štandard USB-C a Lightning plus) pre pontón v rámci centrálného nabíjacieho bodu a pre plavidlá tak, aby boli nabíjacie body dostupné zo sedadiel	
18.	Distribučnosť: komponenty spoločnej SW platformy budú prevádzkovateľné ako sieťovo previazané softvérové prvky umiestnené v definovanej sieťovej schéme, pre zabezpečenie škálovateľnosti je potrebné zabezpečiť aj možnosť pripojenia ďalších podobných komponentov.	
19.	Komunikácia medzi jednotlivými komponentmi Dopravného systému bude postavená na výmene údajov prostredníctvom správ, tradičnými modelmi queueing a publish-subscribe prípadne ich kombináciou. Musí podporovať doručovanie správ so zárukou ich poradia rovnako ako aj paralelné spracovanie a vyvažovanie záťaže pri spracovaní správ. Jadro spoločnej komunikačnej platformy musí sprístupňovať vzájomnú komunikáciu jednotným spôsobom prostredníctvom aplikačných rozhraní, ktorých popis a integračný manuál bude súčasťou dodávky.	
20.	Komponenty dopravného systému musia mať zavedený efektívny systém riadenia prístupu založený na princípe "need-to-know", pričom k publikovaným údajom využívať API management	
21.	Operatívne úložisko musí poskytovať perzistenciu údajov vystupujúcich v komunikácii, pričom svojou povahou zabezpečí odolnosť voči výpadkom. Pre jednotlivé komponenty riešenia bude k dispozícii ďalšie úložisko s nerelačnou databázou pre zabezpečenie uchovávaní spracovaných dát.	
22.	Spracovanie dát v prúde (Stream Processing) musí poskytnúť prostriedky pre spracovanie tokov dát v reálnom čase, pričom umožní údajové toky skombinovať, rozdeľovať či transformovať.	
23.	Inteligentný monitoring musí zabezpečovať výkon minimálne nasledujúcich úloh:	

	<ul style="list-style-type: none"> - zhromažďovať metriky z akýchkoľvek zariadení, systémov a aplikácií v rámci dodanej infraštruktúry, - zisťovať problémové stavy v rámci prichádzajúceho toku metrik automaticky nastavením prahov (vysoko flexibilné možnosti definovania podmienok, viacnásobné úrovne závažnosti, analýza príčin, detekcia anomálií, predikcia trendov), - vizualizovať prostredníctvom rozhrania prehľad IT prostredia– grafy, sieťové mapy, prezentácie, drill-down reporty), - informovať zodpovedné osoby o udalostiach, ktoré nastali, napr. prostredníctvom dashboardu, emailu, SMS a pod., - opraviť problémy automaticky, pokiaľ je to možné, - eskalovať problémy podľa flexibilných používateľom definovaných úrovni služieb, - prispôbiť správy na základe role príjemcu, - možnosť rozšíriť monitoring prostredníctvom API o ďalšie vlastné rozšírenia 	
24.	<p>Inteligentný monitoring musí zhromažďovať minimálne informácie týkajúce sa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aktuálneho stavu energetických technológií na plavidlách a pontónoch - bilančného stavu energetických technológií na plavidlách a pontónoch - aktuálneho stavu o cestujúcich na jednotlivých komponentoch - bilančného stavu o cestujúcich na jednotlivých komponentoch - aktuálne informácie o stave plavebných a meteorologických veličín na plavidlách a pontónoch - aktuálne informácie o stave plavebnej cesty získavané z externého prostredia - audiovizuálne informácie získavané z plavidiel a pontónov 	
25.	<p>Inteligentný systém funkcie prediktívnych informácií o prevádzke dopravného systému musí zabezpečovať výkon minimálne nasledujúcich úloh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifikáciu kolíznych situácií a návrh opatrení na ich minimalizáciu, - Automatické riešenie prípadných problémov vyskytujúcich sa na plavidle, pontónoch a v podmienkach dopravy ako sú náhla zmena poveternostných, hydrometeorologických podmienok, kolízie, atď. - Upozornenie účastníkov systému na iné nebezpečenstvá súvisiace so situáciou v okolí dopravnej cesty, - Vizualizáciu neštandardného stavu v Dopravnom systéme pre riadiace centrum. 	

	<ul style="list-style-type: none"> - automatické navrhnutie scenárov riešení neštandardných situácií, resp. vykonanie automatizovaných akcií pokiaľ sú možné. - automatické zdieľanie významných zmien v systéme a zaslanie odporúčaných opatrení kompetentným osobám vrátane kapitánov plavidiel a ich posádok 	
26.	<p>Technicko-systémové prostriedky (nevyhnutný HW a SW) pre podporu zdieľania minimálne nasledujúcich informácií s cestujúcimi na pontónoch a plavidlách:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Automatické sledovanie a zobrazovanie času príchodu plavidiel (na pontónoch, ako aj na plavidlách) a upozornenie na prípadné meškanie, - Automatizované počítanie a kontrola nastupujúcich a vystupujúcich ľudí z plavidiel (resp. evidencia počtu cestujúcich na plavidlách). 	
27.	Minimálna doba archivácie informácií, dostupných v rámci dispečerského riadenia	1 rok
28.	Preferované riešenie na uchovanie a analýzu údajov	štandardné cloudové riešenia a nástroje
29.	Možnosť definovania a úpravy (pridania, rozšírenia, zúženia, odstránenia) veličín a ich zdrojov (snímačov) v rámci inteligentného monitoringu a riadenia dát: počas prevádzky musí mať objednávateľ možnosť modifikovať prvotne nastavené monitorované veličiny a musí mať možnosť ich rozšírenia. Zároveň bude objednávateľ môcť doplniť takéto informácie do vizualizačného a riadiaceho systému riadiaceho centra	

PODPORNÉ AKTIVITY

Podporná aktivita Riadenie projektu

V rámci predmetnej aktivity bude zabezpečené vecné a finančné riadenie projektu v súlade s účinnou Zmluvou o poskytnutí NFP a zároveň monitoring projektu.

Podporná aktivita Publicita a informovanosť

V rámci predmetnej aktivity budú realizované aktivity informovania verejnosti v súlade s platným Manuálom pre informovanie a komunikáciu.

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 Zabezpečenie a vybudovanie infraštruktúry potrebnej pre prevádzku pravidelnej linky osobnej vodnej prepravy	Zavedenie novej, časovo úspornej pravidelnej linky verejnej osobnej vodnej dopravy efektívne prepojenej na ďalší systém dopravnej obsluhy mesta	žiadateľ	24
Podporná aktivita Riadenie projektu	Zabezpečenie riadenia projektu	žiadateľ	24
Podporná aktivita Publicita a informovanosť	Zabezpečenie publicity a informovanosti o projekte v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu OPII	žiadateľ	24

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.

Pripravovaný rozpočet bol zostavený s využitím informácií, ktoré boli získané v rámci prieskumov trhu za účelom stanovenia predpokladanej hodnoty jednotlivých zákaziek. Počas realizácie uvedených prieskumov trhu bolo postupované v súlade so zákonom č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako aj v súlade s aktuálne platnou Príručkou pre realizáciu verejného obstarávania zákaziek zadávaných od 18.04.2016, verzia 1.5.

Skupiny výdavkov boli doplnené v súlade s MP CKO č. 4 k číselníku oprávnených výdavkov v platnom znení.

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
<u>Aktivita 1</u>		
023 Dopravné prostriedky	32 000 000,00 €	Plávajúce zariadenia určené na prepravu osôb (plavidlá): 21 000 000,00 € Plávajúce zariadenia určené na pristavenie plavidiel a ich nabitie (pontóny/vlnolamy): 11 000 000,00 €
021 Stavby	800 000,00 €	Parkoviská Park&Ride Stavebný dozor Inžinierska činnosť
521 Mzdové výdavky	97 344,00 €	Odborný garant problematiky verejnej osobnej lodnej dopravy
Hlavné aktivity SPOLU	32 897 344,00 €	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity		
<u>Podporná aktivita Riadenie projektu</u>		
518 Ostatné služby	59 200,00 €	Poradenské služby vo verejnom obstarávaní

521 Mzdové výdavky	59 692,80 €	Projektový manažér - interný Finančný manažér - interný Asistent / administratívny - interný
112 Zásoby	5 000,00 €	Spotrebný a prevádzkový materiál pre účely riadenia projektu: kancelársky materiál pre účely riadenia projektu
<u>Podporná aktivita</u> <u>Publicita a informovanosť</u>		
518 Ostatné služby	17 000,00 €	Dočasný pútač s informáciami o projekte Stála tabuľa s informáciami o projekte Informačná kampaň o projekte
Podporné aktivity SPOLU	140 892,80 €	
CELKOM	33 038 236,80 €	

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

Príspevok z EŠIF nebude mať za následok zníženie vnútroštátnych štrukturálnych výdavkov a bude doplnkom vnútroštátneho verejného financovania v zmysle zásady doplnkovosti.

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

Nie.

16. Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹¹ ? (áno/nie)	áno
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	N/A
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok) ¹²	02/2020 www.prodanubia.sk

¹¹ Pozri aj Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (dostupné na: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=26598>)

¹² Uvedené sa neuplatňuje v prípade, že platia ustanovenia Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (str. 34, bod 166).

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

