



Zámer národného projektu¹

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“):

Štúdia realizateľnosti „Návrh opatrení na zaistenie plnosplavnosti vodnej cesty Dunaj v úseku r. km 1880,26 – r. km 1853,10“

Budúci žiadateľ²:

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia vodnej dopravy a civilného letectva

Adresa: Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava

IČO: 30416094

Poskytovateľ: Ministerstvo dopravy SR

Partner, ktorý sa bude zúčastňovať na implementácii aktivít NP (ak je to relevantné)

Obchodné meno/názov	N/A
Právna forma	N/A
Sídlo	N/A
IČO	N/A
Zdôvodnenie potreby partnera NP	N/A
Kritériá pre výber partnera ³	N/A
Má partner jedinečné postavenie na implementáciu týchto aktivít? Ak áno, na akom základe?	N/A

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

Sumárne informácie o národnom projekte

Celkové oprávnené výdavky NP (v EUR)	1 488 176,- EUR
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celá SR)	Bratislavský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak je to relevantné)	Verejnosť, Operátori vodnej dopravy a prepravcovia

¹ Formulár zámeru NP predstavuje minimálny obsahový štandard, ktorý je poskytovateľ oprávnený dopĺňať a rozširovať na základe svojich potrieb.

Poskytovateľ je oprávnený predkladať na zasadnutie komisie pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027, ktoré sa uskutoční najneskôr do 30.6.2023 zámer NP na odlišnom formulári, v ktorom musia byť zohľadnené požiadavky, vyplývajúce zo zákona č. 121/2022 Z. z.

² Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak je to relevantné), sídlo

³ Uveďte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli kritériá zverejnené, uveďte odkaz na internetovú stránku, kde sú dostupné. Ako kritérium pre výber 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 verejnom obstarávaní.

Projekt so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity ⁴	nie
---	-----

Začlenenie národného projektu v štruktúre Programu Slovensko 2021 – 2027⁵

Cieľ politiky súdržnosti ⁶	3 Prepojenejšia Európa vďaka posilneniu mobility
Priorita	3P1 Doprava
Špecifický cieľ	RSO3.1 Rozvoj inteligentnej, bezpečnej, udržateľnej a intermodálnej TEN-T odolnej proti zmene klímy
Opatrenie (ak je to relevantné)	3.1.3 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej a vážskej vodnej ceste
Súvisiace typy akcií ⁷	Predinvestičná a projektová príprava

Zákonné požiadavky (§ 23 ods. 3 zákona č. 121/2022 Z. z.)

1. Dôvod určenia prijímateľa národného projektu⁸

Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkazom na Program Slovensko 2021 – 2027, v ktorom je priamo uvedený prijímateľ; odkazom na platné predpisy, podľa ktorých má prijímateľ osobitné, jedinečné/unikátne kompetencie na implementáciu aktivít NP priamo zo zákona; odkazom na národnú stratégiu, ktorá odôvodňuje jedinečnosť prijímateľa NP a pod.).

Podľa § 38a zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 338/2000 Z. z.)

Ministerstvo dopravy SR

a) zabezpečuje

- rozvoj a modernizáciu vodných ciest v súlade so schválenou dopravnou politikou,
- prípravu a realizáciu výstavby a rekonštrukcií súčastí vodných ciest a ďalších stavieb potrebných na prevádzku vodnej dopravy na vodných cestách, na ich správu a údržbu a obstaranie ďalšieho majetku potrebného na správu a údržbu vodných ciest,

⁴ Zo zoznamu sa vyberie: "áno" v prípade, ak sa celý NP plánuje realizovať výhradne v lokalitách Atlasu rómskych komunit a súčasne bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity; "častočne" v prípade, ak sa projekt plánuje realizovať/aj realizovať (časť projektu) v lokalite Atlasu rómskych komunit a súčasne bude financovaný z alokácie bez špecifického určenia pre marginalizované rómske komunity; "nie" v prípade, ak projekt sa neplánuje realizovať v lokalite Atlasu rómskych komunit.

⁵ V prípade zámeru NP, ktorý sa plánuje financovať z viacerých cieľov politiky súdržnosti / priorít / špecifických cieľov / opatrení sa vyberú zo zoznamu viaceré položky.

⁶ V prípade Fondu na spravodlivú transformáciu sa vyberie "-"

⁷ V súlade s informačným monitorovacím systémom

⁸ V prípade, ak ide o prijímateľa, ktorý nie je určený v Programe Slovensko 2021 – 2027, alebo ktorého kompetencie nevyplývajú z osobitných predpisov podľa zákona č. 121/2022 Z. z., príslušná komisia pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 schválením zámeru NP schvaľuje aj prijímateľa NP. V opačnom prípade sa prijímateľ NP neposudzuje.



- podklady na spracovanie koncepcií v oblasti sledovaných vodných ciest a výhľadovo sledovaných vodných ciest po vzájomnej dohode so správcom vodného toku,
 - propagáciu vodnej dopravy,
- b) spracováva podklady, návrhy a zdôvodnenia na získanie a účelné rozdelenie finančných prostriedkov na investície do vodných ciest a ich súčastí,
- c) koordinuje a zabezpečuje opravy, rekonštrukcie a modernizácie súčastí vodnej cesty,
- d) realizuje pilotné projekty rozvoja intermodálnych dopravných osí,
- e) podieľa sa na vývoji a implementácii a vykonáva správu nových dopravných technológií a riadiacich systémov vodnej dopravy,
- f) vykonáva vo vzájomnej súčinnosti s príslušnými orgánmi štátnej správy činnosti podľa písmen a) až e).

V zmysle uvedeného disponuje Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky osobitnými kompetenciami na implementáciu aktivít národného projektu vyplývajúce priamo z národnej legislatívy (zákon č. 338/2000 Z. z.).

2. Odôvodnenie využitia národného projektu

Vysvetlite, prečo je nevyhnutné realizovať NP, prípadne ako budú využité výstupy projektu.

Štúdiou realizovateľnosti budú realizované ciele politiky stanovené v Programe Slovensko, ktoré sú prioritne zamerané na chýbajúcu infraštruktúru a nevyhovujúci technický a kvalitatívny stav infraštruktúry vodnej dopravy (vodné cesty a prístavy) zaradenej do základnej siete TEN-T.

Podľa Cieľa Politiky 3 - MOBILITA, DOPRAVA, PREPOJENOSŤ (PREPOJENEJŠIA EURÓPA) maiú byť realizované projekty na zabezpečenie celoročnej splavnosti vodných ciest zaradených do základnej siete TEN-T vnútrozemských vodných ciest (Dunaj, Váh). Prioritou sú tzv. úzke miesta - nízke vodostavy, nedostatočné podjazdné výšky pod mostmi a obmedzené plavebné šírky v plavebnej dráhe.

Očakávané výsledky:

- zlepšenie kvality infraštruktúry vodnej dopravy pre služby medzinárodnej a vnútroštátnej nákladnej a osobnej lodnej dopravy,
- vytvorenie celoročne garantovaných plavebných hĺbok a zvýšenie bezpečnosti vodnej dopravy,
- odstránenie kľúčových úzkych miest na základnej sieti TEN-T pre vodnú dopravu,
- zníženie časových strát a prevádzkových nákladov zvýšením prepravných rýchlostí a prepravnej kapacity plavidiel,
- odľahčenie preťaženej cestnej infraštruktúry a zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Projekt je zameraný na miesta s nedostatočnými plavebnými parametrami (gabaritmi) vodnej cesty Dunaj v úseku medzi štátnou hranicou s Rakúskou republikou a zdržou Hrušov. Má za cieľ navrhnúť opatrenia pre zabezpečenie plnosplavnosti na vodnej ceste medzinárodného významu Dunaj na úroveň podmienok, ktoré sú vyžadované podľa Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) a odporúčaní Dunajskej komisie (EMPFEHLUNGEN über die Mindestanforderungen von Regelmanßen für die Fahrrinne sowie den wasserbaulichen und sonstigen Ausbau der Donau). Tzn. zabezpečiť min. 300 dní



v roku maximálny ponor plavidiel 2,5 m pri plavebných hĺbkach 2,7 m až 2,8 m. Dosiachnutie požadovaných technických parametrov zvýši spoľahlivosť vodnej cesty, ktorá je v súčasnosti najväčším problémom vodnej dopravy. Zlepšenie splavnosti Dunaja by malo aj významný dosah na väčšie a efektívnejšie využívanie už existujúcich prístavov na vodnej ceste Dunaj v SR.

3. Odôvodnenie vylúčenia výberu projektu prostredníctvom výzvy (prostredníctvom „súťažného postupu“)

Zdôvodnite, prečo je vhodnejšie realizovať NP ako vyhlásiť výzvu (napr. porovnanie s realizáciou prostredníctvom projektu realizovaného na základe výzvy vzhľadom na efektívnejší spôsob naplňania cieľov Programu Slovensko 2021 – 2027, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov, efektívnosť služby poskytovanej cieľovej skupine, zabezpečenie štandardov kvality a pod.).

Vzhľadom na charakter projektu a vopred určeného prijímateľa projektu (MD SR) sa nebude uplatňovať súťažný postup pri výbere projektu, ale poskytovateľ vyhlási priamo pre prijímateľa výzvu na predloženie žiadosti o NFP. Štúdiu realizovateľnosti bude zabezpečovať sekcia vodnej dopravy Ministerstva dopravy SR (MD SR) v súlade s § 38a ods. 1 zákona č. 338/2000 Z. z., podľa ktorého MD SR

a) zabezpečuje

- rozvoj a modernizáciu vodných ciest v súlade so schválenou dopravnou politikou,
- prípravu a realizáciu výstavby a rekonštrukcií súčastí vodných ciest a ďalších stavieb potrebných na prevádzku vodnej dopravy na vodných cestách, na ich správu a údržbu a obstaranie ďalšieho majetku potrebného na správu a údržbu vodných ciest,
- podklady na spracovanie koncepcií v oblasti sledovaných vodných ciest a výhľadovo sledovaných vodných ciest po vzájomnej dohode so správcom vodného toku,
- propagáciu vodnej dopravy,

b) spracováva podklady, návrhy a zdôvodnenia na získanie a účelné rozdelenie finančných prostriedkov na investície do vodných ciest a ich súčastí,

c) koordinuje a zabezpečuje opravy, rekonštrukcie a modernizácie súčastí vodnej cesty,

d) realizuje pilotné projekty rozvoja intermodálnych dopravných osí,

e) podieľa sa na vývoji a implementácii a vykonáva správu nových dopravných technológií a riadiacich systémov vodnej dopravy,

f) vykonáva vo vzájomnej súčinnosti s príslušnými orgánmi štátnej správy činnosti podľa písmen a) až e).

4. Odôvodnenie rozhodnutia nezapojiť partnerov do implementácie aktivít

Ak nezapojíte do implementácie aktivít NP niektorého z partnerov podľa článku 8 nariadenia o spoločných ustanoveniach⁹, zdôvodnite ich nezapojenie. V prípade, ak žiadateľ spolupracoval s partnermi už pri príprave zámeru NP aj s partnermi, uvedie informáciu o ich zapojení v tejto časti.

Konkrétne ide o:

⁹ Nariadenie (EÚ) 2021/1060



- *regionálne, miestne, mestské a ostatné orgány verejnej správy;*
- *hospodárskych a sociálnych partnerov;*
- *občiansku spoločnosť;*
- *výskumné organizácie a univerzity.*

Predmetom projektu je zabezpečenie štúdie realizovateľnosti, ktorá bude obstaraná žiadateľom ako jedno ucelené dielo formou externého dodania. Zo strany žiadateľa budú do projektu zapojené nasledovné

KLÚČOVÉ ZÚČASTNENÉ SUBJEKTY:

Medzinárodné orgány a organizácie:

- JASPERS,
- Dunajská komisia,
- Európska komisia (DG Enviro, DG Move, DG Regio),
- Rakúske Spolkové ministerstvo pre ochranu klímy, životné prostredie, energetiku, mobilitu, inovácie a technológie,
- via donau,
- Maďarské Ministerstvo technológií a priemyslu,
- OVF - Generálne riaditeľstvo vodného manažmentu (Maďarsko).

Národné orgány a organizácie:

- Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (Sekcia riadenia projektov, Sekcia vodnej dopravy, Sekcia stratégie dopravy, Inštitút dopravnej politiky a iné),
- Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. (SVP, š. p., Odštepňý závod Bratislava),
- Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky,
- Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky,
- Ministerstvo financií Slovenskej republiky (Útvar hodnoty za peniaze),
- Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky,
- Vodohospodárska výstavba, š. p.,
- Výskumný ústav vodného hospodárstva,
- Slovenský hydrometeorologický ústav,
- Dopravný úrad (Divízia vnútrozemskej plavby),
- Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky,
- Bratislavská vodárenská spoločnosť, a.s. (BVS, a. s.),
- Okresný úrad Bratislava (Odbor starostlivosti o životné prostredie),
- Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava,
- Bratislavský samosprávny kraj.

Tieto subjekty budú participovať na projekte vo forme pripomienkovania výstupov z jednotlivých častí štúdie, ktoré tvoria míľniky projektu.

Popis národného projektu

5. Východiskový stav

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



24. júna 1997 bola v Helsinkách podpísaná Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN). Vláda Slovenskej republiky s dohodou AGN vyslovila súhlas svojím uznesením č. 246 z 8. apríla 1997 a prezident Slovenskej republiky ju ratifikoval 22. decembra 1997. Dohoda AGN nadobudla platnosť 26. júla 1999 na základe článku 8. Ustanovenia dohody AGN tvoria koordinovaný plán rozvoja a výstavby siete vnútrozemských vodných ciest, ďalej len „sieť vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu“ alebo „sieť vodných ciest kategórie E“. Podľa dohody AGN, sieť vodných ciest kategórie E pozostáva z vnútrozemských vodných ciest a pobrežných trás využívaných námorno-riečnymi plavidlami, ako aj z prístavov medzinárodného významu, ktoré sa na týchto vodných cestách a trasách nachádzajú. Signatári tejto dohody sa zaviazali prijať potrebné opatrenia za účelom účinnej ochrany plánovanej trasy častí vodných ciest kategórie E, s náležitým ohľadom na ich budúce parametre, ktoré v súčasnosti neexistujú, ale sú zahrnuté do príslušných programov rozvoja infraštruktúry až do dátumu, keď sa prijme rozhodnutie o ich výstavbe. Technické a prevádzkové vlastnosti siete vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu musia byť v súlade s vlastnosťami stanovenými v prílohe III dohody AGN, alebo sa uvedú do súladu s ustanoveniami tejto prílohy v rámci prác na ďalšej modernizácii.

V roku 2010 prijala Európska komisia Stratégiu Európskej únie pre podunajskú oblasť, ktorá stanovuje ako jeden z cieľov dosiahnutie celoročnej splavnosti Dunaja pre kategóriu vodnej cesty VIb (plavebná hĺbka do 2,5 m).

V roku 2012 podpísala väčšina ministrov dopravy štátov dunajského regiónu vyhlásenie, v ktorom vyjadrili svoj záväzok k implementácii účinných opatrení na údržbu vodných ciest („Luxemburská deklarácia“, 2012). Tento plán údržby plavebnej dráhy pre Dunaj a jeho splavné prítoky zdôrazňuje národné potreby a krátkodobé opatrenia s cieľom zabezpečiť aktívnu a efektívnu realizáciu harmonizovaných parametrov infraštruktúry vodných ciest pozdĺž celého Dunaja a jeho splavných prítokov v rámci existujúceho právneho rámca (najmä dohody AGN a Dohovoru o režime plavby na Dunaji) a v súlade s Luxemburskou deklaráciou.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete definuje priority rozvoja vnútrozemskej vodnej infraštruktúry. Pri podpore projektov spoločného záujmu, ktoré súvisia s infraštruktúrou vnútrozemských vodných ciest, sú okrem všeobecných priorít stanovených v článku 10 prioritami:

1. pri existujúcich vnútrozemských vodných cestách: realizácia opatrení potrebných na splnenie štandardov vnútrozemských vodných ciest triedy IV;
2. prípadne dosiahnutie prísnejších štandardov modernizácie existujúcich vodných ciest a vytvárania nových vodných ciest v súlade s technickými aspektmi infraštruktúry ECMT s cieľom splniť požiadavky trhu;
3. zavádzanie telematických aplikácií vrátane služieb RIS;
4. spojenie infraštruktúry vnútrozemského prístavu s infraštruktúrou nákladnej železničnej a cestnej dopravy;
5. venovanie osobitnej pozornosti voľne tečúcim riekam, ktoré sú blízke svojmu prirodzenému stavu, a ktoré preto môžu byť predmetom osobitných opatrení;
6. podpora udržateľnej vnútrozemskej vodnej dopravy;
7. modernizácia a rozširovanie kapacity infraštruktúry potrebnej pre dopravné úkony v oblasti prístavu.



Dňa 3. decembra 2014 bol v Bruseli v rámci Stratégie pre podunajskú oblasť ministrami dopravy prijatý tzv.: „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan – Danube and its navigable tributaries EU Strategy for the Danube Region, Priority Area 1a – To improve mobility and multimodality: inland waterways“ (Hlavný plán obnovy a údržby plavebných dráh – Dunaj a jeho splavné prítoky Stratégie EÚ pre podunajskú oblasť, Prioritná oblasť 1a – Zlepšenie mobility a multimodality: vnútrozemské vodné cesty). Údaje uvedené v hlavnom pláne sú z veľkej časti založené na vyhláseniach a vstupných údajoch zodpovedných správcov vodných ciest združených v projekte „NEWADA duo“. V ňom odborníci na správu vodných ciest definovali takzvané spoločné minimálne úrovne služieb pre rôzne činnosti údržby vodných ciest (t. j. hĺbku plavebnej dráhy 2,5 metra). Minimálne úrovne služieb sa vzťahujú iba na krajiny, ktoré sa zúčastňujú projektu „NEWADA duo“. Ďalšie údaje (najmä pre Nemecko, Bosnu a Hercegovinu a Ukrajinu) boli získané prostredníctvom členov riadiacej skupiny v Prioritnej oblasti 1a Stratégie pre podunajskú oblasť. Hlavný plán obsahuje prehľad existujúcich kritických úsekov alebo lokalít vodných ciest a pre každý štát definuje kľúčové problémy a zostávajúce potreby opatrení, ktoré sú potrebné na dosiahnutie rôznych úrovní služieb. Hlavný plán tiež odhaduje požadované investičné náklady a prevádzkové náklady na krajinu s cieľom dosiahnuť spoločné úrovne služieb na základe okolností posledných rokov. Nepredvídateľné extrémne poveternostné udalosti a povodne si vyžadujú osobitné opatrenia a dodatočný rozpočet.

Projekt „FAIRway Danube“ (2015-2021, financovaný EÚ) koordinovaný rakúskou spoločnosťou via donau, implementoval niekoľko kľúčových opatrení hlavného plánu a tým predstavuje dôležitý krok k ďalšej realizácii hlavného plánu pozdĺž Dunaja a jeho splavných prítokov. Po celom Dunaji by mali byť dostupné aktuálne, spoľahlivé a harmonizované informácie o brodových úsekoch, o hladinách vody a predpovede hladiny vody. Sú dôležité nielen pre plánovanie prepráv na vodnej ceste, ale aj pre jej údržbu, návrh riečnych inžinierskych opatrení, či premiestnenie plavebnej dráhy. V priebehu projektu FAIRway Danube správcovia vodných ciest realizovali tieto aktivity:

1. tvorba koordinovaných národných akčných plánov a príprava pilotných aktivít na implementáciu hlavného plánu,
2. koordinovaný nákup moderného vybavenia pre hydrologické služby (meracie stanice, prieskumné plavidlá atď.),
3. realizácia a vyhodnotenie pilotných aktivít,
4. základné údaje pre všetky kritické úseky,
5. koherentná schéma monitorovania stavu plavby,
6. harmonizované predpovede hladín,
7. optimalizované premiestnenie plavebnej dráhy,
8. rozvoj inovatívnych prístupov,
9. príprava potrebnej dokumentácie pre budúce realizačné projekty.

Zoznam dokumentov na regionálnej, národnej a európskej úrovni, ktoré priamo súvisia s realizáciou NP:

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ v platnom znení,



- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva v platnom znení,
- Dohovor o režime plavby na Dunaji, Belehrad 18. 8. 1948, oznámenie č. 241/1949 Zb.,
- Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN), Helsinky 24. 6. 1997, oznámenie č. 147/2000 Z. z.,
- Budapeštiansky dohovor o Zmluve o preprave tovaru po vnútrozemskej vodnej ceste (CMNI), Budapešť, 22. 6. 2001, oznámenie 231/2008 Z. z.,
- Stratégia EÚ pre podunajskú oblasť (Brusel, 8. 12. 2010),
- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (Brusel, 28. 3. 2011),
- Deklarácia ministrov dopravy o efektívnej údržbe infraštruktúry vodnej cesty na Dunaji a jeho splavných prítokoch (Luxemburg, 2012) a závery k nej prijaté (2014, 2016, 2018, 2020, 2022),
- Európsky ekologický dohovor (Brusel, 11. 12. 2019),
- Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (Brusel, 9. 12. 2020),
- NAIADES III: Podpora nadčasovej európskej vnútrozemskej vodnej dopravy (Brusel, 24. 6. 2021),
- Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región (uznesenie vlády SR č. 229/2011),
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II (uznesenie vlády SR č. 13/2017),
- Program Slovensko 2021 – 2027 (schválené EK 22. 11. 2022),
- Konceptia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (uznesenie vlády SR č. 469/2000),
- Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov.

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

Výstupy, ktoré obsahujú detailný opis aktuálneho stavu na slovenskom úseku Dunaja, boli spracovávané vo výročných národných akčných plánoch projektu FAIRWay Danube (2015-2021), ktoré sú dostupné online na: <https://www.fairwaydanube.eu/docategory/project-files/>.

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

V základnej sieti európskych vodných ciest TEN-T je Slovenská republika súčasťou koridoru Rýn - Dunaj, ktorý zahŕňa slovenský úsek Dunaja, hlavnej vodnej cesty E80, v rozsahu 172 riečnych kilometrov v úseku r. km 1880,26 – 1708,20, z toho je spoločný tok s Rakúskom v úseku r. km 1880,26 – 1872,70 a Maďarskom v úseku r. km 1850,20 – 1708,20. Súčasťou



slovenského úseku vodnej cesty Dunaj je aj zdrž Hrušov a prírodný kanál k Vodnému dielu Gabčíkovo. Podľa dohody AGN je slovenský úsek Dunaja zaradený do kategórie VIc. Do základnej siete medzinárodných vodných ciest patrí aj vodná cesta E81 Váh, ktorý je prítokom Dunaja.

Dunaj je druhou najdlhšou európskou riekou tečúcou krajinami strednej a juhovýchodnej Európy. Z hľadiska plavby predstavuje jednu z najdôležitejších európskych vnútrozemských vodných ciest. Jej význam vzrástol najmä po otvorení prieplavu spájajúceho Dunaj s Mohanom (Main-Donau Kanal) v septembri 1992. Prepojenie Rýn – Mohan - Dunaj umožňuje nákladnú i osobnú lodnú prepravu nielen medzi podunajskými štátmi, ale aj do a zo štátov západnej Európy. Dunajská vodná cesta sa tak stala dôležitou súčasťou siete TEN-T.

Dunajská vodná cesta ako vodná cesta medzinárodného významu by mala podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest zabezpečiť požadovanú dopravnú výkonnosť, čo pri súčasných pomeroch nie je možné. Primárnym dôvodom je problémové zabezpečenia požadovaných parametrov plavebnej dráhy počas celého plavebného obdobia (min. 300 dní v roku).

Z technického a nautického hľadiska je Dunajská vodná cesta splavná pre lode a lodné zostavy podľa klasifikačných tried Vb až VII. Tieto triedy definujú šírku lodí a lodných zostáv od 11,0 m až do 34,2 m, ich dĺžku až do 270 m, ponor až 3,5 m a podjazdnú výšku pod mostmi pri najvyššej plavebnej hladine vyššiu ako 5,25 m.

Prekážkou celoročného využitia a spoľahlivej lodnej prevádzky na Dunaji sú tzv. úzke miesta ako napríklad brodové úseky spôsobené nízkym vodným stavom, nedostatočné podjazdné výšky pod mostami a obmedzené plavebné šírky na vodnej ceste.

Pre slovenský úsek Dunaja (spoločný AT-SK, národný, spoločný SK-HU) sú hlavnými kritickými miestami úseky r.km 1880,00 – 1863,00 s referenčnou meracou stanicou v Devíne, r.km 1810,00 – 1785,00 s referenčnou meracou stanicou Medveďov a r.km 1765,0 – 1710,00 s referenčnou meracou stanicou v Štúrove. Najkritickejší úsek na celom slovenskom úseku Dunaja z hľadiska dostupnej šírky a hĺbky je na r.km 1735,5 – 1733,7 (Čenkov - Nyergesujfalu), ktorý sa nachádza na spoločnom SK-HU úseku Dunaja.

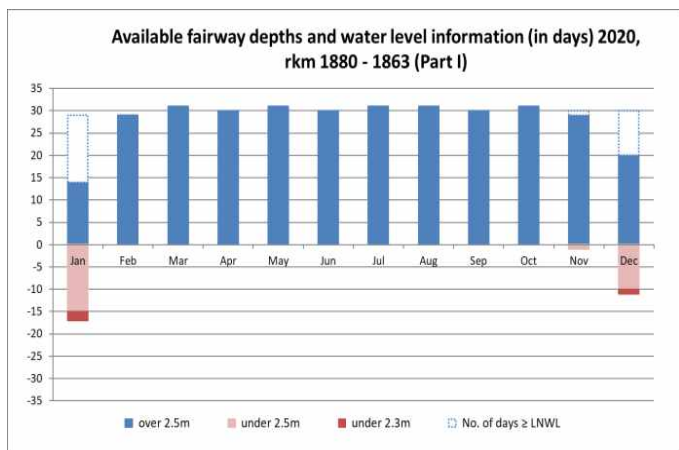
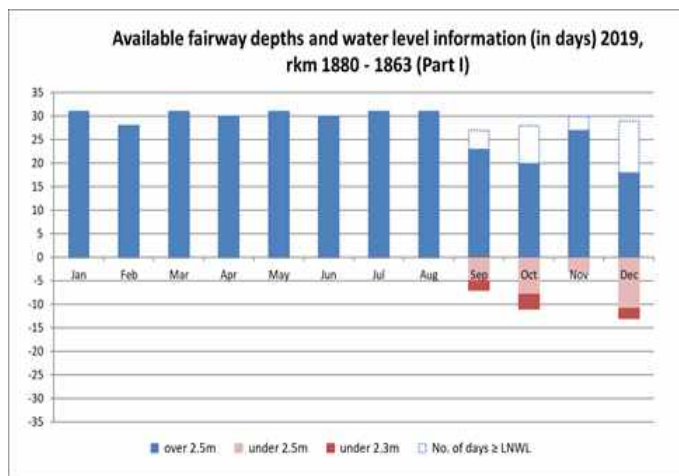
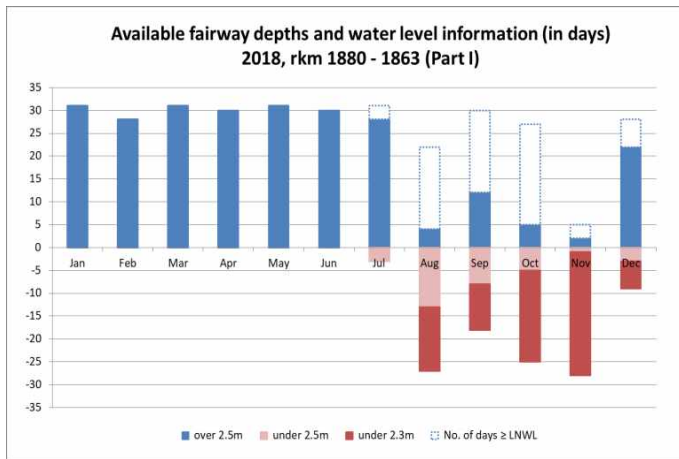
Odporúčaná úroveň hĺbky plavebnej dráhy - 2,5 m pri nízkej plavebnej hladine by zodpovedala rovnakej výške modrých stĺpcov (dostupnosť 2,5 m hĺbky plavebnej dráhy) a bielych stĺpcov orámovaných modrou na obrázku 1 nižšie.

V kritickom roku 2018 v úseku r.km 1880-1863 bola zabezpečená požadovaná hĺbka plavebnej dráhy 2,5 m len počas 254 dní (69,6 %), z požadovaných 300 dní.

Rok 2022 sa vyznačoval počas niekoľkých mesiacov nepriaznivými hydrologickými podmienkami. Už na jar hladiny výrazne klesli; na dolnom Dunaji boli historicky nízke vodné stavy zaznamenané niekoľko dní, najmä v auguste a septembri. Hydrologické podmienky sa zlepšili až v decembri 2022. Až na pár výnimiek boli plavebné podmienky pozdĺž celého Dunaja výrazne horšie ako v predchádzajúcom roku. Najmä na maďarskom a dolnom Dunaji bola požadovaná hĺbka plavebnej dráhy 2,50 m dosiahnutá len asi 60 – 75 % roka. V období júl-august bola plavba v oblasti Svishtov de facto pozastavená na viac ako mesiac z dôvodu nedostatku proaktívneho udržiavacieho bagrovania v oblasti.

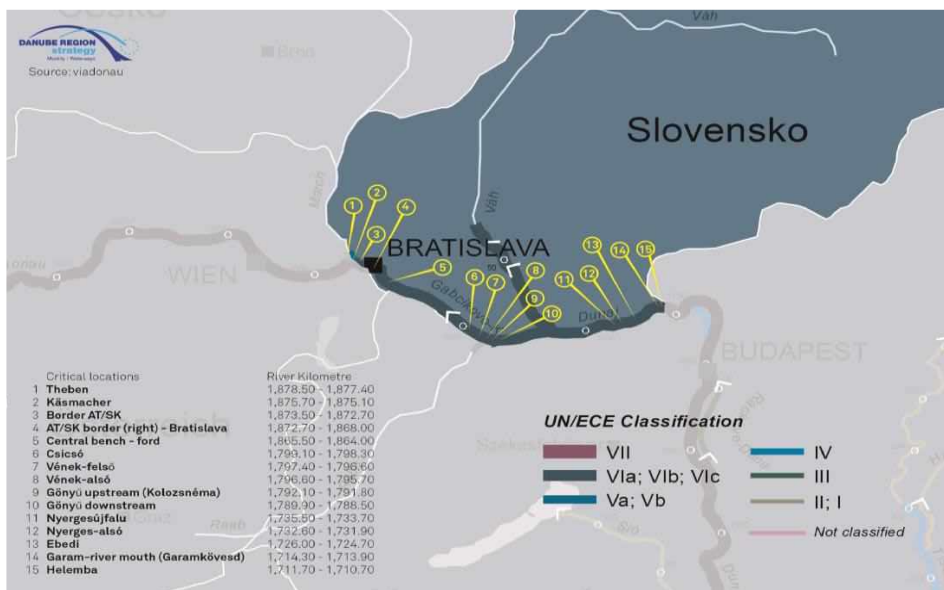
Vo všeobecnosti je možné nazvať situáciu na vodnej ceste Dunaj ako kritickú s neustále klesajúcim počtom dní plnosplavnosti.





Obrázok 1: Grafické zobrazenie úrovne dodržania požadovaných parametrov plavebnej dráhy (>2.5m) na úseku r.km 1880-1863 po mesiacoch v roku 2018, 2019, 2020; Zdroj: FAIRway Danube, National Action plans 2019, 2020, 2021





Obrázok 2: Zobrazenie kritických miest na slovenskom úseku Dunaja, Zdroj: via donau

d. Uvedte, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov¹ zámer NP priamo nadväzuje, v čom je navrhovaný NP od nich odlišný a ako sú v ňom zohľadnené výsledky/dopady predchádzajúcich NP (ak je to relevantné):

Na slovenskom úseku Dunaja, vrátane spoločného slovensko-maďarského úseku boli realizované nasledovné projekty obdobného charakteru, ktoré priamo nadväzujú na národný projekt:

Štátny podnik VODOHOSPODÁRSKA VÝSTAVBA, š. p. realizoval v období rokov 2018 - 2022 v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra projekt „OPATRENIA NA REHABILITÁCIU DUNAJA (DaReM-Danube rehabilitation measures)“: <http://www.vvb.sk/cms/index.php?page=opatrenia-na-rehabilitaciu-dunaja-darem-danube-rehabilitation-measures>. Predmetom projektu bolo navrhnúť riešenia sanácie Dunaja - časti zdrže Hrušov, ktoré zlepšia plavebné podmienky na Dunaji na úroveň podmienok požadovaných v zmysle Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN).

Riešenia zabezpečia prevenciu zanášania zdrže Hrušov, vytvoria predpoklady na odstránenie úzkych miest na infraštruktúre vodnej dopravy TEN-T, a tým zvýšia efektívnosť, spoľahlivosť a konkurencieschopnosť vodnej cesty Dunaj. Riešenia prispievajú k eliminácii zanášania plavebnej dráhy, čo v neposlednom rade prispeje k bezpečnej a spoľahlivej plavbe. Projekt prešiel posudzovaním vplyvov na životné prostredie (EIA).

Na slovensko-maďarskej a maďarskej časti Dunaja bola maďarskou stranou vypracovaná „Štúdia uskutočniteľnosti týkajúca sa rozvoja transeurópskej dopravnej siete: vodná cesta TEN-T, - na základe zmluvy s INEA 2014-HU-TMC-0606-S“ v úseku Sap - Szob (r. km 1811,00 - 1708,00), boli spracované všetky potrebné technické opatrenia na zabezpečenie splavnosti Dunaja v uvedenom úseku, ako aj environmentálne hodnotenie navrhovaných opatrení. Výsledky štúdie boli konzultované so slovenskou stranou.

Národný projekt rieši poslednú časť slovenského úseku Dunaja, ktorá nebola zahrnutá vo vyššie menovaných štúdiách.

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

Projekt bude manažovaný internými zamestnancami sekcie vodnej dopravy a civilného letectva, t. j. projektovým manažérom a vedúcim projektového tímu. Zapojená bude sekcia riadenia projektov, sekcia rozpočtu a financovania, odbor verejného obstarávania a právnej podpory a v prípade potreby aj ďalšie interné kapacity MD SR.

Proces prípravy a realizácie samotného verejného obstarávania bude realizovaný internými kapacitami prijímateľa.

Žiadateľ identifikoval potrebu zabezpečenia posúdenia technickej časti, environmentálnej časti a analýzy nákladov a prínosov štúdie realizovateľnosti prostredníctvom externého expertného tímu. Sekcia vodnej dopravy a civilného letectva zostaví projektový tím zložený z odborných pracovníkov relevantných k danej časti štúdie, ktorí budú posudzovať jednotlivé výstupy z realizácie projektu, ako aj sumarizovať, analyzovať a vyhodnocovať pripomienky kľúčových zainteresovaných subjektov.

Mzdové náklady na zabezpečenie externých expertov štúdie realizovateľnosti a náklady na riešenie sú alokované v rámci rozpočtu projektu.

6. Hlavné ciele NP (stručne):

V tejto časti popíšte očakávané ciele a očakávané výstupy/výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k plneniu strategických dokumentov, k socio-ekonomickému rozvoju oblasti pokrytej Programom Slovensko 2021 – 2027, k dosiahnutiu cieľov a výsledkov príslušnej priority/špecifického cieľa/opatrenia (ak je to relevantné).

Hlavným cieľom projektu je nájsť optimálne technické riešenie na zabezpečenie plnosplavnosti vodnej cesty medzinárodného významu Dunaj v jednom z jej kritických úsekov na úroveň podmienok, ktoré sú vyžadované podľa Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) a odporúčaní Dunajskej komisie (EMPFEHLUNGEN über die Mindestanforderungen von Regelmaßen für die Fahrrinne sowie den wasserbaulichen und sonstigen Ausbau der Donau). Tzn. navrhnúť také opatrenia, ktorými sa dosiahnu min. 300 dní v roku parametre plavebnej hĺbky od 2,7 do 2,8 m a maximálneho ponoru plavidla 2,5 m, pri minimalizovaní negatívnych dopadov zámeru projektu na jednotlivé zložky životného prostredia a zároveň naplnení účelu projektu.

Dosiahnutie požadovaných technických parametrov zvýši spoľahlivosť vodnej cesty, čo je v súčasnosti najväčším problémom vodnej dopravy. Zlepšenie splavnosti Dunaja by malo aj významný dopad na väčšie a efektívnejšie využívanie už existujúcich prístavov na Dunaji v SR. Ako nástroje na dosiahnutie definovaných parametrov sa použijú príslušné analýzy, merania, modely a predikcie, na základe ktorých sa definujú všetky možné alternatívy pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy na danom úseku vodnej cesty Dunaj s posúdením rizík z hľadiska technického, dopravného, energetického a územnoplánovacieho.

Technicky uskutočniteľné alternatívy sa použijú ako vstupné alternatívy pre environmentálnu časť štúdie. Environmentálne riziká, ako aj finančno-ekonomické riziká budú posudzované vo vecne príslušných častiach štúdie.



Výstupy štúdie budú na úrovni dokumentácie k územnému rozhodnutiu, ktorého získanie, ako aj získanie ďalších príslušných povolení bude ďalším krokom k realizácii investičných aktivít nadväzujúcich na výsledky štúdie k dosiahnutiu cieľa dobudovať základnú sieť TEN-T do konca roka 2030.

Na základe výsledkov štúdie realizovateľnosti odsúhlasených kľúčovými zúčastnenými subjektmi bude následne predložený nadväzujúci projektový zámer pre spracovanie projektovej dokumentácie pre potreby územnoplánovacej dokumentácie (ÚPD), dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR), územné rozhodnutie (ÚR), dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP), stavebné povolenie (SP).

Všetky aktivity súvisiace so zabezpečením štúdie realizovateľnosti týkajúce sa opatrení na vodnej ceste Dunaj bude žiadateľ konzultovať s EK. Výsledky štúdie budú rešpektovať príslušnú európsku legislatívu, predovšetkým ustanovenia smernice 2000/60/ES, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva. Štúdia realizovateľnosti bude porovnávať všetky technické opatrenia s dôrazom na ustanovenia čl. 4 ods. 7 smernice 2000/60/ES.

Realizáciou projektu sa prispeje k plneniu cieľov a očakávaných výsledkov opatrenia 3.1.3 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej a vážskej vodnej ceste špecifického cieľa RSO3.1 Rozvoj udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy Programu Slovensko 2021 – 2027.

7. Ciele národného projektu a ich meranie

V tabuľke nižšie uvedte merateľné ukazovatele projektu. Merateľné ukazovatele projektu musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne¹⁰.

Cieľ národného projektu	Typ merateľného ukazovateľa projektu	Kód a názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna a cieľová hodnota ¹¹
Určenie opatrení, ktoré je potrebné realizovať na zabezpečenie odstránenia plavebných prekážok na vyriešenie plnosplavnosti na r. km 1880,26 – r. km 1853,10 VC Dunaj	výstup	PSKPSOI02 Počet vytvorených dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením	počet	1

V prípade viacerých cieľov projektu / aktivít / merateľných ukazovateľov projektu, doplňte údaje za každý cieľ / aktivitu / merateľný ukazovateľ projektu osobitne.

¹⁰ 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.

¹¹ V zmysle zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku sa pre typ merateľného ukazovateľa projektu – výstup štandardne cieľová hodnota nastavuje ku koncu realizácie národného projektu. Pre typ merateľného ukazovateľa projektu – výsledok sa štandardne cieľová hodnota nastavuje na obdobie udržateľnosti národného projektu.



Pozn.: Projektový merateľný ukazovateľ výsledku bude zadefinovaný v rámci procesu prípravy príslušnej výzvy v súlade s dokumentom "Postup prípravy merateľných ukazovateľov a iných údajov pre návrh výzvy a zámer národného projektu" a následne bude tento MU využitý žiadateľom pri vypracovaní ŽoNFP. Alternatívne žiadateľ namiesto zadefinovania MU výsledku v súlade s časťou 2.2 Vzoru zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku uvedie slovný popis cieľa projektu, ktorý sa má realizáciou projektu dosiahnuť.

Uveďte zoznam iných údajov projektu (ak je to relevantné).

Kód a názov iného údajja	Merná jednotka iného údajja
N/A	N/A

8. Prínosy, ktoré sa dajú očakávať pre cieľové skupiny (ak je to relevantné)

Cieľová skupina / užívateľia NP	Počet ¹²	Prínos
Verejnosť Operátori vodnej dopravy a prepravcovia	Jedná sa o presne nevymedzený počet užívateľov, nakoľko je Dunaj medzinárodná vodná cesta, ktorú môže užívať neobmedzený počet z cieľovej skupiny.	Naplnenie národných a európskych dopravných politík. Zvýšenie objemu prepravy tovaru najekologickejšou formou dopravy – vodnou dopravou. Znižovanie emisií škodlivých látok do ovzdušia a emisií skleníkových plynov. Odľahčenie cestnej a železničnej dopravnej siete. Zvýšenie intermodality prepravy. Nárast výkonov slovenských prístavov, zlepšenie hospodárskych výsledkov.

V prípade viacerých cieľových skupín / užívateľov NP, doplňte prínos pre každú z nich.

9. Aktivity národného projektu

V tabuľke nižšie uveďte rámcový popis aktivít, ktoré budú v rámci identifikovaného národného projektu realizované.

Názov aktivity	Čo sa má aktivitou dosiahnuť	Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner)	Realizácia aktivity od – do ¹³
Hlavná aktivita 1 – Štúdia uskutočniteľnosti	Vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti, ktorou sa určí	Žiadateľ	12/2023 - 11/2025

¹² Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

¹³ Údaj uveďte v mesiacoch, počítaných od začiatku realizácie projektu (napr. 3 – 24), alebo informáciou o realizácii aktivity počas celého projektu, aby bolo zrejmé časová nadväznosť aktivít (ak je to relevantné).



	najvhodnejší technický variant na zabezpečenie plnosplavnosti vodnej cesty Dunaj v riešenom úseku		
Podporná aktivita – Informovanie a komunikácia a	Prezentácia výsledkov jednotlivých častí štúdie radovej a odbornej verejnosti formou publikácií a webových lokalít, odborné konferencie a mítingy	Žiadateľ	3/2024 - 12/2025
Podporná aktivita – Riadenie projektu	Kontinuálne riadenie projektu, reporting, kontrola plnenia zmluvy o dielo a plnenia termínov míľnikov projektu, organizácia koordinačných stretnutí, spracovanie pripomienok kľúčových zúčastnených subjektov.	Žiadateľ	12/2023 - 12/2025

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

Uvedte detailnejší popis aktivít.

Okrem detailnejšieho popisu aktivít uveďte, ako je v projekte zabezpečené dodržiavanie horizontálnych princípov podľa čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, ako aj podľa Uznesenia vlády SR č. 668 z 26. októbra 2022.

Ak po schválení zámeru NP komisiou pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 dôjde k podstatnej zmene v rozsahu hlavných aktivít NP uvedených vyššie (t. j. minimálne jedna hlavná aktivita nebude v rámci NP realizovaná, resp. má dôjsť k výraznému zväčšeniu alebo zmenšeniu rozsahu schválených aktivít, príp. doplneniu novej aktivity), RO/SO predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP.



Aktivity projektu budú pozostávať z jednej hlavnej aktivity a podporných aktivít

Hlavná aktivita projektu

Hlavnou aktivitou projektu je obstaranie štúdie realizovateľnosti za účelom určenia najvhodnejšieho technického variantu na zabezpečenie plnosplavnosti vodnej cesty Dunaj v úseku r. km 1880,26 – r. km 1853,10, vrátane kvalitatívneho posúdenia výstupov štúdie. Štúdia realizovateľnosti bude zabezpečená prostredníctvom plánovanej verejnej súťaže v súlade so zákonom o verejnom obstarávaní.

Štúdia realizovateľnosti bude pozostávať z týchto častí:

I. DEFINÍCIE POJMOV

Definícia pojmov je v súlade s terminológiou zaužívanou v odboroch Úprava tokov a Hydrotechnika podľa STN 75 0120, STN 75 0110:

Plnosplavnosť vodnej cesty: spôsobilosť vodnej cesty zaistiť bezpečnú plavbu plavidiel a dostatočnú dopravnú výkonnosť pre danú klasifikačnú triedu vodnej cesty so zaistenými parametrami plavebnej dráhy (v ďalšom texte „PPD“) v zmysle dokumentu Dunajskej komisie (č. DK/TAG 77/11 Empfehlungen über die Mindestanforderungen von Regelmaßen für die Fahrrinne sowie den wasserbaulichen und sonstigen Ausbau der Donau – Budapest 2013).

Parametre plavebnej dráhy: hĺbka a šírka plavebnej dráhy, polomery jej zakrivenia v oblúkoch pri Nízkom regulačnom a plavebnom prietoku a/alebo pri min. plavebnej hladine, podjazdná výška pod mostami a inými líniovými konštrukciami križujúcimi vodnú cestu pri Vysokom plavebnom prietoku a/alebo pri max. plavebnej hladine a maximálna rýchlosť prúdenia. Presná definícia parametrov plavebnej dráhy je stanovená dokumentom DK č. DK/TAG 77/11).

Parametre plavebných objektov: Využiteľné pôdorysné rozmery plavebných komôr (PLK), spád PLK, hĺbka vody v PLK, rozmery rejd PLK, prieplyvné šírky mostných polí.

Nízky plavebný a regulačný prietok (NRaPP): Prietok, pri ktorom majú byť zaistené min. parametre plavebnej dráhy – hĺbka, šírka, polomer zakrivenia oblúkov na úsekoch plavebnej dráhy neovplyvnenej vzduťím. Postup jeho zistenia a jeho hodnota je stanovená podľa dokumentu DK č. DK/TAG 77/11).

Vysoký plavebný prietok (VPP): Prietok, pri ktorom má byť zaistená min. podjazdná výška. Postup jeho zistenia a jeho hodnota je stanovená podľa dokumentu DK č. DK/TAG 77/11).

Nízka regulačná a plavebná hladina: Hladina prislúchajúca NRaPP.

Vysoká plavebná hladina (VPH): Hladina prislúchajúca VPP.

Maximálna plavebná hladina: Najvyššia hladina pre plavbu zaistená vzduťím vzdúvadlami (hate, priehrady), v úsekoch vzduťia sa na ňu viažu PPD - hĺbka, šírka, polomer oblúka.

Minimálna plavebná hladina: Najnižšia hladina pre plavbu zaistená vzduťím vzdúvadlami, v úsekoch vzduťia sa na ňu viaže PPD - podjazdná výška.

II. SKRATKY

CBA	Analýzy nákladov a výnosov (Cost Benefit Analysis)
DK	Dunajská komisia
EK	Európska komisia
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky



PLK	Plavebná komora
PPD	Parametre plavebnej dráhy
r. km	Riečny kilometer
VD	vodné dielo
ŽP	životné prostredie
JASPERS	poradenský program riadený Európskou investičnou bankou (EIB) a financovaný EIB a Európskou komisiou, (Joint assistance to support projects in European regions)

III. ČLENENIE ŠTÚDIE

Štúdia bude pozostávať z nasledujúcich častí:

A- Úvodná správa.

B- Vstupná analýza.

C- Návrh variantov technického riešenia opatrení na zaistenie plnosplavnosti. Posúdenie účinnosti technických variantov z hľadiska miery dosiahnutia cieľov – zaistenie PPD podľa Odporúčaní DK.

D- Posúdenie vplyvu navrhnutých variantov technického riešenia na ŽP.

E- Analýza nákladov a výnosov (CBA).

F- Záverečné vyhodnotenia.

IV. ŠTRUKTÚRA A OBSAHOVÉ NÁLEŽITOSTI ŠTÚDIE

A. Úvodná správa

Dodávateľ predloží objednávateľovi návrh úvodnej správy. Úvodná správa bude okrem iného obsahovať:

- A.1. Metodiku postupu počas celého trvania projektu, pokrývajúcu všetky aktivity projektu.
- A.2. Podrobný harmonogram aktivít projektu vrátane predkladania výstupov a alokácie personálnych expertných kapacít pre jednotlivé aktivity projektu. V tejto súvislosti je mimoriadne dôležité jasne uviesť v harmonograme kroky postupu posúdenia vplyvov na životné prostredie.
- A.3. Plán spolupráce, komunikácie a informovanosti.
- A.4. Register rizík a matica hodnotenia rizík, ktorá eviduje a hodnotí riziká projektu a opatrenia na ich zmiernenie, s osobitným dôrazom na významné riziká.

B. Vstupná analýza

Po ukončení úvodnej fázy projektu zhotoviteľ spracuje vstupnú analýzu pozostávajúcu z nasledujúcich súčastí:

Analýza vývoja a analýza súčasného stavu vodnej cesty z hľadiska úrovne zaistenia PPD.

- B.1. Analýza platného legislatívneho rámca a záväzných dokumentov týkajúcich sa cieľov ŠR (medzinárodné zmluvy a dohody, národná a Európska legislatíva, územné plány, rozvojové plány, stratégie a koncepcie na úrovni štátu a regiónov).
- B.2. Analýza vývoja vodnej cesty Dunaj (obdobie 1992 – 2021) v úseku r. km 1880,26 – 1853,10 s dôrazom na vývoj PPD.



- B.3. Vyhodnotenie PPD a ich zabezpečnosti.
- B.4. Vyhodnotenie PPD pre reálne prietoky, pričom PPD budú prepočítané aj pre prietoky NRaPP a VPP, ktoré sú stanovené aktuálnou metodikou Dunajskej komisie, aby boli údaje vyhodnotené pri identických podmienkach bez vplyvu úrovne vodnatosti Dunaja (eliminácia deformácie výsledkov hodnotenia mierou vodnatosti Dunaja - vodnými a suchými rokmi).
- B.5. Vyhodnotenie morfológických zmien koryta a ich vplyvu na vývoj PPD pomocou digitálneho modelu terénu (DTM).
- B.6. Vyhodnotenie účinnosti klasických úprav, vrátane sústreďovacích stavieb, na vývoj PPD metódami hydrotechnického výskumu.

Analýza súčasného stavu vodnej cesty s ohľadom na PPD v rozsahu plavebných hladín.

- B.7. Vyhodnotenie hĺbky a šírky plavebnej dráhy vykonať pre prietok NRaPP pomocou fixácie hladín meraním v teréne a pomocou kalibrovaného a verifikovaného matematického modelu prúdenia v rozsahu plavebných prietokov. Analogicky hodnotiť podjazdné výšky.
Vyhodnotenie je potrebné spracovať na základe presného geodetického zamerania koryta Dunaja vrátane údajov skutočného vyhotovenia smerných stavieb, výhonov a opevnení brehov na celom predmetnom úseku vodného toku Dunaj. Súčasťou vyhodnotenia bude aj digitálny model terénu vodnej cesty v prostredí vhodného geografického informačného systému (DTM).
- B.8. Vyhodnotenie hodnôt a zabezpečnosti PPD s ohľadom na rôzne prevádzkové režimy VD Gabčíkovo.
- B.9. Vyhodnotenie kompatibility parametrov vodnej cesty riešeného úseku s príľahlými úsekmi iných vodných ciest.
- B.10. Analýza vplyvu parametrov plavebnej dráhy a nautických podmienok manévrovania v úseku r.km 1880,26 – 1853,10 na podmienky plavebnej bezpečnosti.

Analýza a vyhodnotenie aktuálneho stavu nautických podmienok manévrovania plavidiel a ich vplyv na plavebnú bezpečnosť.

- B.11. Simulácia pohybu plavidiel v prúdiacej vode viacrozmerným matematickým modelovaním prostredníctvom CFD softwaru. Vyhodnotenie vykonať pre kritické úseky plavebnej dráhy s výskytom potenciálne ohrozených plavidiel (pontóny, botely, plávajúce reštaurácie, vjazdy do bazénov prístavu a pod.).
- B.12. Vyhodnotenie súčasného stavu vytýčenia plavebnej dráhy a jeho vplyvu na plavebnú bezpečnosť.

C. Návrh variantov technického riešenia opatrení na zaistenie plnosplavnosti.

Návrh variantov technického riešenia bude obsahovať nasledujúce súčasti:

Variant č.1 - Klasické úpravné opatrenia v koryte Dunaja

- C1. Konvenčné opatrenia, ktorými nie je zásadne ovplyvnený prietokový a hladinový režim Dunaja v danom úseku. Súvislá plavebná dráha s požadovanými PPD bude zaistená pomocou sústreďovacích stavieb, regulačného bagrovania a riadenia splaveninového režimu úseku tak, aby bola plavebná dráha trvalo udržateľná.

Variant č. 2 - Vzduťie vodnou stavbou



- C2. Lokalizácia viacúčelovej vodnej stavby, koncepčné a dispozičné riešenie, parametre objektov, hladinový režim, interakcia plavebnej a energetickej prevádzky, nadväznosť na VD Gabčíkovo a VD Freudenu. Optimalizácia dispozície plavebnej komory (PLK) a rejd z hľadiska plavebnej bezpečnosti a dopravnej kapacity, systém plnenia a prázdnenia PLK.

Posúdenie variantov technického riešenia bude obsahovať nasledujúce súčasti:

- C.3. Posúdenie účinnosti variantov technického riešenia z hľadiska miery dosiahnutia cieľov – zaistenie PPD podľa Odporúčaní DK.
- C.4. Vyhodnotenie úrovne zaistenia PPD a ich zabezpečnosti a vyhodnotenie nautických podmienok podľa jednotlivých variantov technického riešenia.
- C.5. Posúdenie vplyvu variantov technického riešenia na protipovodňovú ochranu a iné dopravné a energetické zámery v dotknutom území.
- C.6. Manažérske zhrnutie návrhu variantov technického riešenia opatrení na zaistenie plnosplavnosti vrátane matice rizík a SWOT analýzy.

Metódy a úroveň spracovania:

Návrhy variantov technického riešenia budú vykonané metódami hydrotechnického výskumu a na základe zodpovedajúcich výpočtov a modelovania v prostredí matematických modelov prúdenia a pohybu plavidiel (1,2 a 3D).

Návrhy variantov technického riešenia budú spracované na úrovni dokumentácie pre územné rozhodnutie. Výkresová dokumentácia bude obsahovať príslušné situácie, pohľady, pôdorysy, rezy a 3D vizualizácie. Z dokumentácie bude jednoznačne zrejmé aký je ich rozsah tak, aby sa dali kvantifikovať náklady na ich realizáciu, prevádzkovanie a údržbu.

Oba varianty môžu byť vypracované aj v subvariantoch, ich potrebný počet je súčasťou riešenia Zhotoviteľom.

Dva základné, vyššie opísané varianty technického riešenia sú minimom obsahu riešenia.

D. Vstupné posúdenie vplyvu navrhnutých variantov technického riešenia na životné prostredie.

Cieľom tejto časti štúdie je identifikovať možné dopady (vplyvy) na životné prostredie pre každý variant a tiež formulovať, ako boli environmentálne okolnosti brané do úvahy pri výbere preferovaného variantu.

Táto časť štúdie bude podkladom pre proces EIA.

Členenie tejto časti štúdie:

Analýza legislatívneho a právneho rámca v oblasti životného prostredia.

- D.1. Analýza právneho a legislatívneho rámca v oblasti životného prostredia na všetkých jej horizontálnych (miestne, regionálne, národné a medzinárodné) a vertikálnych (ochrana životného prostredia, protipovodňová ochrana, posúdenie vplyvov na životné prostredie a pod.) úrovniach.

Analýza zložiek životného prostredia a popis dotknutého územia

- D.2. Popis dotknutého územia a definícia všetkých relevantných zložiek životného prostredia ako sú obyvateľstvo (hluk, emisie vrátane znečistenia ovzdušia a skleníkových plynov, bariérový efekt a vizuálny efekt, evakuácia), urbanizácia (dopady na osídlenie a rekreáciu, dopady na ekonomickú aktivitu, história a kultúra), abiotické



prostredie (kontaminácia, dopad na miestnu klímu, stabilita geológie a dopad na krajinu, vodné telesá – povrchová a podzemná voda, pitná voda, vodné toky, poľnohospodárska pôda), biotické prostredie (chránené územia a územia NATURA 2000, prieskum fauny a flóry, rozsah zásahov do biotopov, určenie rozsahu výrubov drevín, migrácia živočíchov vrátane rýb).

Súčasťou bude aj vyhodnotenie nulového variantu, tzv. variantu bez realizácie projektu (tzv. „nulový scenár“ alebo „minimálny scenár“), zhodnotenie vývoja súčasného stavu, ak by sa navrhovaná investícia nerealizovala,

Vyhodnotenie možných vplyvov na životné prostredie.

Podklad pre kvantifikáciu socioekonomických prínosov a/alebo nákladov. Vyhodnotenie je potrebné vykonať pre všetky posudzované alternatívy v rozsahu každého jedného opatrenia, ktoré je definované ako technicky realizovateľné na chránené územia národnej a európskej sústavy v dotknutom území.

D.3. Identifikácia vplyvov

Popis všetkých pozitívnych a negatívnych vplyvov, ktoré vyplývajú z realizácie projektu v jeho jednotlivých etapách, vrátane kumulatívneho hodnotenia vplyvov.

Vyhodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 vrátane kumulatívnych vplyvov všetkých pripravovaných stavieb/projektov v okolí.

Kvantifikácia vplyvov na životné prostredie

D.4. Kvantifikácia socioekonomických prínosov a/alebo nákladov, ktoré budú vstupovať do CBA. Vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie musí zahŕňať aj prípadné náklady/investície súvisiace so zmierňujúcimi alebo kompenzačnými opatreniami. Potreba dôkladne zhodnotiť významnosti/nutnosti plánovaných opatrení na vodnej ceste a porovnať ekonomické prínosy oproti predpokladaným zásahom do ŽP a vyvolaným zmenám ekosystémov vplyvov na prírodu a krajinu a ekosystémové služby v dotknutom území.

D.5. Výpočet spoločenskej hodnoty drevín a chránených druhov rastlín a živočíchov národného a európskeho významu, ktoré sa vyskytujú v dotknutom území a v prípade navrhovanej činnosti by mali byť zničené alebo poškodené.

D.6. Objasnenie a porovnanie výhody a nevýhody navrhovaných alternatív a to aj v porovnaní s nulovým variantom riešenia dopadu na ŽP v dotknutom území.

Analýza environmentálnych rizík

D.7. Identifikácia environmentálnych rizík a ich posúdenie, navrhnutie opatrení na ich elimináciu a ich zostatkové riziko.

D.8. Kompenzácia na základe výpočtov spoločenskej hodnoty drevín a chránených druhov rastlín a živočíchov národného a európskeho významu, ktoré sa vyskytujú v dotknutom území.

D.9. Posúdenie zraniteľnosti a rizika adaptácie na zmenu podnebia. Toto posúdenie sa vypracuje na základe technického usmernenia k zabezpečeniu odolnosti infraštruktúry proti zmene klímy v období 2021 – 2027 (Oznámenie EK 2021/C 373/01).

Návrh opatrení pre minimalizáciu nepriaznivých vplyvov na životné prostredie

D.10. Analýza a posúdenie všetkých variantných riešení a návrh opatrení na ochranu všetkých zložiek životného prostredia, ako napríklad: obyvateľstvo, urbanizácia, abiotické



prostredie, biotické prostredie, návrh technických riešení na minimalizovanie negatívneho vplyvu na migráciu rýb.

Súčasťou časti D – štúdie realizovateľnosti budú odporúčané varianty projektu pre EIA a odporúčanie prieskumov a podkladov pre ďalší stupeň dokumentácie.

E. Analýza nákladov a výnosov (CBA)

- E.1. Pre každý variant technického riešenia sa vykoná úplná analýza nákladov a výnosov (CBA). Každá možnosť predstavuje odlišný scenár s projektom, ktorý sa má porovnať so scenárom bez projektu (tzv. „nulový scenár“ alebo „minimálny scenár“). Ak je to odôvodnené charakteristikami možností a povahou a typom externalít (environmentálnych, sociálnych atď.) je možné uvedené možnosti porovnať a zoradiť iba pomocou zjednodušenej ekonomickej analýzy v súlade s príslušnými ustanoveniami prílohy III (oddiel 2.1.). 4) nariadenia ES 207/2015. V takom prípade sa úplná analýza nákladov a výnosov vykoná iba pre preferované technické riešenie a iba v porovnaní so scenárom bez projektu.

Analýza nákladov a výnosov bude vypracovaná v zmysle aktuálnej príručky vydanéj riadiacim/sprostredkovateľským orgánom programu.

F. Záverečné vyhodnotenie

- F.1. Manažérske zhrnutie

Manažérske zhrnutie bude obsahovať zhrnutie dôležitých záverov z každej časti štúdie realizovateľnosti, pričom pôjde o kauzálne previazanie variantov technického riešenia, environmentálneho zhodnotenia a CBA.

- F.2. Závety a odporúčania

Na základe vyhodnotenia jednotlivých výstupov, záver štúdie uskutočniteľnosti bude obsahovať výber najoptimálnejšieho variantu s jeho komplexným zhodnotením.

Podporné aktivity projektu – Informovanie a komunikácia a riadenie projektu

Informovanie a komunikácia

1. Organizácia „Kick-off“ mítingu, kde budú prezentované jednotlivé časti úvodnej správy a predstavení členovia realizačného tímu za žiadateľa a vysúťažného dodávateľa,
2. Organizácia technickej konferencie, kde budú prerokované závery technickej časti štúdie,
3. Organizácia záverečného mítingu, kde bude urobené záverečné vyhodnotenie projektu a odprezentované výstupy z časti D a časti E štúdie (environmentálne vyhodnotenie a CBA),
4. Priebežné zverejňovanie informácií o projekte, zdroja financovania projektu, výsledkov jednotlivých častí štúdie na webových lokalitách, najmä na stránke www.mindop.sk a v odborných publikáciách.
5. Ďalšie aktivity súvisiace s informovaním o realizácii národného projektu definovaných v riadiacej dokumentácii k Programu Slovensko.



Riadenie projektu

1. Štart projektu:

Realizácia verejného obstarávania, príprava súťažných podkladov, vyhodnotenie súťaže, vykonanie všetkých procesných krokov do konečného hodnotenia v súlade s príslušnou riadiacou dokumentáciou k procesu verejného obstarávania pre projekty realizované v rámci Programu Slovensko,

Podanie žiadosti o NFP,

Príprava a rokovania k zneniu Zmluvy o NFP,

Podpísanie zmluvy o dodávke diela.

2. Koordinácia projektu:

Zostavenie projektového tímu, schválenie riadiacej dokumentácie,

Výkon nepretržitej koordinácie a riadenia projektu,

Pripomienkovanie úvodnej správy, ktorá zahŕňa metodiku spracovania štúdie, plán koordinácie a diseminácie,

Priebežné sledovanie a aktualizácia stavu míľnikov projektu a vyhodnocovanie rizika vo vzťahu k pokroku každej časti štúdie,

Monitorovanie projektu,

Vypracovanie požadovaných pravidelných správ a žiadostí o platby v súlade s Príručkou pre prijímateľa PSK,

Spracovanie a vyhodnocovanie pripomienok kľúčových zúčastnených subjektov.

3. Ukončenie projektu:

Konsolidácia konečnej verzie štúdie po zapracovaní pripomienok kľúčových zúčastnených subjektov,

Vypracovanie a prijatie plánu ďalších krokov – vyšší stupeň projektovej prípravy,

Redakcie záverečnej správy,

Príprava podkladov pre záverečnú platbu podľa požiadaviek definovaných v Príručke pre prijímateľa PSK.

Dodržiavanie horizontálnych princípov v projekte je zabezpečené tak, že úroveň požadovaných štandardov, ako aj nároky na kvalitu budú založené výhradne na odbornom vzdelaní a absolvovanej praxi, bez ohľadu na pohlavie kľúčových expertov vysúťaženého dodávateľa, rovnako ako aj členov expertného tímu žiadateľa.

10. Predpokladaný časový rámec

Dátum vyhlásenia výzvy vo formáte mesiac/rok	01/2024
Plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom (ak je to relevantné)	1. štvrťrok 2024
Plánovaný štvrťrok spustenia realizácie NP	1. štvrťrok 2024
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	24

Termíny v tabuľke nie sú záväzné.



11. Finančný rámec

Fond	Kohézny fond	
Celkové oprávnené výdavky NP (v EUR) podľa kategórie regiónu ¹⁴	neaplikuje sa	1 488 176,- EUR
Zdroj EÚ (v EUR) podľa kategórie regiónu ¹⁵	neaplikuje sa	1 264 949,60 EUR
Vlastné zdroje prijímateľa ¹⁶ (v EUR) podľa kategórie regiónu ¹⁷	neaplikuje sa	0,- EUR

12. Rozpočet

V tejto časti 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, okrem iného aj určenie výšky alokácie, je potrebné uviesť túto štúdiu ako zdroj určenia výšky finančných prostriedkov. Skupiny výdavkov doplňte v súlade s Príručkou oprávnenosti výdavkov v platnom znení. V prípade infraštruktúrnych projektov, ako aj projektov súvisiacich s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

Uveďte, či bude v národnom projekte využité zjednodušené vykazovanie výdavkov a ak áno, ktorá forma. V prípade využitia paušálnej sadzby ktorej výška je stanovená v nariadení sa spôsob stanovenia sadzby nepožaduje.

V národnom projekte nebude využité zjednodušené vykazovanie výdavkov.

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie

Predpokladané finančné prostriedky na aktivity NP	Celkové oprávnené výdavky (v EUR)	Plánované vecné vymedzenie
Hlavné aktivity		
Aktivita 1 – Dodanie štúdie uskutočniteľnosti		

¹⁴ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

¹⁵ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

¹⁶ Uveďte v súlade so Stratégiou financovania Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Európskeho sociálneho fondu plus, Kohézneho fondu, Fondu na spravodlivú transformáciu a Európskeho námorného, rybolovného a akvakultúrneho fondu na programové obdobie 2021 – 2027

¹⁷ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.



Podaktivita 1 - Vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti 518 – Ostatné služby	1 387 852,- EUR	Výdavky na vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti vychádzajú z predpokladanej hodnoty zákazky stanovenej na základe prieskumu trhu vykonaného v rámci pripravovaného verejného obstarávania
Podaktivita 2 - Kvalitatívne posúdenie štúdie uskutočniteľnosti 521 – Mzdové výdavky	50 000,- Eur	Suma je určená ako odhad na základe výpočtu osobohodín (900-1000) krát hodinová superhrubá mzda 54 EUR (40 EUR/hod. hrubá mzda) ako mzda externých expertov v rámci externého expertného tímu.
Hlavné aktivity spolu	1 437 852,- EUR	
Podporné aktivity		
Informovanie a komunikácia 518 – Ostatné služby	25 000,-EUR	Konferencie, sympóziá vrátane občerstvenia, náklady na inzerciu, publicitu. Výdavky na informovanie a komunikáciu boli stanovené ako expertný odhad na základe iných obdobných realizovaných projektov.
Riadenie projektu 521 – Mzdové výdavky	23 324,- EUR	Výdavky nevyhnutné na zabezpečenie prípravy projektu, riadenia projektu, finančné riadenie projektu, prípravu podkladov pre verejné obstarávanie a iné. Mzdové výdavky boli odhadnuté na základe pravidiel pre odmeňovanie zamestnancov v štátnej službe, ako aj interných mzdových predpisov MD SR.
512 - Cestovné náhrady	2 000,- EUR	Cestovné náhrady boli určené ako expertný odhad.
Podporné aktivity SPOLU	50 324,-EUR	
CELKOM	1 488 176 EUR	

V prípade zvýšenia celkových oprávnených výdavkov NP (po jeho schválení komisiou pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027) o viac ako 15 % (a nejde o prípad, kedy je určenie alokácie výsledkom realizovanej štúdie uskutočniteľnosti), RO/SO predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP.

13. Ďalšie informácie o národnom projekte

Definuje RO/SO, ak je to relevantné, v nadväznosti na zameranie projektu (napr. v prípade IT projektov odkaz na dokumentáciu projektu dostupnú v Metainformačnom systéme MIRRI <https://metais.vicepremier.gov.sk/>).



Príloha:



Obrázok 3: Mapa s vyznačením riešeného úseku Dunaja (červená čiara)

