

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu:

„Modernizácia Pavej plavebnej komory – Upgrade of Gabčíkovo lock“

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

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

Dunaj ako vodná cesta medzinárodného významu E80 musí zabezpečovať podľa Európskeho dohovoru o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN), ako aj odporúčaní Dunajskej komisie a v zmysle Belehradského dohovoru, požadované plavebné parametre nevyhnutné pre celoročné využitie vodnej dopravy. Dunajská vodná cesta ako vodná cesta medzinárodného významu by mala zabezpečiť podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest určitú dopravnú výkonnosť, čo pri súčasných pomeroch nie je možné, pre problémové zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy počas celého plavebného obdobia.

Zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj nad Bratislavou má okrem iného oporu v multilaterálnych a bilaterálnych dohovoroch, dohodách a zmluvách, ako aj ďalších relevantných koncepcných dokumentoch a politikách.

Strategickým cieľom projektu je zvýšenie efektivity, spoľahlivosti a teda i konkurencieschopnosti vodnej dopravy v rámci Dunajskej vodnej cesty, ktorá je súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Cieľom je, okrem iného, posilniť udržateľnosť vodnej dopravy medzi SR a ostatnými štátmi na Dunajskej vodnej ceste a v súlade s politikou Európskej únie podporiť tento ekonomicky a environmentálne šetrný dopravný mód, ktorý ako jediný disponuje dostatočne voľnou kapacitou. Prostredníctvom realizácie projektu bude zároveň podporená požiadavka dokončiť výstavbu základnej siete TEN-T do roku 2030 plynúca z Nariadenia 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.

Podľa Zmluvy o výstavbe a prevádzke Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros (ďalej SVD G-N) sa SVD G-N skladá z Vodného diela Gabčíkovo (VDG) a Vodného diela Nagymaros (VDN), ktoré tvoria z hľadiska hydraulického, plavebného a energetického jednotnú, nerozdeliteľnú prevádzkovú sústavu.

V zmysle Dočasného manipulačného poriadku (DMP) pre SVD G-N na území Slovenskej republiky, ktorý je oficiálnym dokumentom pre riadenie prevádzky VDG, účelom VDG je využitie daného úseku Dunaja a vytváranie podmienok pre:

- medzinárodnú plavbu zaistením parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj odporúčaných Dunajskou komisiou,
- vodné hospodárstvo, najmä protipovodňovú ochranu na územiach obidvoch štátov SR a MR,
- zabezpečenie prietoku do koryta Dunaja (pod stupňom Čunovo) podľa medzivládnej dohody medzi SR a MR z apríla 1995,
- zabezpečenie potrebných odberov vody na úseku Bratislava - stupeň Gabčíkovo (Sap)
- výrobu elektriny na Vodnej elektrárni Gabčíkovo (VEG), Malej vodnej elektrárni (MVE) Dobrohošť, MVE na S-VII, MVE Mošon, VE Čunovo - do vybudovania VD Nagymaros.
- zabezpečenie nezávadnej pitnej a úžitkovej vody v priľahlom území,
- ochranu životného prostredia a hospodárskeho rozvoja priľahlých území vrátane cestovného ruchu.

Zaistenie podmienok pre plavbu po medzinárodnej vodnej ceste Dunaj je podľa DMP prioritnou úlohou VDG.

Projekt **Modernizácia ľavej plavebnej komory - Upgrade of Gabčíkovo lock** priamo nadväzuje na práve prebiehajúci projekt spolufinancovaný z nástroja CEF „*Inovácia a modernizácia plavebných komôr pre zvýšenie bezpečnosti a intenzity vodnej dopravy na vodnom diele Gabčíkovo*“, ktorý sa zaoberá jedným z najpálčivejších problémov na slovenskom úseku rieky Dunaj. Unikátne Gabčíkovské plavebné komory posadené na 380 metrovej vrstve štrkov sú najvyššími v celej Európe. Z dôvodu ich prerušovanej prevádzky nebola zabezpečovaná a poskytovaná spoľahlivá a plynulá plavba. V rámci projektu sa vykonáva komplexná inovácia a modernizácia ľavej plavebnej komory. Následne, po ukončení projektu, bude Stupeň Gabčíkovo schopný poskytnúť nepretržité a stabilné plavebné podmienky a zabezpečiť bezpečný prejazd cez plavebné komory.

Kľúčovými aktivitami v rámci navrhovaného projektu je okrem stabilizácie podlažia aj modernizácia horných a dolných vrát, inovácia plniaceho a prázdniaceho systému a vytvorenie expertného kontrolného systému.

V zmysle Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, prioritnej osi č. 4 Infraštruktúra vodnej dopravy (TENT- CORE) a investičnej priority 7i): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T je Vodohospodárska výstavba, štátny podnik (ďalej len VV, š.p.), subjektom, ktorý svojou činnosťou prispieva k implementácii a napĺňaniu cieľov OPII a je oprávneným prijímateľom. VV, š.p. ako správca a prevádzkovateľ Systavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros (ďalej len SVD G-N) má podľa § 53 zákona 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) povinnosť podľa: ods. a) udržiavať vodnú stavbu v riadnom stave a zabezpečovať jej údržbu a prevádzku tak, aby umožňovala plynulý prietok vody a nehatený odchod ľadu, riadnu prevádzku vodnej cesty a aby neohrozovala bezpečnosť osôb, majetku a vodohospodárskych a iných právom chránených záujmov, ods. c) udržiavať v riadnom stave dno a brehy vodného toku v mieste vzdutia a starať sa v ňom o nehatený odtok vody a odchod ľadu, najmä odstraňovať nánosy a prekážky vo vodnom toku.

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

Na základe uvedeného VV, š. p. predkladá zámer národného projektu „**Modernizácia ľavej plavebnej komory – Upgrade of Gabčíkovo lock**“.

2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

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

3. Prijímateľ¹ národného projektu

| | |
|---|--|
| Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ² | <p>VV, š. p. je subjektom, ktorý svojou činnosťou prispieva k implementácii a napĺňaniu cieľov OPII a je oprávneným prijímateľom. V súlade s § 53 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách vykonáva VV, š.p. povinnosti správcu objektov vodnej stavby SVD G-N na území SR v súlade s platným Dočasným manipulačným poriadkom pre SVD G-N. VV, š.p. vykonáva činnosti, ku ktorým patrí:</p> <ul style="list-style-type: none"> • udržiavať vodnú stavbu v riadnom stave a zabezpečovať jej údržbu a prevádzku tak, aby umožňovala plynulý prietok vody a nehatený odchod ľadu, riadnu prevádzku vodnej cesty a aby neohrozovala bezpečnosť osôb, majetku a vodohospodárskych a iných právom chránených záujmov • udržiavať v riadnom stave dno a brehy vodného toku v mieste vzdutia a starať sa v ňom o nehatený odtok vody a odchod ľadu, najmä odstraňovať nánosy a prekážky vo vodnom toku, <p>VV, š.p. má dlhodobé skúsenosti s prípravou, obstarávaním a zabezpečovaním realizácie najvýznamnejších vodohospodárskych stavieb na Slovensku. V zmysle zákona o štátnom podniku č. 111/1990 Zb. a zakladateľskej listiny je štátny podnik správcom majetku štátu - objektov Vodného diela Gabčíkovo – Nagymaros na slovenskom území, prostredníctvom ktorého sa udržiujú vhodné plavebné podmienky na Dunaji a súčasne je</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).

| | |
|---|--|
| | zakladateľom poverený prípravou ďalších významných vodohospodárskych stavieb v rámci SR. |
| Má prijímateľ osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu priamo zo zákona, osobitných právnych predpisov, resp. je uvedený priamo v príslušnom operačnom programe? | VV, š.p. ako správca a prevádzkovateľ SVD G-N má podľa zákona o vodách č. 364/2004 Z.z. § 53 ods. a) povinnosť udržiavať vodnú stavbu v riadnom stave a zabezpečovať jej údržbu a prevádzku tak, aby umožňovala plynulý prietok vody a nehatený odchod ľadu, riadnu prevádzku vodnej cesty, a aby neohrozovala bezpečnosť osôb, majetku a vodohospodárskych a iných, právom chránených záujmov. Ods. c) udržiavať v riadnom stave dno a brehy vodného toku v mieste vzdutia a starať sa v ňom o nehatený odtok vody a odchod ľadu, najmä odstraňovať nánosy a prekážky vo vodnom toku. VV, š.p. patrí k subjektom, ktorý svojou činnosťou prispieva k implementácii a napĺňaniu cieľov OPII a je oprávneným prijímateľom. VV, š.p. je ako prijímateľ uvedený priamo v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra. |
| Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné) | VODOHOSPODÁRSKA VÝSTAVBA, ŠTÁTNY PODNIK |
| Sídlo | Karľovská 2, 840 04, Bratislava |
| IČO | 00 156 752 |

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 |

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

5. Predpokladaný časový rámec

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

³ Uvedte dôvody pre výber partnerov (ekonomickí, sociálni, profesijní...). Odôvodnite dôvody vylúčenia akejkoľvek tretej strany ako potenciálneho realizátora.

⁴ Uvedte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli zverejnené, uvedte 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.

| | |
|--|-------------------|
| Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok | 10/2022 |
| Uved'te plánovaný štvrt'rok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom | 1. štvrt'rok 2023 |
| Uved'te plánovaný štvrt'rok spustenia realizácie projektu | 1. štvrt'rok 2022 |
| Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch | 24 mesiacov |

6. Finančný rámec

| | |
|--------------------------------------|------------------------|
| Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR) | 21 658 500 EUR bez DPH |
| Celkové oprávnené výdavky projektu | 24 065 000 EUR bez DPH |
| Vlastné zdroje prijímateľa | 2 406 500 EUR bez DPH |

7. Východiskový stav

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

Medzinárodné zmluvy a európske dokumenty

- Transeurópska dopravná sieť TEN-T – program TEN-T schválený Európskou komisiou
- Dohovor o režime plavby na Dunaji (Belehradský dohovor), platnosť pre SR od 03.12.1949
- Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN), platnosť pre SR od 05.05.2000
- Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (AGTC) – Ženeva, platné od 1. februára 1991
- Protokol o kombinovanej doprave na vnútrozemských vodných cestách k európskej dohode o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (AGTC)
- Európska dohoda o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ADN)
- Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru
- Stratégia EÚ pre dunajský región (ďalej len „Dunajská stratégia“)
- Európske pravidlá pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI)
- 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)
- Smernica Európskeho Parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve

Národné dokumenty a legislatíva

- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014-2020 (schválený uznesením vlády SR č. 171/2014)

- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (schválený uznesením vlády SR č. 13/2017)
- Konceptia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (schválená uznesením vlády SR č. 469/2000) a jej aktualizácia (01/2003 schválená PVM)
- Generálny program implementácie NAIADES v SR (schválený uznesením vlády SR č. 642/2009)
- Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo (schválená uznesením vlády SR č. 846/2010)
- Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región (schválená uznesením vlády SR č. 149/2010)
- Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe
- Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách (vodný zákon)
- Vyhláška MDPT SR č. 22/2001 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaradení vodných ciest a ich jednotlivých úsekov do príslušných tried podľa klasifikácie európskych vodných ciest.
- Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 755/2004 Z. z., ktorým sa ustanovuje výška neregulovaných platieb

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

- Štúdia predbežnej uskutočniteľnosti – ARVD 12/2015
- Inovácia a modernizácia plavebných komôr stupňa Gabčíkovo
Štúdia uskutočniteľnosti, Súčasť projektu "Upgrade of Gabčíkovo locks", zmluva o grant číslo INEA/CEF/TRAN/M2015/1130225, ktorá nadväzuje na Štúdiu predbežnej uskutočniteľnosti – ARVD 1/2017
- CBA – Eurovision a.s. 1/2016 – posúdenie efektívnosti modernizácie oboch plavebných komôr na vodnom diele Gabčíkovo.

c. Uveďte, 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):

N/A

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

Technický stav plavebných komôr (PLK) zodpovedá projektovej dokumentácii z obdobia prípravy pôvodného projektu z osemdesiatych rokov minulého storočia. Predovšetkým technologické zariadenie PLK bolo bez výraznejších opráv v prevádzke viac ako dvadsať rokov, čo okrem iného znamená, že zariadenie je už za hranicou ekonomickej aj morálnej životnosti plavebných komôr a vykazuje vysokú mieru porúch, čo sa negatívne prejavuje na spoľahlivosti celej vodnej dopravnej cesty.

Cieľom projektu je zabezpečenie bezpečnej a spoľahlivej prevádzky plavby cez stupeň Gabčíkovo prostredníctvom modernizácie oboch plavebných komôr v Gabčíkove. Prvá plavebná komora bola už zmodernizovaná v rámci projektu „Inovácia a modernizácia

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

plavebných komôr pre zvýšenie bezpečnosti a intenzity vodnej dopravy na vodnom diele Gabčíkovo“, ktorý je spolufinancovaný z nástroja na prepájanie Európy CEF. Predmetom navrhovaného projektu je modernizácia ľavej plavebnej komory, financovanie ktorej bude zabezpečené z prostriedkov CEF a OPII.

Vodné dielo Gabčíkovo sa nachádza na dunajskej vodnej ceste, tvoriacej hlavný koridor č. VII, siete TEN-T, Rhine - Danube (konkrétne Časť A: Main – Main-Danube-Canal – Danube (Kehlheim–Budapest)). V rámci TEN-T bol vytvorený finančný nástroj Connecting Europe Facility (CEF), umožňujúci čerpanie finančných prostriedkov na odstránenie kritických miest pre rôzne druhy dopráv prevádzkovaných na hlavnej sieti TEN-T koridorov. Realizácia tohto projektu umožní odstránenie problémového miesta tohto koridoru a významným spôsobom môže prispieť k ďalšiemu rozvoju ekologickej vnútrozemskej vodnej dopravy na celoeurópskej úrovni.

S ohľadom na prekročenie fyzickej aj morálnej životnosti zariadení na plavebných komorách v Gabčíkove sa ako nevyhnutná javí jej celková modernizácia tak, aby boli splnené parametre pre sieť TEN-T, aj tie stanovené v dohode AGN.

Vzhľadom na nepretržitú prevádzku plavebných komôr Gabčíkovo nebola zabezpečená bezpečná a spoľahlivá plavba na slovenskom úseku rieky Dunaj. Preto sa v pracovnom pláne európskeho koordinátora pre koridor Rýn – Dunaj vymedzili plavebné komory Gabčíkova ako jedna z najdôležitejších prekážok pre rozvoj koridoru a jeho riadne fungovanie je nevyhnutnou podmienkou.

Navrhovaný projekt „Modernizácia ľavej plavebnej komory“ sa zaoberá najnaliehavejšou otázkou na slovenskom úseku Dunaja. Jeho cieľom je zabezpečiť nepretržité a stabilné navigačné podmienky aj pre ľavú plavebnú komoru a zabezpečiť tak bezpečný priechod cez obidve plavebné komory prostredníctvom ich modernizácie.

Zabezpečenie dobrého stavu plavby je jedným z hlavných cieľov globálneho projektu „sieť vodných ciest v rámci multimodálneho koridoru základnej siete TEN-T Dunaja“. „Modernizácia ľavej plavebnej komory“ významne prispieva k dosiahnutiu tohto cieľa. Rozsiahle prestoje spôsobené opravárenskými prácami a dostupnosťou iba jednej plavebnej komory a opakované úplné zatváranie viedli k značným oneskoreniam vo vnútrozemskej vodnej doprave. Aby bol tento druh dopravy šetrnejší k životnému prostrediu a konkurencieschopnejší, lodné spoločnosti už dlho požadujú modernizáciu plavebnej komory a revidovanú prevádzkovú koncepciu.

Za súčasných podmienok je čas potrebný na prepravu cez obe plavebné komory v priemere 45 minút. Vykonávaním navrhovaných opatrení by sa tento čas mohol znížiť aspoň na polovicu (aplikácia 20 minút), okrem toho neočakávané prestoje zablokovali celý Dunaj na významný percentuálny podiel za posledné dva roky (16 dní v roku 2012, 14 dní v roku 2013 a 29 dní v roku 2014, v roku 2021 13 dní).

Podľa pôvodných zámerov malo VDG zaistiť dostatočné parametre plavebnej dráhy v úseku vzduť a v odpadovom kanály (OK), t.j. v úseku rkm 1872 – 1811 (vrátane bazénov Prístavu Bratislava) tak, aby boli dodržané Odporúčania Dunajskej komisie pre stanovenie parametrov plavebnej dráhy a plavebných objektov. Spád (rozdiel hladín) spôsobený vzduťm a sústredený na stupeň Gabčíkovo (StG) je prekonávaný 2 PLK s rozmermi pre triedu VII klasifikácie vodných ciest medzinárodného významu, ktorá je súčasťou Dohody AGN. PLK sú vybavené

zložitým hydraulickým systémom plnenia a prázdnenia, ktorý bol navrhnutý tak, aby preplavenie cez PLK bolo bezpečné a rýchle; aby neboli obmedzené podmienky plavebnej bezpečnosti a dopravnej kapacity.

Plavebná dráha vedie v úseku vzdutia v prírodnom kanály (PK), v zdrži Hrušov-Dunakiliti (ZH-D) a cca od rkm 1858 v koryte Dunaja. Pod StG vedie plavebná dráha v OK a pod rkm 1811 v koryte Dunaja.

Súčasný stav niektorých objektov VDG, ich prevádzky a prilahlých úsekov vodnej cesty vykazoval znaky obmedzenia spoľahlivosti, plnej prevádzkyschopnosti a následne aj plavebnej bezpečnosti.

Stav VDG - čo obmedzuje bezpečnosť, kapacitu a spoľahlivosť plavebnej prevádzky VDG:

- Jedna plavebná komora (PLK) bola odstavená z dôvodu nefunkčnosti, druhá PLK bola funkčná len čiastočne (nie všetky kanály hydraulického plniaceho systému). Závady spočívali v hydraulickom plniacom systéme (technologická časť – uzávery obtokov, stavebná časť – degradované betóny a v časti kanálov zlé tvarovanie ich trasy, zlé riadenie prevádzky hydraulického systému z dôvodu zlého riadiaceho systému PLK) a v poruchách veľkých horných a dolných vrát priamo na komorách.
- Zlý riadiaci systém prevádzky VDG, dôsledkom je z hľadiska plavby nebezpečná manipulácia s prietokmi vody obmedzujúca plavebné hĺbky na brodových úsekoch. Jeho súčasťou sú aj nespoľahlivé merania prietokov a hladín na dôležitých miestach a profiloch (konzumčné krivky v riadiacich profiloch, kapacitné krivky hatí).
- Zle utesnené podložie a dilatačné škáry v konštrukcii PLK – prúdiaca voda v podloží je nebezpečná z hľadiska stability podložia (vymieľanie jemných častíc, vznik dutín), následne ide o stabilitu celých PLK - sadanie, posuny, deformácie. Treba sanovať degradované miesta v podloží plavebných komôr (potreba identifikácie degradovaného miesta, rozsahu a následné vyplnenie tesniacou hmotou). Treba utesniť priestor medzi nápuštným objektom plavebných komôr a spojovacím múrom medzi VE a PLK
- Splaveninami zanesená plavebná dráha v zdrži Hrušov, nánosy sú už aj v prírodnom kanáli.
- Staré koryto, ktoré má slúžiť ako náhradná vodná cesta, je neudržiavané, nemá zaistené parametre plavebnej dráhy, v jeho súčasnom stave je plavba starým korytom nemožná.
- Výrazné zhoršenie parametrov niektorých brodov v úseku pod VDG (napr. v rkm 1791)

Navrhovaný projekt **Modernizácia ľavej plavebnej komory - Upgrade of Gabčíkovo lock** priamo nadväzuje na práve prebiehajúci projekt „*Inovácia a modernizácia plavebných komôr pre zvýšenie bezpečnosti a intenzity vodnej dopravy na vodnom diele Gabčíkovo*“, ktorý je spolufinancovaný z finančného nástroja na prepájanie Európy CEF – Transport číslo INEA/CEF/TRAN/M2015/1130225, ktorého celkové oprávnené výdavky v rámci projektu sú vo výške 144 665 000 EUR bez DPH. V rámci aktuálne realizovaného projektu bola už úspešne zmodernizovaná pravá plavebná komora a do plnej prevádzky bola spustená 7.11.2021.

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

Interná administratívna a prevádzková kapacita projektu – v rámci organizačnej štruktúry VV, š.p. je vytvorené oddelenie eurofondov, ktoré zabezpečí projektové riadenie a administratívu súvisiacu s riadením projektu z vlastných zdrojov žiadateľa. VV, š.p. má ďalej v rámci štruktúry odbor Investícií VDG, odbor Prevádzky VDG, odbor technicko-bezpečnostného dohľadu, IT, PO a BOZP, ktorý zabezpečí odbornú garanciu nad projektom. Administratívna kapacita bude zabezpečená interne v rámci VV, š.p. z vlastných zdrojov prijímateľa.

Zamestnanci týchto oddelení majú niekoľkoročnú prax pri príprave obdobných projektov, pri príprave podkladov a realizácii verejného obstarania, pri riadení a koordinácii činností spojených s riadením projektu, s odborným dohľadom a technickými znalosťami, skúsenosťami, ako aj s plánovaním finančného rozpočtu.

Členmi pracovného tímu sú:

- projektový manažér s viac ako 5 ročnou praxou
- odborní technickí pracovníci
- finančný manažér s viac ako 7 ročnou praxou
- pracovník oddelenia právnych služieb a obstarania s viac ako 27 ročnou praxou
- expert pre verejné obstarávanie s viac ako 7 ročnou praxou
- administratívni pracovníci

Pri vypadnutí jedného z členov pracovného tímu má VV, š.p. vzhľadom na počet zamestnancov, zabezpečenú adekvátnu náhradu tak, aby nebol proces riadenia a realizácie projektu po žiadnej stránke narušený alebo prerušený.

Prevádzková kapacita projektu bude zabezpečená externe, prostredníctvom dodávateľov, ktorí boli úspešní v rámci zrealizovaného verejného obstarávania a interne bude zabezpečené projektové riadenie projektu.

Finančná kapacita – Celkové oprávnené výdavky: 24 065 000 EUR bez DPH

– Vlastné zdroje prijímateľa : 2 406 500 EUR bez DPH

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)

Ekonomicky životaschopná nákladná doprava na Dunaji a jeho splavných prítokoch vo veľkej miere závisí od stabilných a dostatočných podmienok plavebnej dráhy. Zlepšením podmienok plavebnej dráhy a následným zlepšením konkurencieschopnosti Dunajskej plavby je cieľom modernizácie plavebných komôr Gabčíkovo využiť plný potenciál Dunajskej plavby na podporu rastu priemyselnej činnosti a tvorby pracovných miest v podunajskej oblasti.

Stručne povedané, splnenie plavebných podmienok je predpokladom hospodárskej vodnej dopravy. Hneď ako sa splní predpoklad stabilných a predvídateľných podmienok, možno očakávať ďalšie sociálno-ekonomické prínosy. V nedávnej štúdii, ktorú vydalo GR REGIO, sa uvádza, že:

- 20 % nárast vnútrozemskej vodnej dopravy na Dunaji do roku 2020 výrazne prispeje k vytváraniu nových pracovných miest; Dôvodom nie je len zvýšený objem (priama a nepriama zamestnanosť), ale aj nákladový zisk pre prepravcov, ktorí už na svoju prepravu využívajú vodnú cestu (indukovaná zamestnanosť);
- Výsledné údaje o zamestnanosti by predstavovali približne 6 500 pracovných miest. Ak sa dosiahne vyšší rast (napríklad z dôvodu vyššej miery rastu HDP a prípadne dodatočných opatrení súvisiacich s vodnou dopravou), mohlo by to vzrásť na 10 500 pracovných miest;
- Vytvorené pracovné miesta zahŕňajú pracovné miesta na všetkých úrovniach zručností;
- Odvetvie osobnej dopravy sa posudzovalo samostatne. Tu, najmä odvetvie riečnej plavby sa stáva dôležitým zdrojom nových pracovných miest. Nárast počtu cestujúcich na výletných plavbách po rieke o 20 % by viedol k odhadovanému zvýšeniu zamestnanosti o 2 600 priamych a 400 nepriamych pracovných miest (na základe konzervatívnych predpokladov).

Tento nevyužitý potenciál by tak mohol vytvoriť takmer 10 000 nových pracovných miest v nákladnej a osobnej doprave spolu.

Modernizácia plavebných komôr Vodného diela Gabčíkovo umožní spoľahlivosť a dostupnosť Dunajskej vodnej cesty a bude predpokladom konkurencieschopnosti Dunajskej plavby. Cieľom modernizácie plavebných komôr Gabčíkovo je využiť plný potenciál Dunajskej plavby na podporu rastu priemyselnej činnosti a tvorby pracovných miest v podunajskej oblasti.

V dôsledku navrhovaného projektu v nadväznosti na projekt realizovaný z CEFu by sa mala zvýšiť konkurencieschopnosť podunajskej vodnej dopravy, jej sociálno-ekonomické výhody sa prejavujú najmä presmerovaním nákladnej dopravy na vodnú dopravu. Na cestách pozdĺž koridoru bude menej dopravy, vplyv na životné prostredie, hluk a znečistenie vibráciami sa znížia. Nižšia spotreba paliva v dôsledku nižšej spotreby paliva na tonokilometer – prináša sociálne zisky vďaka nižšej miere klimatických zmien. Významným prínosom modernizácie plavebných komôr Gabčíkovo s novým odborným kontrolným systémom je to, že sa očakáva, že výskyt nehôd sa priblíži k nule.

Realizácia rozsiahlych stavebných prác okrem toho zvýši zamestnanosť v stavebníctve, ako aj v nadväzujúcich odvetviach počas trvania projektu.

Cieľom projektu je zvýšenie efektivity, spoľahlivosti a teda i konkurencieschopnosti vodnej dopravy v rámci Dunajskej vodnej cesty, ktorá je súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Cieľom je, okrem iného, posilniť udržateľnosť vodnej dopravy medzi SR a ostatnými štátmi na Dunajskej vodnej ceste a v súlade s politikou Európskej únie podporiť tento ekonomicky a environmentálne šetrný dopravný mód, ktorý ako jediný disponuje dostatočne voľnou kapacitou. Prostredníctvom realizácie projektu bude zároveň podporená požiadavka dokončiť výstavbu základnej siete TEN-T do roku 2030 plynúca z Nariadenia 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.

Zámer národného projektu je v súlade so Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II, konkrétne v súlade s napĺňaním:

- horizontálnych cieľov ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy a ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre

bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových a líniových prvkov dopravného systému

- a modálneho špecifického cieľa ŠV1: Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné.

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 |
| Zvýšenie bezpečnosti na určenom úseku rieky Dunaj | Počet zmodernizovaných plavebných komôr | 1 | Modernizácia a inovácia ľavej plavebnej komory | N/A |
| Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné) | | | | |
| Cieľ národného projektu | Ukazovateľ | Indikatívna cieľová hodnota | Aktivita projektu | |
| N/A | N/A | N/A | N/A | N/A |

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

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

| Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov | |
|--|---|
| Názov merateľného ukazovateľa ⁹ | Počet zmodernizovaných plavebných komôr |
| Akým spôsobom sa budú získavať dáta? | Realizácia inovácie a modernizácie ľavej plavebnej komory VDG bude zabezpečená externými dodávateľmi, ktorí boli úspešní v rámci zrealizovaného verejného obstarávania v zmysle platného zákona o verejnom obstarávaní, súvisiacej legislatívy SR a interných predpisov a smerníc VV, š. p. |

V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý z nich.

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.

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.

11. Očakávané dopady

| Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny | | |
|---|---|--|
| Dopady | Cieľová skupina (ak relevantné) | Počet ¹⁰ |
| Zvýšenie efektivity, spoľahlivosti a teda i konkurencieschopnosti vodnej dopravy v rámci Dunajskej vodnej cesty | Prepravcovia a operátori pôsobiaci v oblasti vodnej dopravy Široká verejnosť | Početnosť cieľovej skupiny je určená v rámci predpokladaných odhadov prepravnej kapacity v CBA: Rok 2024 Počet osobných lodí stúpne o 500 Nákladné lode o 800 Prepravený tovar o 800 tis ton Rok 2030 Počet osobných lodí stúpne o 1000 Nákladné lode o 2000 Prepravený tovar o 2 mil. ton |

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

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Projekt **Modernizácia ľavej plavebnej komory – Upgrade of Gabčíkovo lock** sa skladá z jednej hlavnej aktivity – Modernizácia a inovácia ľavej plavebnej komory.

Podaktivita 1: Stavebné práce

- Modernizácia horných a dolných vrát
- Inovácia plniaceho a prázdniaceho systému
- Stabilizácia podložia
- Zriadenie dynamických ochrán
- Modernizácia drážky a bitvy
- BIM – 3D model , softvér na rýchle vyhodnotenie konkrétneho miesta poruchy
- Sanácia dilatčných škár
- Statické posúdenie stavu medzistienok v kanáloch komory a rekonštrukcia v zmysle statického posúdenia

Podaktivita 2: Stavebno-technický dozor

Cieľom aktivity je odborné zabezpečenie dohľadu nad stavebnými prácami. Zabezpečiť kontrolnú činnosť pred, počas a po realizácii stavebných prác.

Podaktivita 3 Expertný kontrolný systém

Doplnenie expertného kontrolného systému – simulačná časť systému a optimalizačná časť systému. Simulačná časť obsahuje kontrolu vodného prietoku Dunaja na SVD G-N. Optimalizačná časť kontroluje prevádzku plavebných komôr na stupni Gabčíkovo. Cieľom

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

expertného kontrolného systému je zvýšenie bezpečnosti plavebnej prevádzky cez SVD G-N. Uvedené systémy sú v testovacom režime. K optimalizačnej časti EKS bude možné pristúpiť až po ukončení modernizácie ľavej plavebnej komory a po jej spustení do plnej prevádzky.

Nová zmluva, doplnenie EKS bude riešiť technické zmeny, ktoré pôvodná zmluva neobsahovala. Technické zmeny vyplývajú z nového technického riešenia, ktoré bolo navrhnuté ako vylepšenie oproti pôvodnej technológii pred inováciou a modernizáciou plavebných komôr. Nové technické riešenie regulačných uzáverov a dolných vrát vyžadujú zmenu výpočtov v EKS a doplnenie nových parametrov do systému.

Podporné aktivity – riadenie projektu a publicita projektu budú realizované internými kapacitami a hradené z vlastných zdrojov žiadateľa.

b) V tabuľke nižšie uveďte rámcový popis aktivít, ktoré budú v rámci identifikovaného národného projektu realizované a ich prepojenie so špecifickými cieľmi.

| Názov aktivity | Cieľ, ktorý má byť aktivitou dosiahnutý (podľa sekcie <i>Očakávaný stav</i>) | Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner) | Predpokladaný počet mesiacov realizácie aktivity |
|--|---|--|--|
| Hlavná aktivita - Modernizácia a inovácia ľavej plavebnej komory | Zvýšenie bezpečnosti na určenom úseku rieky Dunaj | žiadateľ | 24 mesiacov |
| Podporná aktivita – Publicita a informovanosť | Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu OPII | žiadateľ | 12 mesiacov |
| Podporná aktivita – Riadenie projektu | Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu | žiadateľ | 12 mesiacov |

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

13. Rozpočet

Jasne uveďte, ako bol pripravovaný indikatívny rozpočet a ako spĺňa kritérium „hodnota za peniaze“, t. j. akým spôsobom bola odhadnutá cena za každú položku, napr. prieskum trhu, analýza minulých výdavkov spojených s podobnými aktivitami, nezávislý znalecký posudok, v prípade, ak príprave projektu predchádza vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti, ktorej výsledkom je, o. i. aj určenie výšky alokácie, je potrebné uviesť túto štúdiu ako zdroj určenia výšky finančných prostriedkov. Skupiny výdavkov doplňte v súlade s MP CKO č. 4 k číselníku oprávnených výdavkov v platnom znení. V prípade operačných programov implementujúcich infraštruktúrne projekty, ako aj projekty súvisiace s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

| Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie | | |
|--|------------------------|--|
| Predpokladané finančné prostriedky na hlavné aktivity | Celková suma | Uveďte plánované vecné vymedzenie |
| Aktivita 1 Modernizácia a inovácia ľavej plavebnej komory | | |
| Podaktivita 1 Stavebné práce 021 Stavby | 23 000 000 EUR bez DPH | Stavebné práce, rekonštrukcia, modernizácia, statické posúdenie, rekonštrukcie v zmysle statického posúdenia, BIM – softvér 3D ku komunikácii s EKS.... hodnota zákazky bola stanovená na základe uskutočneného verejného obstarávania a na základe uzavretých dodatkov a pripravovaných dodatkov. Suma predstavuje rozdiel medzi celkovými oprávnenými výdavkami v rámci projektu CEF a reálnou výškou nákladov v zmysle zmluvy o dielo a dodatkov. |
| Podaktivita 2 Stavebno-technický dozor 021 Stavby | 805 000 EUR bez DPH | Stavebno-technický dozor, hodnota zákazky bola stanovená na základe uskutočneného verejného obstarávania a na základe uzavretých dodatkov a pripravovaných dodatkov v nadväznosti na termín realizácie Aktivity 1 rešpektujúc limity stanovené Príručkou k oprávnenosti výdavkov OPII. |
| Podaktivita 3 Expertný kontrolný systém 013 Softvér | 260 000 EUR bez DPH | Expertný kontrolný systém. Hodnota zákazky bola stanovená na základe uskutočneného verejného obstarávania a na základe uzavretej zmluvy a pripravovanej novej zmluvy. |
| Hlavné aktivity SPOLU | 24 065 000 EUR bez DPH | |
| Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity | 0,- EUR | |
| Podporné aktivity SPOLU | 0,- EUR | |

| | |
|---------------|------------------------|
| CELKOM | 24 065 000 EUR bez DPH |
|---------------|------------------------|

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
Informácie sa vyplňajú iba pre investičné¹¹ typy projektov.

| Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov | |
|--|---|
| Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹² ? (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) ¹³ | www.vvb.sk 12/2022 |

¹¹ Investičný projekt – dlhodobá alokácia finančného aj nefinančného kapitálu na naplnenie investičného zámeru až do etapy, kedy projekt vstúpi do prevádzkovej etapy a prípadne začne generovať stabilné príjmy. Investičný projekt smeruje k: výstavbe stavby alebo jej technickému zhodnoteniu; nákupu pozemkov, budov, objektov alebo ich častí; nákupu strojov, prístrojov, tovarov a zariadení; obstaraniu nehmotného majetku vrátane softvéru. Zdroj: Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR.

¹² Pozri aj Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (dostupné na: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=26598>)

¹³ Uvedené sa neuplatňuje v prípade, že platia ustanovenia Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (str. 34, bod 166).

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí obrázok s vyznačením lokalizácie projektu.

