



EURÓPSKA ÚNIA
Európske štrukturálne a investičné fondy
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020



MINISTERSTVO
DOPRAVY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

**Hodnotenie príspevku intervencií
na aktivity realizované
v rámci prioritnej osi č. 4 Infraštruktúra
vodnej dopravy (TEN-T CORE)
OP Integrovaná infraštruktúra
2014 – 2020**

Záverečná správa

November 2023



EURÓPSKA ÚNIA
Európske štrukturálne a investičné fondy
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020



MINISTERSTVO
DOPRAVY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Zadávatel': Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Námestie Slobody č. 6, 810 05 Bratislava

Vypracovali: Ing. Martina Veselková, PhD. - hodnotiteľ
RNDr. Tatiana Ferancová, PhD. - hodnotiteľ



OBSAH

ZOZNAM TABULIEK	3
ZOZNAM OBRÁZKOV	4
ZOZNAM GRAFOV	4
POUŽITÉ SKRATKY	5
ÚVOD	7
1. KONTEXT HODNOTENIA	11
2. IMPLEMENTÁCIA PRIORITNEJ OSI 4 INFRAŠTRUKTÚRA VODNEJ DOPRAVY (TEN-T CORE)	14
3. PRÍSPEVOK PROJEKTOV PRIORITNEJ OSI 4 K PLNENIU CIEĽOV EÚ V OBLASTI VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY (TEN-T CORE)	29
4. HODNOTENIE VYBRANÝCH PROJEKTOV REALIZOVANÝCH V RÁMCI PRIORITNEJ OSI 4	43
5. HLAVNÉ ZÁVERY Z HODNOTENIA	55
5.1 Hodnotiaca otázka č. 1	64
5.2 Hodnotiaca otázka č. 2	67
5.3 Hodnotiaca otázka č. 3	74

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka č. 1: Prehľad o zmenách ukazovateľov výstupu PO4 OPII	20
Tabuľka č. 2: Prehľad o zmenách finančného ukazovateľa PO4 OPII	21
Tabuľka č. 3: Prehľad o zmenách finančného plánu PO4 OPII	21
Tabuľka č. 4: Porovnanie externých nákladov medzi cestnou dopravou, železničnou dopravou a VVD v SR v EUR na 1 000 t/km	24
Tabuľka č. 5: Vyradené projekty investičného typu	36
Tabuľka č. 6: Vyradené projekty investičného typu prijímateľa Dopravný úrad	36
Tabuľka č. 7: Zoznam projektov s ukončenou realizáciou v rámci PO4 OPII	38
Tabuľka č. 8: Zoznam projektov s prebiehajúcou realizáciou v rámci PO4 OPII	39
Tabuľka č. 9: Príspevok projektov k plneniu ukazovateľov výstupu PO4	41



ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok č. 1: Najvýznamnejšie vodné toky a uzavreté vodné plochy SR.....	16
Obrázok č. 2: Porovnanie externých nákladov pri preprave tovaru a komodít.....	23
Obrázok č. 3: Porovnanie prepravnej kapacity jednotlivých druhov dopravy	24
Obrázok č. 4: Porovnanie nákladov na infraštruktúru jednotlivých druhov dopravy (EUR na 1000 tkm).....	25
Obrázok č. 5: Európske vodné cesty v zmysle dohody AGN	30
Obrázok č. 6: Vodná cesta TEN-T Rýn/Meuse – Mohan - Dunaj	31
Obrázok č. 7: Dunajská vodná sieť	31
Obrázok č. 8: Sieť vnútrozemských vodných ciest TEN-T na území SR.....	32
Obrázok č. 9: Mapa kritických lokalít dunajskej vodnej cesty na území SR.....	34
Obrázok č. 10: Pohľad na plavebné komory a vodnú elektrárňu Vodného diela Gabčíkovo ..	49
Obrázok č. 11: Pohľad na Stupeň Vodného diela Gabčíkovo.....	49
Obrázok č. 12: Situácia na Vodnom diele Stupeň Gabčíkovo	50
Obrázok č. 13: Situácia VD Gabčíkovo s lokalizáciou oblastí potrebnej nápravy	52
Obrázok č. 14: Energetická efektívnosť - vzdialenosť prepravy 1 tony nákladu pri rovnakej spotrebe energie	56
Obrázok č. 15: Dunajský pás.....	57

ZOZNAM GRAFOV

Graf č. 1: Scenár možného vývoja výkonov nákladnej VVD v SR do roku 2050 v tisíc ton..	26
Graf č. 2: Vývoj alokácie celkových zdrojov v PO4.....	27
Graf č. 3: Porovnanie vývoja alokácie dopravnej časti OPII a PO4	28
Graf č. 4: Prognóza prepravy komodít po Dunaji v tkm.....	59



POUŽITÉ SKRATKY

AGN	Európska dohoda o hlavných vodných cestách medzinárodného významu (Accord européen sur le grandes voies navigables d'importance internationale)
ARVD	Agentúra rozvoja vodnej dopravy
CBA	Analýza nákladov a prínosov (Cost Benefit Analysis)
CEF	Nástroj na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility)
CKO	Centrálny koordinačný orgán
CO	Certifikačný orgán
COV	celkové oprávnené výdavky
DÚ	Dopravný úrad
EFRR	Európsky fond regionálneho rozvoja
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
EK	Európska komisia
EO	hodnotiaca/evaluačná otázka
EŠIF	Európske štrukturálne a investičné fondy
EÚ	Európska únia
EuRIS	Európske riečne informačné služby
FA	finančná analýza
FS	štúdia uskutočniteľnosti (Feasibility Study)
IAD	individuálna automobilová doprava
INEA	Výkonná agentúra pre inovácie a siete, ktorá riadi financovanie poskytované v rámci TEN-T, založená EK (Innovation and Networks Agency)
IS	informačný systém
IKT	informačno-komunikačné technológie
KF	Kohézny fond
km	merná jednotka 1 kilometer
LNG	skvapalnený zemný plyn (Liquefied Natural Gas)
LPG	skvapalnený ropný plyn (Liquefied Petroleum Gas)
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
MIRRI SR	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky
MV	Monitorovací výbor pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NAIADES	Akcia a rozvoj v oblasti plavby a vnútrozemskej vodnej dopravy v Európe (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe)
NEA	Národná environmentálna agentúra v Singapure (The National Environmental Agency)
NFP	nenávratný finančný príspevok



NP	národný projekt
OP	operačný program
OPD	Operačný program Doprava 2007 - 2013
OPII	Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
oskm	osobový kilometer, merná jednotka vyjadrujúca prepravu 1 osoby na vzdialenosť 1 kilometra
PD	projektová dokumentácia
PO	prioritná os
Pro-Danubia	Združenie obcí pre miestnu dopravu po Dunaji
P SK	Program Slovensko 2021 – 2027
RIS	riečne informačné služby
RO	Riadiaci orgán Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
RV	Riadiaci výbor pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
SPaP a.s.	Slovenská plavba a prístavy akciová spoločnosť
SR	Slovenská republika
SVP, š. p.	Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik
ŠC	špecifický cieľ
ŠR SR	Štátny rozpočet Slovenskej republiky
ŠU	štúdia uskutočniteľnosti
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
TEN-T CORE	základná časť transeurópskej dopravnej siete, ktorú sú členské štáty povinné dokončiť doku 2030
TEU	merná jednotka na vyjadrenie výkonov a kapacity v kombinovanej doprave vyjadrujúca objem kontajnerovej prepravy, je ekvivalentom jedného dvadsaťstopového prepravného kontajnera (Twenty-foot Equivalent Unit)
tkm	tonokilometer, merná jednotka vyjadrujúca prepravu 1 tony nákladu na vzdialenosť 1 kilometra
VD	vodná doprava
VO	verejné obstarávanie
VP, a.s.	Verejné prístavy, a.s.
VS	výročná správa
VVC	vnútrozemská vodná cesta
VVD	vnútrozemská vodná doprava
VV, š. p.	Vodohospodárska výstavba, štátny podnik
ŽoNFP	Žiadosť o nenávratný finančný príspevok
ŽoP	Žiadosť o platbu



ÚVOD

Globálnym cieľom **Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020** je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenia podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti.

Uvedený globálny cieľ OPII vychádza z relevantných cieľov EÚ špecifikovaných v **Stratégii Európa 2020** a orientovaný je na príspevok k naplneniu stanovených tematických cieľov uvedenej stratégie, konkrétne:

- **tematického cieľa 7** – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach,
- **tematického cieľa 2** – Zlepšenie prístupu k informáciám a komunikačným technológiám a zlepšenie ich využívania a kvality

a priamo súvisí s jedným z troch základných cieľov uvedenej stratégie - Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje.

Špecifikovaný **globálny cieľ OPII** je v danom dokumente rozpracovaný do súboru prioritných osí, ktoré sú orientované na podporu splnenia uvedeného globálneho cieľa. V rámci prioritných osí sú stanovené konkrétne špecifické ciele, oprávnené aktivity a opatrenia, ktorých realizácia je podporovaná z finančných zdrojov Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja, resp. i prostredníctvom prepojenia na využívanie ďalších finančných nástrojov (v tomto prípade predovšetkým „Nástroja na prepájanie Európy“ (CEF – Connecting Europe Facility).

Predložené hodnotenie je zamerané na posúdenie príspevku vybraných projektov, ktoré sú spolufinancované z verejných zdrojov v rámci OPII, **Prioritnej osi 4 Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)**, **Špecifického cieľa 4.1 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste** na realizáciu **oprávnených aktivít** tak, aby:

- podporili dosiahnutie **Investičnej priority 7i) Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T**,
- napomohli dosiahnuť víziu budovania modernej, bezpečnej a integrovanej infraštruktúry vodnej dopravnej cesty a verejných prístavov vytvárajúcej kvalifikované podmienky pre prevádzku vnútrozemskej vodnej dopravy na slovenskom úseku rieky Dumaj.



Oprávnené aktivity v rámci PO4 OPII sú špecifikované tak, aby systémovo napomohli k rozvoju bezpečného a environmentálne ohľaduplného druhu riečnej dopravy v podmienkach dopravného trhu SR. Prostredníctvom podpory projektov zameraných na dobudovanie a modernizáciu infraštruktúry vodnej cesty a verejných prístavov na slovenskom úseku Dunaja:

- skvalitnením vnútrozemskej vodnej cesty,
- zlepšením podmienok pre poskytovanie relevantných služieb v oblasti nákladnej i osobnej vodnej dopravy,

by malo cieľovo rásť využívanie vodnej dopravy a teda aj konkurenčná pozícia tohto environmentálne ohľaduplného dopravného módu na slovenskom dopravnom trhu.

Zároveň by mala realizácia projektov v rámci oprávnených aktivít PO4 OPII prispieť k homogenizácii siete medzinárodného významu TEN-T. Zámerom je, aby uvedená infraštruktúrna sieť, zahŕňajúca všetky druhy dopravy, ich prepojenia vrátane vybudovania dopravného riadiaceho a informačného systému, bola v oblasti základnej časti (TEN-T CORE) dobudovaná do roku 2030 a súhrnná sieť TEN-T do roku 2050.

Legislatívne usmernenia pre rozvoj vysokokvalitnej a vysokokapacitnej siete TEN-T sú obsiahnuté v Nariadení Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013. Sieť TEN-T má dvojúrovňovú štruktúru pozostávajúcu zo súhrnnej siete (COMPREHENSIVE) a základnej siete (CORE). V intenciách tohto usmernenia tvoria základnú sieť, ako podskupinu súhrnnej siete, strategicky najvýznamnejšie uzly a prepojenia infraštruktúrnej siete TEN-T previazanej na identifikované potreby dopravy. Zahŕňa všetky druhy dopravy a ich prepojenia, ako aj príslušné dopravné a informačné riadiace systémy. Súhrnná sieť predstavuje širší cieľ, ktorá má zabezpečiť všetkým regiónom EÚ dostupnosť a prepojenosť pri usporiadaní v rámci 9 koridorov.

Podľa údajov EK predstavuje rozsah siete TEN-T celkovo 351 127 km. Z toho základnú sieť TEN-T tvorí 53 043 km a súhrnnú sieť 298 084 km. Z tohto rozsahu vnútrozemské vodné cesty predstavujú 24,28 % podiel na základnej sieti TEN-T (12 880 km) a 7,82 % podiel na súhrnnej sieti TEN-T (23 306 km).

Európska komisia odhaduje, že celkové investičné potreby v oblasti dopravnej siete TEN-T a mestskej infraštruktúry dosahujú približne 130 mld. EUR ročne. Ďalšie pomerne veľké investície sú potrebné na údržbu. Predpokladá, že investície potrebné na rozvoj základnej siete TEN-T dosiahnu v období rokov 2021 – 2030 približne 500 mld. EUR. Po započítaní súhrnnej siete a po ďalšom zvýšení dopravných investícií by mala táto suma dosiahnuť približne 1,5 bilióna EUR.



V rokoch 2014 – 2020 boli na dopravu rozpočtované prostriedky EÚ v celkovej hodnote 98,9 mld. EUR. Zahŕňajú nástroje EŠIF (68,5 mld. EUR), CEF – Doprava (24,1 mld. EUR vrátane 11,3 mld. EUR prevedených z Kohézneho fondu) a Horizont 2020 – Doprava (6,3 mld. EUR). Pritom v rámci EŠIF sú na vnútrozemské vodné cesty alokované rozpočtové prostriedky 0,7 mld. EUR.

V konečnom dôsledku by mala zlepšená prosperita vodnej dopravy a rast jej prepravných výkonov napomôcť aj k celkovému rozvoju ekonomiky a zamestnanosti na Slovensku a ťažiskovo v priľahlom podunajskom regióne. Mala by zvýšiť výkony nákladnej vodnej dopravy a tiež posilniť jej podiel a konkurenčnú pozíciu na dopravnom trhu v SR a v neposlednom rade i zlepšiť regionálnu dopravnú obslužnosť a mobilitu obyvateľov.

Realizácia projektov v rámci PO4 OPII by mala byť v oblasti environmentálne ohľaduplnej vodnej dopravy taktiež príspevkom k dosahovaniu stanovených cieľov Stratégie Európa 2020 prostredníctvom:

- dobudovania modernej vodnej infraštruktúry v rámci siete TEN-T, ktorá zároveň eliminuje prekážky v cezhraničnej vodnej doprave v podunajskom regióne,
- zefektívnenia poskytovaných dopravných a logistických služieb,
- budovania inteligentných informačných dopravných systémov a intermodálnych uzlov vo verejných prístavoch a zároveň v neposlednom rade znižovania skleníkových plynov vznikajúcich v dôsledku dopravnej prevádzky.

K zámerom tematického hodnotenia patrí predovšetkým:

- poskytnúť kvalifikovaný funkčný súbor informácií pre Riadiaci orgán OPII o príspevku implementovaných projektov v rámci PO4 z pohľadu naplnenia cieľov stanovených v rámci OPII a na úrovni Prioritnej osi 4 Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) a ŠC 4.1,
- identifikovať ťažiskové dôvody nižšieho čerpania pôvodne plánovaných zdrojov alokovaných v rámci PO4 OPII,
- navrhnúť opatrenia, ktoré je potrebné realizovať na zníženie rizík absorpcie finančných zdrojov a na zlepšenie možností ich čerpania i v budúcom programovom období 2021 - 2027.

Výsledky tematického hodnotenia v procese realizácie schválených projektov by mali zároveň vytvoriť podklad, ktorý napomôže skvalitniť a zefektívniť procesy prípravy, riadenia



a implementácie EŠIF a ostatných zdrojov financovania rozvojových projektov vodnej dopravy na projektovej i programovej úrovni v ďalšom programovom období rokov 2021 - 2027.

V rámci procesu hodnotenia bola hodnotiteľmi v septembri 2023 spracovaná **úvodná správa** k zadanému tematickému hodnoteniu. Úvodná správa bola zo strany zadávateľa schválená a tvorí neoddeliteľnú súčasť celkového procesu a výstupov hodnotenia. Úvodná správa je spracovaná v súlade so zadaním MD SR a s dokumentom „Štandardy kvality hodnotenia Európskych štrukturálnych a investičných fondov v programovom období 2014 – 2020. Vecne je zameraná na špecifikáciu účelu, predmetu, úloh a cieľov hodnotenia vrátane metodického prístupu používaného v procese hodnotenia a pri formovaní zadaných výstupov orientovaných na zodpovedanie stanovených hodnotiacich otázok zo strany zadávateľa.

Predložená **záverečná správa** je spracovaná v zmysle špecifikácií úvodnej správy. Jej súčasťou sú konkrétne výstupy z uskutočnených analýz na úrovni celej PO4 i hodnotených projektov tak, aby:

- dali odpovede na zadávateľom stanovené hodnotiace otázky,
- navrhnúť potrebné odporúčenia vyplývajúce z hodnotenia,

čo by malo prispieť k potrebnému zvyšovaniu absorpcie disponibilných zdrojov i v nastávajúcom programovom období 2021 - 2027.

Výstupy tematického hodnotenia do veľkej miery zodpovedajú rozsahu dostupných informácií a údajov v čase hodnotenia. Nie všetky informácie boli v období spracovania hodnotenia dostupné, nakoľko posudzované projekty neboli ešte ukončené. Z uvedeného dôvodu hodnotitelia pristúpili k hodnoteniu aspoň na všeobecnejšej úrovni, resp. s využitím iných dostupných informácií a podkladov a to v intenciách metodického prístupu k tematickému hodnoteniu uvedeného v úvodnej správe, ktorá tvorí neoddeliteľnú súčasť záverečnej hodnotiacej správy.



1. KONTEXT HODNOTENIA

K dôležitým východiskám realizácie procesu hodnotenia všeobecne patria popri dostatočnom poznaní vplyvu faktorov externého prostredia na činnosť vodnej dopravy (na sociálnej, ekonomickej, technologickej i environmentálnej úrovni) aj dokumenty strategického/koncepčného a normatívneho charakteru, ktoré vytvárajú nevyhnutný regulačný rámec pre vývoj vodnej dopravy a pre hodnotiaci proces. Tieto predstavujú ťažiskovú relevanciu na celkový obsah, rozsah, priebeh procesu hodnotenia a na spracovanie výsledkov hodnotenia v rámci dopadov z uskutočnených intervencií v oblasti infraštruktúry vodnej dopravy.

K najdôležitejším normatívnym dokumentom legislatívnej i nelegislatívnej (vrátane strategickej) povahy, ktoré sú zohľadňované v procese hodnotenia, patria:

- 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), Organizácia spojených národov EE/TRANS/120/rev. 4, Ženeva z 19. 01. 1996 (platnosť pre SR od 05. 05. 2000),
- Oznámenie Komisie o podpore vnútrozemskej vodnej dopravy NAIADES – Integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu, KOM (2006) zo 17. 01. 2006,
- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, COM (2011) z 28. 03. 2011,
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 O usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ z 11. 12. 2013,
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1083/2006 zo 17. 12. 2013,
- Oznámenie Komisie Európa 2020 - Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, COM(2010) 2020 z 03. 03. 2021 (skrátene Stratégia Európa 2020),



- Zákon číslo 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov s účinnosťou od 01. 01. 2001,
- Oznámenie Komisie COM(2010) 715 final z 08. 12. 2010 - Stratégia Európskej únie pre podunajskú oblasť,
- 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),
- Zákon č. 500/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Generálny program implementácie NAIADES v SR, 2009,
- Národná pozícia Slovenskej republiky k Stratégii EÚ pre dunajský región, 2011 a aktualizácia z roku 2019,
- Zákon č. 292/2014 Z. z. o príspevku poskytovanom z európskych štrukturálnych a investičných fondov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020,
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (Verzia 1.0 – Verzia 16.1),
- Plán hodnotenia Operačného programu Integrovaná infraštruktúra pre programové obdobie 2014 – 2020,
- Systém riadenia európskych štrukturálnych a investičných fondov, Programové obdobie 2014 – 2020,
- Metodický pokyn CKO č. 2 k výkonnostnej rezerve a výkonnostnému rámcu,
- Štandardy kvality hodnotenia Európskych štrukturálnych a investičných fondov v programovom období 2014 – 2020,
- Metodický pokyn CKO č. 17 k číselníku merateľných ukazovateľov,
- Národný program reforiem Slovenskej republiky 2022,
- Národný program reforiem Slovenskej republiky 2023,
- Stratégia rozvoja dopravy do roku 2020,
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,



EURÓPSKA ÚNIA
Európske štrukturálne a investičné fondy
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020



MINISTERSTVO
DOPRAVY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030,
- Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky a jej aktualizácie z rokov 2003 a 2004,
- Vodný plán Slovenska, 2009 a aktualizácie z rokov 2015 a 2021,
- Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava – Master Plan I a Master Plan II z roku 2020.



2. IMPLEMENTÁCIA PRIORITNEJ OSI 4 INFRAŠTRUKTÚRA VODNEJ DOPRAVY (TEN-T CORE)

Podpora fungovania vnútorného trhu Európskej únie sa dlhodobo orientuje na rozvoj transeurópskej dopravnej siete prostredníctvom budovania dopravnej infraštruktúry v členských krajinách EÚ tak, aby zabezpečila jej vzájomné prepojenie a eliminovala tak technické prekážky v prospech voľného pohybu osôb, tovarov a služieb bez akýchkoľvek bariér. Doprava je základným kameňom európskej integrácie, nakoľko plne prepojené a udržateľné dopravné siete patria k nevyhnutným podmienkam dokončenia a riadneho fungovania jednotného integrovaného európskeho trhu.

Z tohto pohľadu sa rozvoj vnútrozemskej vodnej dopravy v súčasnom období, keď sa výraznejším spôsobom kladie akcent na ochranu a ohľaduplnosť k životnému prostrediu a na rast bezpečnosti dopravy, stáva čoraz významnejším. Potenciál vnútrozemskej vodnej dopravy, ako neoddeliteľnej súčasti infraštruktúrnej siete TEN- T, však na Slovensku historicky dlhšie obdobie nie je dostatočne využívaný. Dôvodom je nedobudovaná, či technicky i kvalitatívne zaostala a zastaraná infraštruktúra vodnej cesty a prístavov.

Podiel vnútrozemskej vodnej dopravy na celkovom objeme dopravy je na Slovensku počas dlhého obdobia veľmi nízky a medziročne sa veľmi nemení. Súvisí to najmä s malým podielom disponibilnej infraštruktúry VVD na celkovej dopravnej infraštruktúre SR. Tento v roku 2022 predstavoval 0,78 %, pričom cestná sieť dosahovala podiel 82,70 % (18 156,5 km) a železničná sieť 16,52 % (3 626 km). Na Slovensku bolo prevádzkyschopných iba 172 km vodnej cesty na Dunaji. Vo VVD prevažuje najmä nákladná doprava.

Pritom dlhodobo nedochádza ani k postupnému zlepšovaniu tohto nepriaznivého stavu. Rozvoj a modernizácia infraštruktúry vodnej dopravy, či nevyhnutná údržba vnútrozemskej vodnej dopravy je na Slovensku už desaťročia výrazne poddimenzovaná. Cestná doprava má dlhé obdobie veľký podiel na celkovej osobnej a nákladnej doprave a trh v súčasnosti používateľov dostatočne nemotivuje používateľov k transferu na iné druhy dopravy, ktoré tak zostávajú hospodársky menej konkurencieschopné.

Pri porovnaní disponibilných štatistických údajov ŠÚ SR medzi rokmi 2015 a 2022, teda v období implementácie OPII:

- podiel VVD na celkových výkonoch nákladnej dopravy v SR vyjadrených v tkm mierne vzrástol z 1,58 % v roku 2015 na 1,91 % v roku 2022,
- v počte prepravených osôb však mierne poklesol podiel VVD na celkovej osobnej doprave (nie je započítaná individuálna preprava osobnými automobilmi) z 0,019 % v roku 2015



na 0,013 % v roku 2022. Pri celkovom poklese počtu prepravených osôb verejnou osobnou dopravou o 12,35 % sa zmenila štruktúra využívaných druhov dopravy. Počet osôb prepravených VVD sa znížil o 41,15 %, čo je však vzhľadom na celkový podiel osobnej VVD čiastočne skresľujúce. Zároveň poklesol aj počet prepravených osôb cestnou verejnou dopravou (o 34,25 %), mestskou hromadnou dopravou (o 1,66 %) a leteckou dopravou (o 13,89 %). Po období klesania od roku 2019, však v roku 2022 vzrástol počet osôb prepravených železničnou osobnou dopravou v porovnaní s rokom 2015 (o 12,50 %).

- Vo VVD v uvedenom období klesli aj výkony vyjadrené v oskm o 76,92 %. Verejná osobná doprava v roku 2022 tak stále nedosiahla úroveň z obdobia pred pandemiou COVID 19, keď obyvatelia začali výraznejšie preferovať cestovanie osobnými autami. Podiel vnútrozemskej vodnej dopravy na celkových výkonoch osobnej dopravy v roku 2022 dosiahol 0,03 %.

Z hľadiska celkového počtu nehôd v doprave SR je dlhšie obdobie badať postupný medziročný pokles, resp. stabilizáciu. Podiel vnútrozemskej vodnej dopravy na nehodách v dopravnom sektore je dlhodobo veľmi malý. Viac ako 99 % počtu dopravných nehôd sa týka cestnej premávky. Pri celkovom poklese počtu nehôd v doprave v roku 2022 o 11,18 % oproti roku 2015, aj vývoj plavebných nehôd vo VVD v tomto období zaznamenal pokles. Podiel nehôd VVD na celkovom počte nehôd bol v tomto období nízky neprevýšil ani jednu desatinu percentuálnych bodov a poklesol z 0,095 % na 0,033%. Podľa údajov z výročných správ DÚ za roky 2015 a 2022 klesol počet nehôd lodí z 13 v roku 2015 na 4 v roku 2022. Podľa Štátneho odborného dozoru DÚ v tomto období poklesol počet nehôd v povodí Dunaja z 10 na 2 nehody, čo môže byť čiastočne spôsobené celkovými dopravnými výkonmi.

Vodnú infraštruktúru SR tvoria splavné vodné toky a verejné prístavy. Vodné toky v dĺžke cca 260 km, ktorých splavnosť nie je uspokojivá, nezabezpečujú požadované minimálne parametre plavebnej dráhy potrebné pre celoročné využitie v lodnej doprave. Rovnako to platí aj pre existujúce verejné prístavy (Bratislava, Komárno a Štúrovo), ktoré nie sú uspokojivo dobudované a v dostatočnej miere neposkytujú potrebné moderné prekládkové a skladovacie služby, vrátane ďalších služieb pre plavidlá a ich posádky, na požadovanej a očakávanej úrovni. Rozvoj a údržbu verejného prístavu v Bratislave, ktorý zabezpečuje približne 96 % podiel na výkonoch verejných prístavov, dlhodobo brzdia nevyriešené a neštandardné majetkovo-právne vzťahy.

Na slovenskom úseku medzinárodnej rieky Dunaj, ktorá tvorí najväčšiu časť vodnej cesty v SR v dĺžke 172 km, je viacero kritických miest tvoriacich plavebné prekážky, ktoré je potrebné upraviť a odstrániť tak, aby boli vytvorené podmienky pre celoročnú plavbu lodí. Keďže v majorite sú tieto miesta na spoločných hraničných úsekoch s Rakúskom alebo s Maďarskom, nie je v možnostiach SR bez spoluúčasti týchto štátov dosiahnuť podstatné zlepšenie. Vyžaduje si to vzájomnú medzinárodnú dohodu a spoluprácu.



Vodná cesta na rieke Váh dlhodobo nie je pre vnútrozemskú lodnú dopravu na celom toku prevádzkyschopná. Problémom Váhu bolo jeho budovanie hlavne z pohľadu energetického, na hornom toku rieky, kde bol vyšší potenciál. Sporadické prepravy boli v minulosti vykonávané iba na dolnom toku rieky za pomoci správcu toku a energetiky. Plavba na rieke Váh by mala pritom vychádzať z napojenia na ďalšie vodné cesty, čiže od jej ústia po sútok s riekou Dunaj.

Obrázok č. 1: Najvýznamnejšie vodné toky a uzavreté vodné plochy SR



Zdroj: MD SR

Vnútrozemská vodná doprava SR sa v súčasnosti vykonáva na sledovaných vodných cestách riek Dunaja (európska vodná cesta medzinárodného významu) a Váhu (národná vodná cesta medzinárodného významu, keďže ide o prítok Dunaja). Medzinárodná vodná doprava sa v súčasnosti vykonáva iba na rieke Dunaj. Dunaj je súčasťou transkontinentálnej vodnej cesty spájajúcej Severné more s Čiernym morom. Tvorí dopravný koridor Rýn – Mohan – Dunaj č. VII s označením E 80 podľa Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) a v rámci dopravnej infraštruktúry SR patrí do základnej siete TEN-T. Pre Slovenskú republiku má veľký tranzitný a medzinárodný dopravný význam.

Vážska vodná cesta, vedie od ústia rieky Váh po sútok s Dunajom. V hornom úseku Váhu sa nachádza systém 22 vodných diel a elektrární (Vážska kaskáda), čo obmedzuje lodnú dopravu. Vážska vodná cesta patrí od roku 2013 v úseku Žilina – Komárno do siete vnútrozemských vodných ciest TEN-T. Rieka Váh je súčasťou medzinárodných vodných ciest, umožňuje priame dopravné napojenie v smere sever - juh a nachádza sa priamo v trasách pozemných dopravných koridorov č. V a VI. Podľa Európskej dohody AGN má označenie E 81. Rieka Váh je vyznačená



na strednom a vrchnom toku vo forme potenciálnej vodnej cesty.

Vo všeobecnosti platí, že na území Slovenskej republiky je plavba na vnútrozemských vodných cestách povolená, ak je takáto vodná cesta splavná pre daný typ plavidla a plavba na nej nie je zakázaná.

V rámci krajín EÚ všeobecne dosahuje podiel vnútrozemskej vodnej dopravy na celkovej doprave približne 6 %, avšak taktiež dlhšie obdobie výraznejšie nerastie. A to i napriek tomu, že preprava tovaru po vnútrozemskej vodnej ceste je racionálnejšia a ekonomicky efektívnejšia, nakoľko sústava tlačných nákladných člnov prepraví oveľa viac tovaru na jednotku vzdialenosti (tkm) v porovnaní s cestnou i železničnou nákladnou dopravou. Podľa EÚ¹ je „VVD konkurencieschopnou alternatívou k cestnej a železničnej doprave. Ponúka najmä alternatívu šetrnú k životnému prostrediu, predovšetkým pokiaľ ide o spotrebu energie a hluk. Spotreba energie na tkm prepravného tovaru predstavuje približne 17 % spotreby energie v cestnej doprave a 50 % spotreby v železničnej doprave. Okrem toho VVD dosahuje vysoký stupeň bezpečnosti aj vo vzťahu k preprave nebezpečného tovaru. Tiež prispieva odľahčeniu preťažených cestných sietí najmä v husto osídlených regiónoch.“

I z uvedeného dôvodu sa stal rozvoj vodnej dopravy v programovom období 2014 – 2020 novou oblasťou podpory zo zdrojov Európskych štrukturálnych a investičných fondov. Podpora je ťažiskovo orientovaná na rozvoj vnútrozemskej vodnej infraštruktúry v oblasti vodnej cesty a verejných prístavov, z toho predovšetkým na zlepšenie plavebných podmienok, na rast bezpečnosti vodnej dopravy a na rozvoj služieb vnútrozemských prístavov.

Vďaka tomu bola v rámci programového dokumentu Slovenskej republiky pre čerpanie pomoci z fondov EÚ na roky 2014 – 2020 v časti zameranej na sektor dopravy, teda v **Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020** (Verzia 1.0) z roku 2014 novo vytvorená samostatná Prioritná os 4 Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) so Špecifickým cieľom 4.1 – Zlepšenie kvality služieb poskytovaných vo verejnom prístave v Bratislave, ktorá mala zo zdrojov Kohézneho fondu podporovať realizáciu oprávnených aktivít v tejto oblasti.

V súlade s Nariadením EP a Rady č. 1303/2013, ktoré umožňuje RO navrhnúť odôvodnené zmeny operačného programu, nastali po ich schválení EK počas programového obdobia OPII v rámci PO4 viaceré revízie, ktoré predstavovali operatívnu reakciu RO OPII na nedostatočné priebežné čerpanie vyčlenených zdrojov, v záujme jeho zlepšenia.

Ťažiskové zmeny v PO4 počas obdobia implementácie OPII, realizované v októbri 2016, súviseli s nedostatočným pokrokom v implementácii PO4, i v dôsledku sprevádzajúcich

¹ www.transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways



ťažkostí, a boli zamerané na nasledovné úpravy a doplnenie obsahovej náplne PO4 tak, aby zvýšili jej absorpčný potenciál:

1. **Špecifický cieľ 4.1** PO 4 (OPII Verzia 1.0) bol z pôvodného znenia „Zlepšenie kvality služieb poskytovaných vo verejnom prístave v Bratislave“ vecne rozšírený na znenie „Zlepšenie služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste“ (OPII Verzia 6.0), čo znamenalo vytvorenie priestoru pre obsahové rozšírenie špecifického cieľa a umožnilo zvýšiť počet a rozsah oprávnených aktivít a počet oprávnených prijímateľov. Cieľom bolo predovšetkým umožnenie realizovať projekty zamerané na zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty, na modernizáciu druhého najväčšieho verejného prístavu v Komárne nachádzajúceho sa na slovenskom úseku Dunaja (popri modernizácii najväčšieho verejného prístavu v Bratislave) a zároveň na spracovanie potrebnej dokumentácie v predprojektovej a v projektovej etape prípravy projektov;

Vo väzbe na obsahové rozšírenie prioritnej osi a oprávnených aktivít bol rozšírený počet **oprávnených prijímateľov**. Zámerom bolo predovšetkým vytvorenie možnosti realizácie väčšieho počtu projektov orientovaných na zlepšenie technických parametrov splavnosti Dunaja tak, aby sa zlepšili a zatraktívnil podmienky pri plavebných potrebách a požiadavkách aj pre zahraničných prevádzkovateľov lodnej dopravy a cieľovo sa zvýšil modal split v prospech vodnej dopravy na dopravnom trhu SR. Popri pôvodných subjektoch (OPII Verzia 1.0):

- Agentúra rozvoja vodnej dopravy, rozpočtová organizácia MDVRR SR,
- Verejné prístavy, a. s.,
- MD SR,
- ústredné orgány štátnej správy ktoré svojou činnosťou prispievajú k implementácii OPII,

bol zoznam oprávnených explicitne rozšírený o ďalšie 4 subjekty (OPII Verzia 6.0):

- Slovenský vodohospodársky podnik, š. p.,
- Vodohospodárska výstavba, š. p.,
- Dopravný úrad,
- Pro-Danubia – združenie obcí pre miestnu dopravu po Dunaji.

Pritom Agentúra rozvoja vodnej dopravy - rozpočtová organizácia bola v nadväznosti na prijatie zákona 338/2000 Z. z. k 01. 11. 2018 zrušená a delimitovaná priamo do



organizačnej štruktúry MD SR;

2. Implementácia projektov, ktoré by mali prispieť k napĺňaniu strategických cieľov a zámerov prostredníctvom realizácie pôvodne stanovených **oprávnených aktivít** OPII bola programovo špecifikovaná v rámci PO4 (OPII Verzia 1.0) nasledovne:

- A. Štúdia realizovateľnosti s cieľom zlepšenia splavnosti dunajskej vodnej cesty,
- B. Modernizácia a výstavba verejného prístavu v Bratislave,
- C. Zavádzanie moderných technológií do riadenia lodnej a prístavnej prevádzky,
- D. Predinvestičná a projektová príprava.

Počet oprávnených aktivít PO4 bol upravený v OPII Verzia 6.0 z októbra 2016 nasledovne:

- A. Zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty,
- B. Modernizácia a výstavba verejných prístavov v Bratislave a v Komárne,
- C. Zavádzanie moderných technológií do riadenia lodnej a prístavnej prevádzky a realizácia súvisiacich technických opatrení,
- D. Zavedenie pravidelnej osobnej lodnej dopravy po Dunaji (Dunajbus),
- E. Predinvestičná a projektová príprava.

Rozšírená a zmenená špecifikácia oprávnených aktivít bola nevyhnutnou reakciou na zmenu ŠC 4.1 a na zvýšený počet oprávnených prijímateľov.

Zmena vecnej náplne Aktivita A vytvorila možnosti na realizáciu projektovo pripravených investičných akcií zameraných na technické riešenia napomáhajúce zlepšeniu splavnosti na celom slovenskom úseku Dunaja.

Rozšírený obsah Aktivita B umožnil popri verejnom prístave v Bratislave realizovať rozvojové a modernizačné investície i v druhom najväčšom slovenskom verejnom prístave v Komárne aj so zohľadnením potreby lepšej environmentálnej ochrany a bezpečnosti prevádzky prístavov.

Zmena v obsahu Aktivita C priniesla popri zavádzaní IT technológií (Riečny informačný systém) aj možnosť modernizácie informačných systémov plavebného značenia napomáhajúceho optimalizovať využívanie a rast kapacity jestvujúcej infraštruktúry.



Doplnenie aktivít o novú Aktivitu D vytvorilo priestor pre vybudovanie nevyhnutnej infraštruktúry potrebnej pre zavedenie systému pravidelnej osobnej vodnej dopravy na území medzi mestom Šamorín a hlavným mestom Bratislava, ktoré by malo napomôcť preťaženej a neekologickej cestnej doprave v okolí hlavného mesta SR Bratislavy.

3. Zároveň bol vzhľadom na prispôsobenie reálnej absorpcie PO4 a celého OPII počas obdobia implementácie OPII postupne upravovaný i **výkonnostný rámec PO4** týkajúci sa cieľových **ukazovateľov výstupu a finančných ukazovateľov**.

Vo vzťahu k ukazovateľom výstupu a k finančným ukazovateľom, vyjadrujúcim celkovú sumu oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom, boli počas programového obdobia uskutočnené nasledovné úpravy:

Tabuľka č. 1: Prehľad o zmenách ukazovateľov výstupu PO4 OPII

Ukazovateľ výstupu	Merná jednotka	Cieľová hodnota/zámer 2023
Pôvodná špecifikácia (OPII Verzie 1.0 – 9.0)		
Počet zmodernizovaných verejných prístavov na sieti TEN-T CORE - ukazovateľ na úrovni investičnej priority 7i)	počet	1
Počet vypracovaných štúdií realizovateľnosti v súvislosti s rozvojom prístavov a vodných ciest TEN-T CORE - ukazovateľ na úrovni investičnej priority 7i)	počet	3
Počet zmodernizovaných verejných prístavov na sieti TEN-T CORE - ukazovateľ na úrovni výkonnostného rámca PO4	počet	1
Upravená špecifikácia (OPII Verzie 10.0 – 16.1)		
Technické zariadenia na odstraňovanie sedimentov - ukazovateľ na úrovni investičnej priority 7i)	počet	11
Počet vypracovaných štúdií realizovateľnosti v súvislosti s rozvojom prístavov a vodných ciest TEN-T CORE - ukazovateľ na úrovni investičnej priority 7i)	počet	3
Technické zariadenia na odstraňovanie sedimentov - ukazovateľ na úrovni výkonnostného rámca PO4	počet	11

Zdroj: vlastné spracovanie na základe údajov jednotlivých verzií dokumentu OPII
(<https://www.opii.gov.sk/strategicke-dokumenty/op-integrovana-infrastruktura>)



Tabuľka č. 2: Prehľad o zmenách finančného ukazovateľa PO4 OPII

Finančný ukazovateľ na úrovni výkonnostného rámca PO4	Merná jednotka	Zámer 2023
OPII Verzia 1.0	EUR	137 000 000
OPII Verzia 7.0	EUR	128 780 000
OPII Verzia 8.0	EUR	108 145 995
OPII Verzia 10.0	EUR	34 662 353
OPII Verzia 16.1	EUR	46 427 059

Zdroj: vlastné spracovanie na základe údajov jednotlivých verzií dokumentu OPII
(<https://www.opii.gov.sk/strategicke-dokumenty/op-integrovana-infrastruktura>)

Porovnanie vývoja alokovaných finančných zdrojov OPII počas priebehu programového obdobia vyčlenených na realizáciu projektov v rámci implementácie PO4 prehľadne zobrazuje nasledovný prehľad:

Tabuľka č. 3: Prehľad o zmenách finančného plánu PO4 OPII

Finančný plán OPII	Celkové zdroje OPII vyčlenené na projekty v oblasti dopravy PO1 - PO6 v EUR	Celkové financovanie PO4 v EUR	EÚ zdroje PO4 v EUR	Národné zdroje PO4 v EUR	Podiel PO4 na celkových zdrojoch v rámci PO1 - PO6 v %
OPII V 1.0	3 616 621 911	137 000 000	116 450 000	20 550 000	3,79
OPII V 2.1	3 616 621 911	137 000 000	116 450 000	20 550 000	3,79
OPII V 4.0	3 616 621 911	137 000 000	116 450 000	20 550 000	3,79
OPII V 5.1	3 616 621 911	137 000 000	116 450 000	20 550 000	3,79
OPII V 6.0	3 616 621 911	137 000 000	116 450 000	20 550 000	3,79
OPII V 7.0	3 971 737 588	128 780 000	109 463 000	19 317 000	3,24
OPII V 8.0	3 848 208 176	108 345 995	91 924 095	16 221 900	2,82
OPII V 9.0	3 848 208 176	34 662 353	29 463 000	5 199 353	0,90
OPII V 10.0	3 848 208 176	34 662 353	29 463 000	5 199 353	0,90
OPII V 14.1	3 848 208 176	34 662 353	29 463 000	5 199 353	0,90
OPII V 15.0	3 848 208 176	34 662 353	29 463 000	5 199 353	0,90
OPII V 16.1	3 653 737 588	46 427 059	39 463 000	6 964 059	1,27

Zdroj: vlastné spracovanie na základe údajov jednotlivých verzií dokumentu OPII
(<https://www.opii.gov.sk/strategicke-dokumenty/op-integrovana-infrastruktura>)

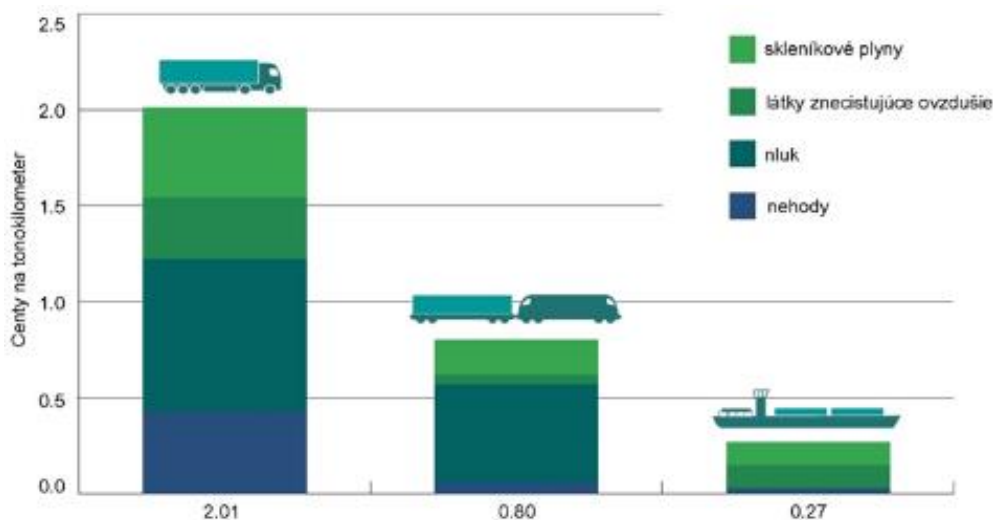


Všeobecne (na úrovni EÚ) vnútrozemská vodná doprava patrí spolu s cestnou a železničnou dopravou k trom ťažiskovým spôsobom vnútrozemskej prepravy, pričom predstavuje nemalé sociálno-ekonomické prínosy. I keď je preprava vodnou dopravou časovo náročnejšia, v porovnaní s cestnou dopravou a so železničnou dopravou, je najmä v segmente nákladnej dopravy nákladovo efektívnejšia predovšetkým pri zohľadnení prepravnej kapacity, nákladov na budovanie a údržbu vodnej cesty a zároveň externých nákladov najmä na bezpečnosť a ohľaduplnosť k životnému prostrediu (podrobnejšie uvedené v ďalšom texte). Napriek tomu podiel VVD na dopravnom trhu je dlhodobo nízky a svojou výkonnosťou zaostáva. K významným dôvodom patrí nepochybne historické nedocenenie tohto dopravného módu, dlhodobo akumulovaný pomerne značný investičný dlh spôsobujúci zanedbaný technický a technologický stav plavebných podmienok na slovenskom úseku Dunaja a v dotknutých verejných prístavoch.

Na základe osobitnej správy Európskeho dvora audítorov o VVD v EÚ z roku 2015² je možné ďalej uviesť a potvrdiť aj ďalšie potenciálne výhody vnútrozemskej vodnej dopravy. Medzi ne patria napríklad výrazne nižšie externé náklady v súvislosti s prepravou tovaru vnútrozemskou dopravou v porovnaní s cestnou a železničnou dopravou. Za externé náklady sa považujú náklady, ktoré sú spojené s prevádzkou, ale pôsobia aj na subjekty, ktoré nemajú na prevádzke vlastný záujem. V tomto prípade sa jedná napríklad o vzniknuté nehody, hluk, látky znečisťujúce povrchové a pozemné vody a tiež ovzdušie, či exhaláty a plyny ovplyvňujúce klímu. Negatívne externality spojené s prepravou tovaru jednotlivými dopravnými prostriedkami, t. j. súčet externých nákladov (priemerné hodnoty pre vybrané prípady prepravy voľne loženého tovaru), sú ohodnotené pre vnútrozemské plavidlá zďaleka najnižšou hodnotou.

2 Special report no 1/2015: Inland Waterway Transport in Europe: No significant improvements in modal share and navigability conditions since 2001 (Vnútroštatná vodná doprava v Európe: od roku 2001 žiadne významné zvýšenie jej podielu na doprave ani zlepšenie podmienok splavnosti), marec 2015
https://www.eca.europa.eu/en/publications/sr15_01

**Obrázok č. 2: Porovnanie externých nákladov pri preprave tovaru a komodít
(v centoch na tkm)**



Zdroj: Planco Consulting GmbH, Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Rail-ways and Inland waterways (Porovnanie spôsobov dopravy z ekonomického a ekologického hľadiska: cesty, železnice a vnútrozemské vodné cesty), november 2007

Podľa uvedeného porovnania má vnútrozemská vodná doprava (VVD) celkové externé náklady 0,27 centov na tonokilometer, železničná doprava 0,80 centov a cestná doprava 2,01 centov na tonokilometer. Z uvedeného grafu je zrejmé, že externé náklady súvisiace s prepravou tovaru sú v prípade plavidiel iba tretinové v porovnaní s vlakovou dopravou a dosahujú len cca 13 % externých nákladov cestnej dopravy.

Taktiež podrobnejšie porovnanie údajov za rok 2012 týkajúcich sa štruktúry externých nákladov medzi jednotlivými druhmi dopravy v SR uvedené v nasledujúcej tabuľke potvrdzuje výrazne nižšie náklady na negatívne externality VVD. V lodnej doprave dosahujú iba 11,46 % externých nákladov v porovnaní s cestnou dopravou a v porovnaní so železničnou dopravou sú nižšie o 12,5 %.



Tabuľka č. 4: Porovnanie externých nákladov medzi cestnou dopravou, železničnou dopravou a VVD v SR v EUR na 1 000 t/km

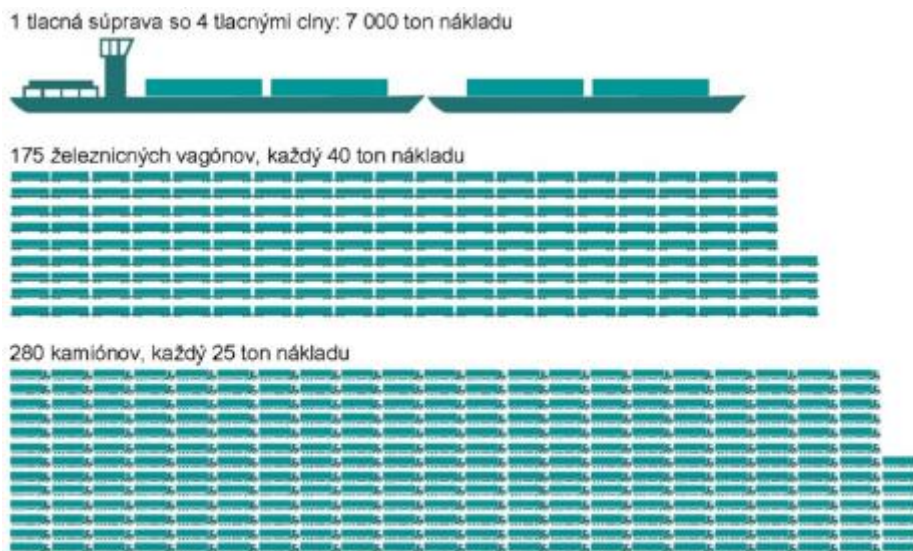
Externé náklady na	Cestná doprava	Železničná doprava	Vnútrozemská vodná doprava
Nehody	11,8	0,3	0,0
Hluk	3,4	1,0	0,0
Znečisťujúce látky	33,3	5,5	6,8
Náklady súvisiace so zmenou klímy	12,6	1,4	0,9
Dopravné preťaženie	6,6	0,6	zanedbateľné
Spolu	67,2	8,8	7,7
Úspory vedľajších nákladov v EUR presunom 1 000 t/km z ciest	-	53,7	59,5

Zdroj: Spoločné výskumné centrum EK na základe metodiky s využitím dopravného modelu TREMOVE³, 2012 (http://ec.europa/transport/theme/sustainable/studies/sustainable_en)

Poznámka: EK považuje uvedené údaje vo všeobecnosti za platné aj v súčasnosti

Rovnako z pohľadu efektívnosti pri porovnaní prepravnej kapacity dokáže v prípade VVD jedna tlačná súprava prepraviť až 7 000 ton, zatiaľ čo v prípade železničnej dopravy by bolo na rovnaké množstvo potrebných 175 vagónov a v prípade cestnej dopravy 280 kamiónov.

Obrázok č. 3: Porovnanie prepravnej kapacity jednotlivých druhov dopravy



Zdroj: Special report no 1/2015: Inland Waterway Transport in Europe: No significant improvements in modal share and navigability conditions since 2001 (Vnútrostátna vodná doprava v Európe: od roku 2001 žiadne významné zvýšenie jej podielu na doprave ani zlepšenie podmienok splavnosti), marec 2015 (https://www.eca.europa.eu/en/publications/sr15_01)

³ TREMOVE je celouínný model dopravy používaný na posudzovanie účinkov rôznych dopravných a environmentálnych politík, či technických a netechnických opatrení na odvetvie dopravy.



Aj v prípade iného porovnania, kedy sú vzaté do úvahy náklady na infraštruktúru jednotlivých módov dopravy, zahŕňajúce náklady na výstavbu a údržbu dopravnej cesty, vychádzajú infraštruktúrne náklady štvornásobne nižšie pre vnútrozemskú vodnú dopravu ako pre cestnú alebo železničnú dopravu (stanovené na základe podmienok v Nemecku).

Obrázok č. 4: Porovnanie nákladov na infraštruktúru jednotlivých druhov dopravy (EUR 1000 tkm)



Zdroj: Planco Consulting GmbH, Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Rail-ways and Inland waterways (Porovnanie spôsobov dopravy z ekonomického a ekologického hľadiska: cesty, železnice a vnútrozemské vodné cesty), november 2007

V riečnej doprave na Dunaji jestvuje pomerne veľký potenciál. Podľa prognózy spracovanej NEA⁴ by mala vzrásť preprava tovarov na Dunajskej osi do roku 2040 o 90,4 % v porovnaní s rokom 2007. Z uvedeného prírastku by mala preprava tovarov vzrásť medzi rokmi 2020 – 2040 z 25 683 tkm na 37 966 tkm, t. j. o 47,83 %. Konkrétne, preprava železa, ocele a neželezných kovov o 183 %, poľnohospodárskych produktov o 130 %, dopravných prostriedkov o 100 %, resp. rudy a kovového odpadu o 75 %. Tento potenciál by bolo žiadúce využiť i na slovenskom úseku Dunaja prostredníctvom skvalitnenia plavebných podmienok, odstránenia existujúcich prekážok v celoročnej splavnosti a jej údržby, ale aj rozšírenia a skvalitnenia poskytovaných služieb v prístavoch.

V Správe o smerovaní k perspektívnej vnútrozemskej vodnej doprave v Európe (Európsky parlament, Výbor pre dopravu a cestovný ruch) z júla 2021 je uvedený cieľ presunúť podstatnú časť súčasného podielu 76,3 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, ktorá je realizovaná po ceste, na železnice a na vnútrozemské vodné cesty tak, aby bolo dosiahnuté zníženie dopravného preťaženia, zvýšenie bezpečnosti, zníženie emisií a zabezpečenie udržateľnejšieho dopravného systému.

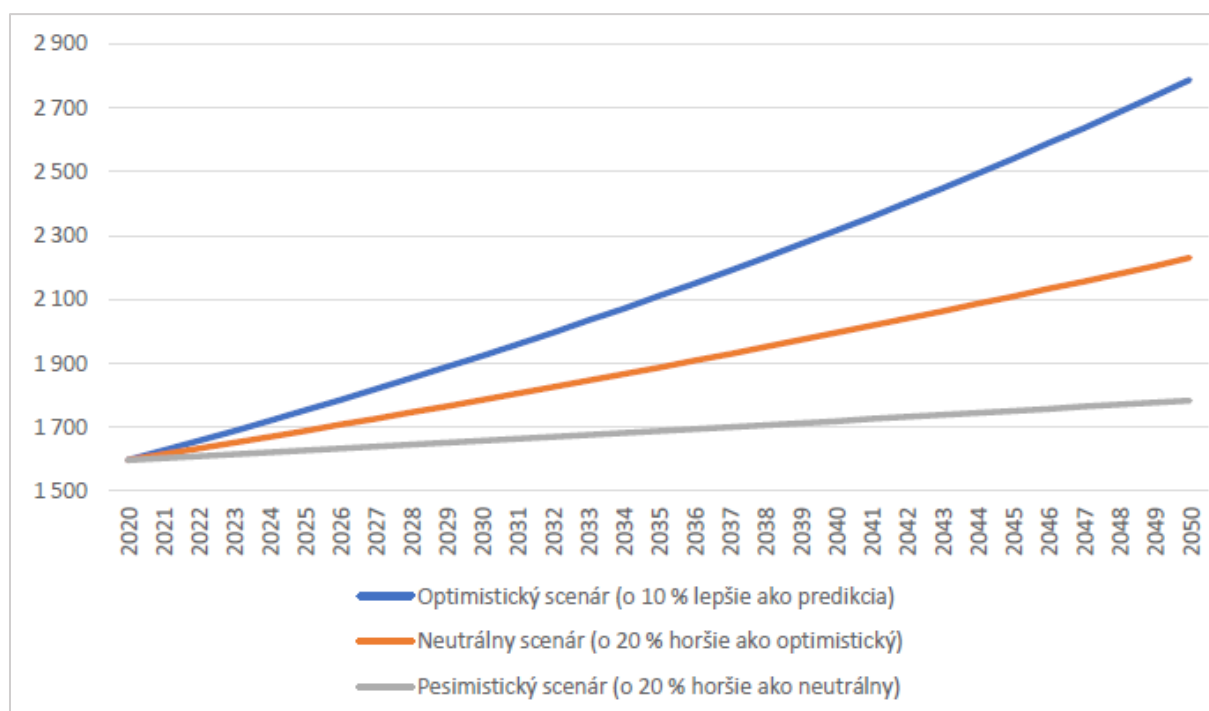
⁴ NEA (2011), Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union, commissioned by European Commission, (Strednodobé a dlhodobé perspektívy vnútrozemskej lodnej dopravy v Európskej únii), Directorate-General MOVE, december 2011



V „Konceptii rozvoja vodnej dopravy v Slovenskej republike do roku 2030 s výhľadom do roku 2050“ (dokument MD SR z októbra 2023) sú uvedené očakávania rastu výkonov vodnej dopravy. Prognóza uvažuje s indikatívnym odhadom priemerného ročného rastu objemu výkonov vodnej dopravy do roku 2050 o 1,7 % pri splnení špecifikovaných podmienok v externom i internom prostredí vodnej dopravy. Tak ako je vidieť na nasledovnom grafe prognóza uvádza tri alternatívne scenáre vývoja VD SR do roku 2050 v porovnaní s východiskovým rokom 2020:

- **Optimistický scenár** - predpovedá cca zdvojnásobenie výkonov slovenských prístavov;
- **Neutrálny scenár** - predikuje navýšenie výkonov približne o 50 %;
- **Pesimistický scenár** – očakáva stagnáciu výkonov zhruba na úrovni priemernej hodnoty v rokoch 2011 – 2020.

Graf č. 1: Scenár možného vývoja výkonov nákladnej VVD v SR do roku 2050 v tisíc ton



Zdroj: Konceptia rozvoja vodnej dopravy v Slovenskej republike do roku 2030 s výhľadom do roku 2050, MD SR, október 2023

Z pohľadu podpory rastu projektovaných výkonov VVD sa bez zohľadnenia reálnej absorpčnej schopnosti javí alokácia finančných zdrojov na rozvoj a modernizáciu infraštruktúry vodnej dopravy v koridore základnej transeurópskej dopravnej siete TEN-T CORE v rámci PO4 nízka. Vo finančnom pláne OPII predstavovala v roku 2014 3,14 % podiel na alokácii určenej na

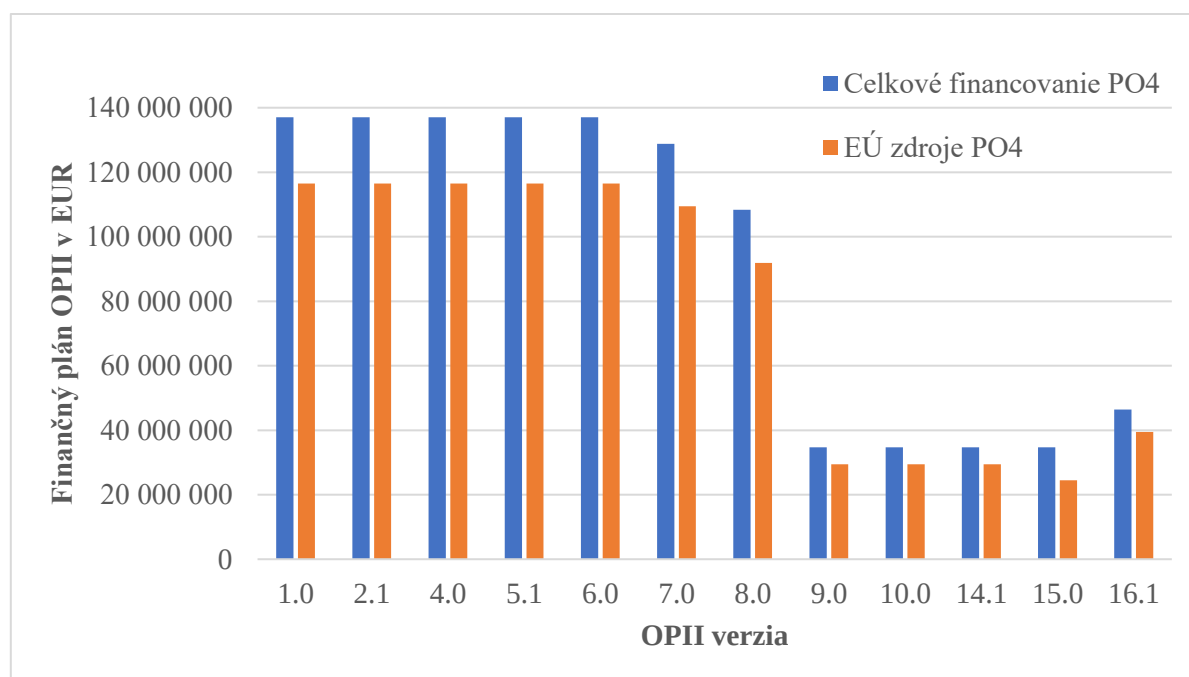


realizáciu dopravných projektov v rámci PO1 – PO6, čo reflektovalo nielen malý podiel jestvujúcej vodnej infraštruktúry na dopravnom trhu a potrebné náklady na dobudovanie vodných ciest, ale aj nízky podiel jej súčasných výkonov na celkových výkonoch nákladnej dopravy, ako aj pripravenosť projektov, finančné potreby iných módov dopravy a absorpčnú schopnosť v čase tvorby programového dokumentu. Tento podiel z dôvodu nízkeho čerpania zo strany oprávnených prijímateľov v priebehu programového obdobia, i napriek opatreniam v rozšírení cieľa, vecného obsahu, oprávnených aktivít a oprávnených prijímateľov, poklesol až na 1,27 % podiel. Príčiny nedostatočného plnenia priebežných cieľov finančného ukazovateľa výkonnostného rámca PO4 OPII a nízkej absorpcie alokovaných zdrojov sú preskúmané v ďalších častiach tohto hodnotenia.

Alokácia všetkých zdrojov na realizáciu projektov PO4, vrátane spolufinancovania, počas obdobia implementácie OPII poklesla zo 137 000 000 EUR na 46 427 059 EUR, t. j. o 90 572 941 EUR, teda o 66,11 percentuálnych bodov. Pokles alokovaných EÚ zdrojov pritom predstavoval 76 987 000 EUR.

Tento vývoj je názorne zobrazený na nasledovnom grafe:

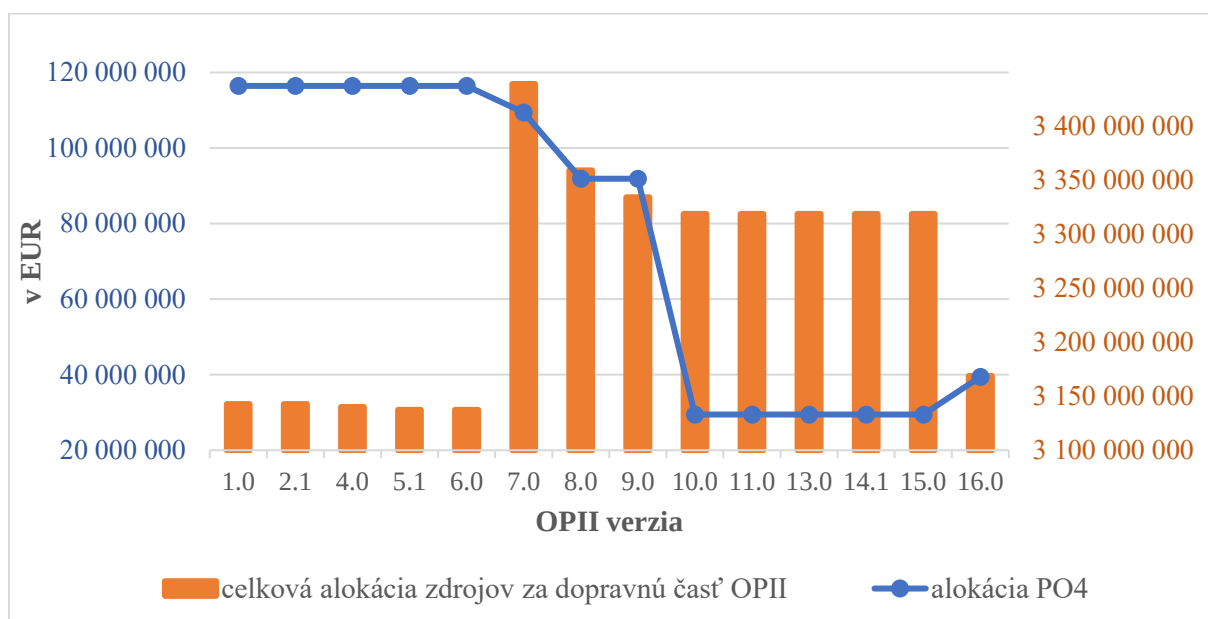
Graf č. 2: Vývoj alokácie celkových zdrojov v PO4



Zdroj: vlastné spracovanie na základe údajov jednotlivých verzií dokumentu OPII
(<https://www.opii.gov.sk/strategicke-dokumenty/op-integrovana-infrastruktura>)



Graf č. 3: Porovnanie vývoja alokácie dopravnej časti OPII a PO4



Zdroj: vlastné spracovanie na základe údajov jednotlivých verzií dokumentu OPII
(<https://www.opii.gov.sk/strategicke-dokumenty/op-integrovana-infrastruktura>)



3. PRÍSPEVOK PROJEKTOV PRIORITNEJ OSI 4 K PLNENIU CIEĽOV EÚ V OBLASTI VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY (TEN-T CORE)

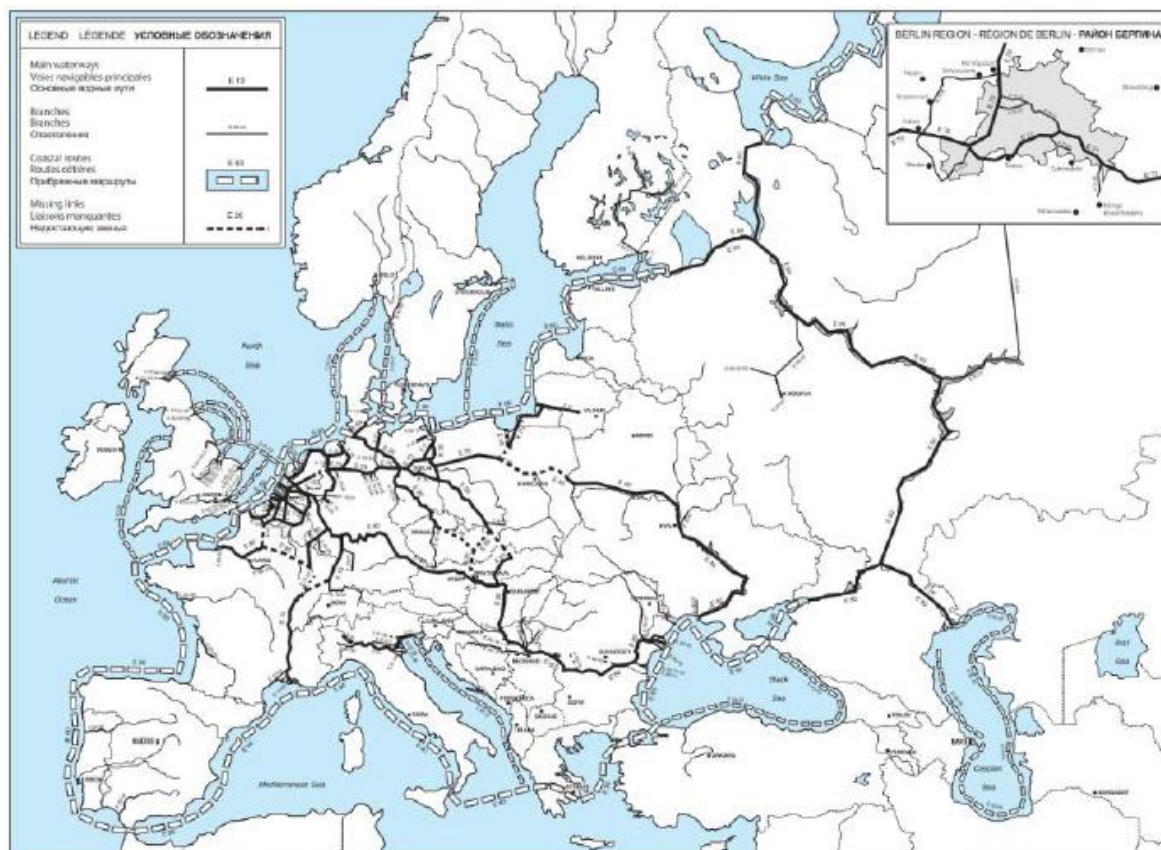
Projekty realizované v rámci PO4 OPII sú v tomto hodnotení posudzované predovšetkým z hľadiska relevantných politických cieľov EÚ a ich príspevia k napĺňaniu Stratégie 2020 v rámci tematického cieľa 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach. Uvedený tematický cieľ bol pretavený do strednodobých cieľov Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020. Následne bol premietnutý i do Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020. Tento predstavuje dôležitý nástroj na financovanie rozvojových projektov v oblasti dopravy z verejných zdrojov Európskej únie a z národných zdrojov SR. Realizácia spolufinancovaných projektov by mala účinne prispieť k plneniu stanovených strategických cieľov ťažiskovo orientovaných na rast podielu vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy na dopravnom trhu a na zlepšenie podmienok splavnosti na dotknutých vodných tokoch na území SR zaradených do siete TEN- T.

Na území Slovenska sa to týka medzinárodnej rieky Dunaj, ktorá preteká slovenským územím v dĺžke 172 km.

Plavba po Dunaji je upravená Dohovorom o režime plavby na Dunaji, ktorý bol prijatý v Belehrade v roku 1948. Dohovor riešil zabezpečenie slobodnej plavby v súlade so záujmami a suverénnymi právami všetkých 11 pridunajských krajín. V záujme zabezpečenia splavnosti boli prijaté základné parametre plavebnej dráhy a udržiavania plavebných podmienok. Na základe uvedeného dohovoru bola v roku 1949 kreovaná medzivládna medzinárodná organizácia Dunajská komisia so sídlom v Budapešti. Jej činnosť je orientovaná na zabezpečovanie a rozvíjanie podmienok pre plavbu lodí členských krajín bez technických obmedzení (napr. vydáva odporúčania pre stanovenie parametrov plavebnej dráhy na jednotlivých úsekoch Dunaja) a zároveň pre posilnenie a rozvoj hospodárskych a kultúrnych vzťahov členských štátov medzi sebou a tiež s ostatnými krajinami. V roku 1996 Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN).



Obrázok č. 5: Európske vodné cesty v zmysle dohody AGN

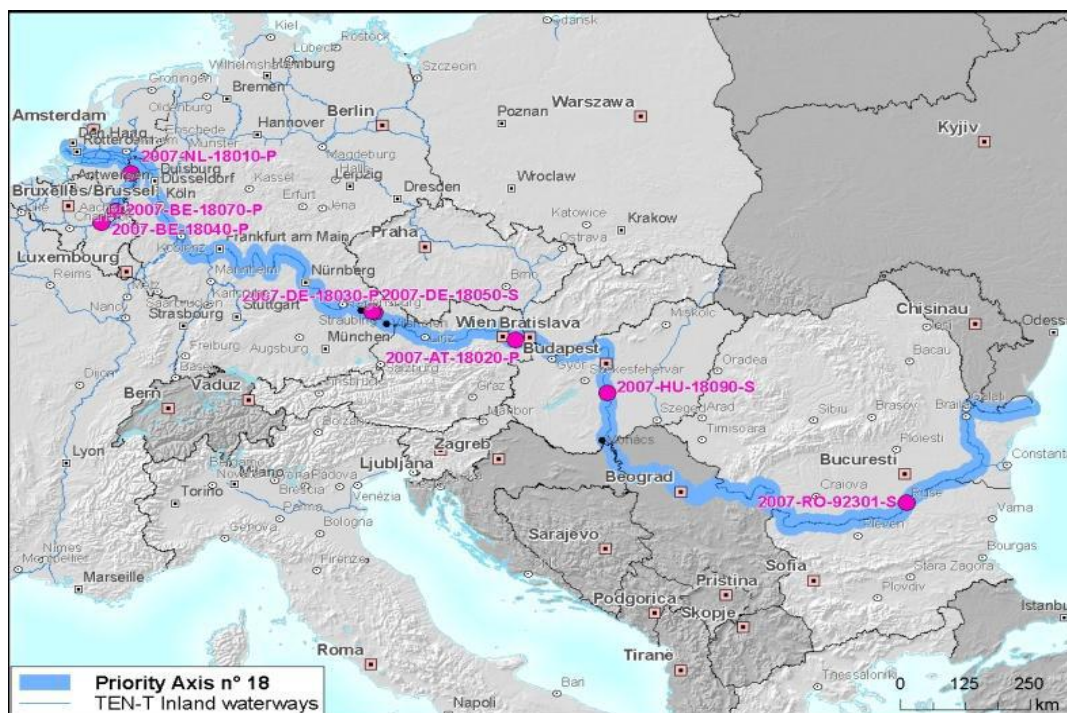


Zdroj: The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)

Prvým základným krokom pre aktívne posilnenie vnútrozemskej vodnej dopravy zo strany EK bolo prijatie programu NAIDES v roku 2006. Európska únia začala aktívne podporovať vnútrozemskú vodnú dopravu až v roku 2006 po prijatí programu NAIDES a v nadväznosti na to vyčlenila finančné prostriedky na realizáciu projektov z tejto oblasti. Znamenalo to, že finančná podpora realizácie rozvojových projektov v uvedenej oblasti sa v SR mohla prvý raz premietnuť v procese programovania do programového obdobia 2014 – 2020 v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020. V tomto programe bola tak vytvorená samostatná Prioritná os 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE), ktorej cieľom bolo zlepšiť kvalitu služieb na dunajskej vodnej ceste (aktualizovaný ŠC 4.1). Súčasne bolo zámerom pomôcť plneniu povinnosti členských krajín EÚ orientovaných na dobudovanie základnej časti siete dopravnej infraštruktúry TEN-T do roku 2030. Jej významnou súčasťou je i vnútrozemská vodná doprava, kde je zaradený i úsek medzinárodnej rieky Dunaj pretekajúci slovenským územím. Rieka Dunaj patrí k hlavnej a najvýznamnejšej medzinárodnej sieti vnútrozemských vodných ciest na osi Rýn – Dunaj, ktorá dĺžkou 14 360 km predstavuje takmer polovicu vnútrozemských vodných ciest nachádzajúcich sa na území Európy a po Volge je druhou najväčšou európskou riekou.

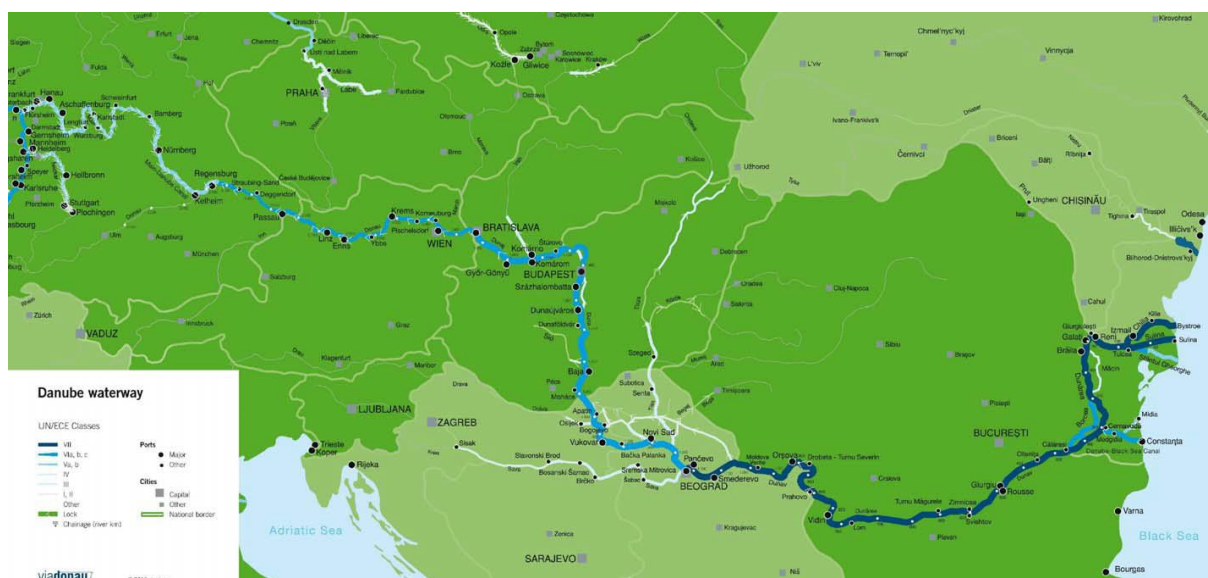


Obrázok č. 6: Vodná cesta TEN-T Rýn/Meuse – Mohan - Dunaj



Zdroj: Dunajská os – Prípadová štúdia prístavných miest Bratislava, Komárno, Štúrovo
(www.danubelogistics.gov.sk)

Obrázok č. 7: Dunajská vodná sieť



Zdroj: via Donau – dcérska spoločnosť rakúskeho Ministerstva dopravy, inovácií a technológií



Obrázok č. 8: Sieť vnútrozemských vodných ciest TEN-T na území SR



Zdroj: Verejný portál TENtec

Na území SR boli identifikované viaceré kritické lokality, ktorých parametre neumožňujú bezpečnú prevádzku nákladnej dopravy podľa Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN).

Prekážkou celoročného využitia Dunaja a spoľahlivej lodnej prevádzky (t. j. 300 dní v roku podľa dohody AGN, odporúčaní Dunajskej komisie) sú tzv. úzke miesta, čo je príčinou jeho obmedzeného využívania pre plavbu a vodnú dopravu. Úzke miesta sú predovšetkým nízke brody a nedostatočná plavebná hĺbka spôsobené nízkym vodostavom, nedostatočné podjazdné výšky pod mostami a obmedzené plavebné šírky v plavebnej dráhe. Z hľadiska plavebných podmienok boli na území SR pôvodne definované tieto tri problematické úseky:

- Úsek od rkm 1 921 (Viedeň) do rkm 1 873 (Wolfsthal), resp. ku rkm 1 867 (Bratislava), ktorý odporúča riešiť Dunajská komisia, je slabým miestom pre lodnú dopravu. Dôvodom je pretrvávajúca erózia a klesanie dna koryta rieky Dunaj o približne 2 - 3,5 cm ročne. Od roku 1960 úhrnne predstavuje pokles v území národného parku Nationalpark Donau-Auen o 1 – 2 m. To vedie ku kolísaniu plavebnej hĺbky pre lodnú dopravu a prejavuje sa v znižovaní spoľahlivosti plavebnej dráhy. Uvedený problém mal byť vyriešený realizáciou Vodného diela na Dunaji Bratislava – Wolfstahl prostredníctvom projektu “Donaukraftwerk Wolfsthal - Bratislava“ navrhnutom už v roku 1959. Rakúska strana neprijala umiestnenie tohto vodného diela v priestore pri obci Wolfstahl. Riešenie problémov tohto úseku bolo medzi rakúskou a slovenskou stranou prerokovávané



naposledy v roku 1986 v rámci koncepcie komplexného spoločného využívania rakúsko-slovenského úseku Dunaja. Následne vznikol modifikovaný ideový návrh projektu vodného diela Bratislava „Komplexný projekt Dunaja pri Bratislave“, ktorý by mal byť lokalizovaný v úseku medzi Hainburgom a Gabčíkovom. Podľa návrhu projektu by malo byť prínosom jeho realizácie, okrem iných pozitív, podstatné zlepšenie plavebných podmienok a zníženie nákladov na údržbu vodnej cesty, vrátane menšieho zanášania zdrže VD Gabčíkovo. Je potrebné podotknúť, že toto riešenie nie je v súčasnosti prijateľné a na zabezpečenie splavnosti je potrebné hľadať optimálnejšie riešenie aj s ohľadom na minimalizáciu vplyvov na životné prostredie;

- Dolný úsek po prúde od rkm 1 873 (Bratislava) po rkm 1 810 (Sap) – bol z hľadiska plavby vyriešený vybudovaním časti projektu „Sústava vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros“ v rámci variantu „C“, stupeň Gabčíkovo. Chýbajú však vhodné opatrenia na úsekoch medzi hranicou SK/AT a sústavou vodných diel Gabčíkovo - Nagymaros, čím by v tomto úseku boli definitívne vyriešené problémy so splavnosťou. Tieto opatrenia budú predmetom štúdie uskutočniteľnosti, ktorej realizácia je predpokladaná s finančnou podporou Programu Slovensko;
- Úsek od 1 810 (Sap) po rkm 1 708 (Nagymaros) a ďalej do rkm 1 652 (Budapešť) nebol vyriešený, aj keď jeho riešenie je pokryté platnou medzinárodnou Zmluvou z roku 1977 týkajúcou sa výstavby a prevádzky Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros, ktorej signatármi sú Slovenská republika a Maďarská republika. Platnosť tejto zmluvy potvrdil Medzinárodný súdny dvor v Haagu. De jure je nevybudovaná časť úseku vo výstavbe a v súčasnom období je hľadané riešenie ako naplniť ciele zmluvy z roku 1977 pri vyriešení plavebných podmienok v úseku od Bratislavy po Budapešť. Pri splnení všetkých zmluvných podmienok (ťažiskovo prebagrovanie pod stupňom Gabčíkovo a výstavba stupňa Nagymaros) by mala byť vyriešená splavnosť Dunaja od Bratislavy po Budapešť.

Z aktuálneho uceleného dokumentu kritických miest plavebnej dráhy na Dunaji v rámci Stratégie EÚ pre podunajskú oblasť “Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan - Danube and its navigable tributaries“ je možné definovať pre každý národný úsek Dunaja súčasné kritické lokality, spoločne s identifikáciou 21 najkritickejších miest celého Dunaja.



Obrázok č. 9: Mapa kritických lokalít dunajskej vodnej cesty na území SR



Zdroj: EU Strategy for the Danube Region (Stratégia EÚ pre Dunajský región)

Projekty zaradené do implementácie PO4 OPII majú charakter **národných projektov** s presne vymedzeným portfóliom oprávnených prijímateľov, nepatria do nej dopytovo orientované projekty. Zároveň žiaden zo zaradených národných projektov **nemá charakter veľkého projektu**, ktorého celkové oprávnené výdavky by presahovali sumu 75 mil. EUR. Realizácia projektov v rámci PO4 OPII prispieva k dosiahnutiu špecifikovaných viacročných opatrení na dosiahnutie ŠC 4.1, ktorých realizácia je financovaná s využitím finančnej pomoci z **Kohézneho fondu** Európskej únie, pričom zdroje EÚ predstavujú 85 % oprávnených výdavkov daného projektu schválených v ŽoNFP.

Počas programového obdobia 2014 – 2020 implementácie OPII (resp. 2023 podľa princípu n+3) bolo na základe predloženia zámerov národných projektov oprávnenými prijímateľmi a ich schválenia zo strany Monitorovacieho výboru OPII do zoznamu národných projektov zaradených celkovo **33 projektov**. Zoznam národných projektov bol schvaľovaný postupne na pätnástich riadnych rokovaníach Monitorovacieho výboru OPII, ktoré sa v čase spracovania predloženého hodnotenia uskutočnili v období od 23. 01. 2015 (prvé rokovanie) do 29. 05. 2023 (pätnáste rokovanie). Do tohto počtu nie sú započítané rokovania MV OPII, ktoré boli uskutočnené spôsobom per rollam. Na uvedených rokovaníach dochádzalo k viacerým zmenám



v zozname národných projektov i s ohľadom na skutočnosť, že oprávnení prijímatelia predkladali aj zmeny v schválených projektových zámeroch týkajúce sa zmeneného obsahu, rozsahu, obdobia realizácie, či rozsahu predpokladaných výdavkov.

Predpokladané oprávnené výdavky na realizáciu projektov podľa špecifikácie v schválených zámeroch dosahovali spolu sumu 167 258 748 EUR, ktorá presahovala pôvodnú alokáciu zdrojov na PO4 OPII na úrovni 122,1 %.

Podľa zoznamu národných projektov malo **9 projektov investičný charakter** (aktivity A, B, C) s celkovou predpokladanou sumou oprávnených výdavkov 140 030 566 EUR, čo predstavovalo až 83,7 % podiel na predpokladaných oprávnených výdavkoch a 102,2 % podiel na pôvodne alokovaných zdrojoch v rámci PO4 OPII (Verzia OPII 1.0).

Neinvestičný charakter malo **24 projektov** (72,7 %). Boli navrhnuté na zaradenie do oprávnenej aktivity E – predinvestičná a projektová príprava. To prirodzene súviselo predovšetkým s tým, že vnútrozemská vodná doprava nebola v predchádzajúcich programových obdobiach súčasťou financovania v rámci EŠIF.

Z uvedeného dôvodu nemali oprávnení prijímatelia dostatočne pripravené technické, personálne, či odborné kapacity pre zapojenie sa do procesu prípravy a realizácie projektov. Zväčša nemali ani pripravenú potrebnú dokumentáciu predchádzajúcu samotnej realizácii investičných projektov v podobe spracovaných štúdií uskutočniteľnosti, spracovaných analýz posudzovania vplyvov na životné prostredie, vydaných záverečných stanovísk k posudzovaniu EIA, či spracovaných projektových dokumentácií a zrealizovaných stavebných konaní, resp. zrealizovaných verejných obstarávaní na výber dodávateľa/zhotoviteľa projektového zámeru.

V zozname všetkých predložených zámerov národných projektov boli kvantifikované predpokladané oprávnené výdavky v celkovej sume 167 258 748 EUR. Zatiaľ čo predpokladané oprávnené výdavky na realizáciu investičných projektov dosahovali 140 030 966 EUR (83,7 % podiel), predpokladané oprávnené výdavky na realizáciu neinvestičných projektov v rámci Aktivity E predstavovali 27 228 182 EUR, teda ich podiel na celkových predpokladaných oprávnených výdavkoch dosahoval 16,3 % podiel v schválených projektových zámeroch.

Zároveň počas obdobia implementácie OPII dochádzalo i k postupnej modifikácii počtu projektov PO4. Zo zoznamu národných projektov bolo z viacerých dôvodov **vyradených 19 projektov**. Z uvedeného počtu boli vyradené nasledovné **4 investičné projekty** s predpokladanými oprávnenými výdavkami v sume 85 987 500 EUR, t j. 51,4 % podiel z celkových predpokladaných oprávnených výdavkov na projekty podľa schválených projektových zámerov a 61,4 % podiel z predpokladaných oprávnených výdavkov na realizáciu investičných projektov.



Tabuľka č. 5: Vyraďené projekty investičného typu

Názov projektu	Oprávnený prijímateľ	Oprávnená aktivita	Predpokladané oprávnené výdavky (podľa zámeru projektu) v EUR
Modernizácia a výstavba verejného prístavu Bratislava (modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení), realizácia	Verejné prístavy, a. s.	B	48 170 350,00
Revitalizácia a dobudovanie prístavných hrán a spevnených plôch, realizácia	Verejné prístavy, a. s.	B	30 549 850,00
Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti vodnej dopravy – zavádzanie moderných technológií na Dunaji rkm 1860 – 1806	Vodohospodársk a výstavba, š. p.	C	7 000 000,00
Havarijné prostriedky pre verejné prístavy Bratislava a Komárno	Verejné prístavy, a. s.	B	267 500,00
Spolu			85 987 700,00

Zdroj: vlastné spracovanie na základe údajov z dokumentácií - Zámer projektu a Zápisy z rokovania Riadiaceho výboru OPII

Ku koncu programového obdobia boli vyraďené i ďalšie 2 investičné projekty uvedené v nasledovnej tabuľke:

Tabuľka č. 6: Vyraďené projekty investičného typu prijímateľa Dopravný úrad

Názov projektu	Oprávnený prijímateľ	Oprávnená aktivita	Zmluva o NFP Zdroje EÚ v EUR
Informačný systém operačného centra vnútrozemskej plavby	Dopravný úrad	C	796 193,98
Národný register prístavných polôh a ich polygónov (zmenený názov "Vybudovanie evidencie prístavných polôh a ich polygónov" RV č.33 z 11. 11. 2022)	Dopravný úrad	C	837 739,20
Spolu			1 633 933,18

Zdroj: vlastné spracovanie na základe údajov z dokumentácií - Zámer projektu a Zápisy z rokovania Riadiaceho výboru OPII

Celkovo tak bolo **vyraďených 6 projektov investičného charakteru** s predpokladanými oprávnenými výdavkami o 87 621 633,20 EUR, čo predstavuje pokles predpokladaných oprávnených výdavkov na realizáciu investičných projektov o 62,6 %.



Vyradených bolo aj **15 neinvestičných projektov** (Aktivita E), teda 62,5 %, s predpokladanými oprávnenými výdavkami projektu špecifikovanými v zámeroch projektu v hodnote 24 851 738 EUR.

Celkovo teda počas obdobia implementácie OPII poklesli predpokladané oprávnené výdavky na realizáciu projektov PO4, ktoré boli stanovené zo strany oprávnených prijímateľov v schválených projektových zámeroch o sumu 112 473 171,20 EUR na sumu 54 785 576,80 EUR, to predstavuje pokles na úroveň 39,99 % podielu na pôvodnej alokácii zdrojov na realizáciu projektov v rámci PO4 OPII v sume 137 000 000,00 EUR.

Z celkového počtu 33 projektových zámerov bola ukončená realizácia 7 projektov, a 4 projekty sa nachádzajú v stave pred ich ukončením najneskôr v termíne do 31. 12. 2023. V prípade jedného projektu bola dodatkom k zmluve zo dňa 22. 11. 2023 predĺžená realizácia hlavných aktivít projektu do júna 2024.



Tabuľka č. 7: Zoznam projektov s ukončenou realizáciou v rámci PO4 OPII

Názov projektu	Prijímateľ	Oprávnená aktivita	Zmluva o NFP - zdroje EÚ v EUR	Indikatívne NFP po zohľadnení predpokladaných korekcií - zdroje EÚ v EUR	Termín fyzického ukončenia realizácie
Bezpečnostný projekt a Havarijný plán verejného prístavu Bratislava	Verejné prístavy, a.s.	E	25 200,61	25 200,61	11/2016
Bezpečnostná ochrana prístavov – predprojektová príprava	Verejné prístavy, a.s.	E	374 340,00	374 340,00	04/2020
Vybudovanie zázemia pre plavidlá vo verejnom prístave Bratislava – predprojektová príprava	Verejné prístavy, a.s.	E	194 254,85	194 254,85	08/2020
Štúdia uskutočniteľnosti pre projekt „Modernizácia vytyčovacej techniky a plavebného značenia na vodnej ceste medzinárodného významu Dunaj“	Slovenský vodohospodársky podnik, š. p.	E	126 650,00	126 650,00	02/2021
Zmena rýchlosti prúdenia v dolnej časti zdrže Hrušov – predprojektová a projektová príprava	Vodohospodárska výstavba, š. p.	E	151 682,50	151 682,50	01/2021
Opatrenia na rehabilitáciu Dunaja (DaReM – Danube Rehabilitation Measures)	Vodohospodárska výstavba, š. p.	E	267 414,25	267 414,25	07/2022
Vypracovanie Strategickkej dokumentácie pre rozvoj a modernizáciu verejného prístavu Komárno – Master plan Komárno	Verejné prístavy, a.s.	E	208 250,00	208 250,00	01/2023
Spolu	7 projektov		1 347 792,21	1 347 792,21	

Zdroj: vlastné spracovanie na základe údajov z dokumentácií ŽoNFP, z monitorovacích správ a z www.opii.gov.sk/opiiapp.php/Projekty



Tabuľka č. 8: Zoznam projektov s prebiehajúcou realizáciou v rámci PO4 OPII

Názov projektu	Prijímateľ	Oprávnená aktivita	Zmluva o NFP po korekciách - zdroje EÚ v EUR	Čerpanie – zdroje EÚ v EUR	Zostáva vyčerpať – zdroje EÚ v EUR	Plánovaný termín ukončenia realizácie
Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava – predprojektová príprava	Verejné prístavy, a.s.	E	287 360,00	273 500,00	13 860,00	12/2023
Štúdia uskutočniteľnosti pre projekt "Modernizácia technologických zariadení potrebných na zaistenie a rehabilitáciu predpísaných parametrov plavebnej dráhy medzinárodnej vodnej cesty Dunaj na úseku rkm 1811-1708 pre zvýšenie bezpečnosti a dopravnej výkonnosti vodnej cesty"	Slovenský vodohospodársky podnik, š. p.	E	178 500,00	0,00	178 500,00	12/2023
Realizácia rehabilitačných opatrení v povodí Dunaja	Slovenský vodohospodársky podnik, š. p.	A	25 384 451,00	5 492 460,81	19 891 990,19	12/2023 ⁵
Zavedenie nových technologických riešení pre systém SlovRIS	Dopravný úrad	C	784 390,03	784 390,03	0,00	11/2023
Modernizácia ľavej plavebnej komory – Upgrade of Gabčíkovo lock	Vodohospodárska výstavba, š. p.	A	10 490 088,01	3 912 492,31	6 577 595,70	11/2023 ⁶
Spolu	5 projektov		37 124 789,04	10 462 843,15	26 661 945,89	

Zdroj: vlastné spracovanie s využitím údajov z www.opii.gov.sk/opiiapp.php/Projekty

⁵ Realizácia hlavných aktivít projektu bola dodatkom k zmluve o poskytnutí NFP predĺžená do júna 2024. Projekt bol zaradený medzi nefungujúce projekty s povinnosťou prijímateľa jeho sfunkčnenia, zároveň bol upravený predmet projektu zvýšením počtu obstarávaných technických zariadení, ktoré budú pokryté z rezervy projektu bez zmeny schváleného NFP

⁶ Realizácia projektu je prepojená s realizáciou projektu „Inovácia a modernizácia plavebných komôr pre zvýšenie bezpečnosti a intenzity vodnej dopravy na vodnom diele Gabčíkovo“, ktorý je spolufinancovaný z nástroja na prepájanie Európy CEF.



Z uvedenej analýzy je vidieť, že z celkového počtu 33 schválených projektových zámerov bola ukončená realizácia 7 projektov a realizácia ďalších 5 projektov je pred ukončením ku koncu roka 2023. To predstavuje 36,4 % podiel z celkového počtu projektových zámerov.

Celkové certifikované čerpanie PO4 OPII je k 01. 12. 2023 najnižšie spomedzi dopravných prioritných osí 1 – 6 OPII, dosahuje 11 024 471 EUR, čo predstavuje 27,94 % z alokovanej sumy EÚ zdrojov v hodnote 39 463 000 EUR v OPII (V16.1). Vzhľadom na skutočnosť, že krajný termín pre čerpanie zdrojov z OPII je do konca roka 2023, v súčasnom období predstavuje pomerne veľké ohrozenie dostatočného využitia disponibilných finančných zdrojov, ktoré by mohli byť použité na rozvojové projekty v oblasti infraštruktúry vodnej dopravy. Je zrejmé, že čerpanie vzrastie počas decembra 2023, keď je plánované ukončenie viacerých projektov.

Je však potrebné zdôrazniť, že certifikované čerpanie (metrika využívaná pri monitorovaní čerpania zdrojov EÚ) je spravidla zopár týždňov oneskorená oproti skutočne vynaloženým zdrojom na strane prijímateľa. Rozhodujúcim faktorom, z pohľadu oprávnenosti výdavkov, bude schopnosť prijímateľov vynaložiť zdroje (napr. zaplatiť faktúry za dodané tovary, resp. služby) v termíne do 31. 12. 2023. Následne je ešte možné tieto výdavky deklarovať RO a získať refundáciu vynaložených oprávnených nákladov. Certifikácia výdavkov bude, podľa informácii od RO, prebiehať do konca marca 2024. Dovtedy je možné prípadné nedočerpané zdroje presúvať s použitím jedného z nástrojov v rámci ukončovania a to aplikáciou 15 % flexibility. Táto flexibilita umožňuje presúvať 15 % zdrojov prioritnej osi v rámci rovnakého fondu a kategórie regiónov, bez potreby vykonania revízie operačného programu. 15 %-ný limit je pritom kalkulovaný na strane prioritnej osi, ktorá prostriedky prijíma. Na základe informácií od RO je možné, že prípadné nedočerpanie alokovaných zdrojov na projekty PO4 OPII môže byť kompenzované v rámci ostatných troch prioritných osí KF.

Zároveň sa však vytvára priestor pre zvýšenie počtu realizovaných investičných projektov vodnej infraštruktúry v nastávajúcom programovom období 2021 – 2027 v rámci Programu Slovensko, nakoľko v končiacom programovom období bolo predprojektovo spracovaných a na realizáciu pripravených 9 investičných projektov spolufinancovaných z PO4 OPII. Projekty bude potenciálne možné realizovať z P SK, Priorita 3P1Doprava, Špecifický cieľ 3.1 Rozvoj udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy, Opatrenie 3.1.3 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej a vážskej vodnej ceste, resp. zo zdrojov CEF. Na opatrenie je v rámci P SK aktuálne alokovaných 5 mil. EUR (zdroj EÚ), avšak v prípade dostatočnej pripravenosti je možné túto alokáciu prehodnotiť, napr. v rámci povinného preprogramovania v roku 2025. Konkrétna formulácia v P SK je v kontexte vodnej dopravy nasledovná: „Vzhľadom na aktuálny stav prípravy projektov na podporu vodnej dopravy, ako aj limitované zdroje P SK budú v prvej polovici programového obdobia implementované výlučne projekty na obstaranie predprojektovej a projektovej dokumentácie súvisiace so zlepšením splavnosti dunajskej vodnej cesty. Ostatné nižšie



navrhované investičné aktivity bude možné implementovať iba po pridelení dodatočných zdrojov z iných oblastí v ďalšej fáze programového obdobia.“

OPII sa v časti relevantnej k doprave ťažiskovo orientuje na modernizáciu existujúcej a výstavbu novej dopravnej infraštruktúry SR a na jej integráciu do európskeho dopravného systému. Týka sa to aj vodnej infraštruktúry v rámci PO4 so zámerom odstraňovania neuspokojivých parametrov infraštruktúry vnútroštátnej riečnej dopravnej siete a verejných prístavov.

Hodnotenie pokroku vo vecnej implementácii OPII a PO4 je posudzované i prostredníctvom schválených ukazovateľov výstupu PO4 OPII, ktoré sú súčasťou stanoveného výkonnostného rámca PO4. Projekty realizované v rámci PO4 prispeli k plneniu stanovených cieľov, naplnili a prekročili určené hodnoty merateľných ukazovateľov nasledovne:

Tabuľka č. 9: Príspevok projektov k plneniu ukazovateľov výstupu PO4

Stanovený merateľný ukazovateľ výstupu PO4	Merná jednotka	Cieľová hodnota/zámer 2023	Očakávaná skutočnosť k 12/2023	Podiel na plnení v %
PO984 Technické zariadenia na odstraňovanie sedimentov - ukazovateľ na úrovni investičnej priority 7i)	počet	11	13 ¹	118,18
PO511 Počet vypracovaných štúdií realizovateľnosti v súvislosti s rozvojom prístavov a vodných ciest TEN-T CORE - ukazovateľ na úrovni investičnej priority 7i)	počet	3	5 ²	166,67
PO984 Technické zariadenia na odstraňovanie sedimentov - ukazovateľ na úrovni výkonnostného rámca PO4	počet	11	13 ¹	118,18

Zdroj: vlastné spracovanie s využitím údajov z www.opii.gov.sk/opiiapp.php/Projekty

¹ Dodatkom k zmluve o poskytnutí NFP na realizáciu projektu „Realizácia rehabilitačných opatrení v povodí Dunaja“ bol počet technických zariadení zvýšený na 17 s plánovaným termínom plnenia do konca júna 2024.

² Realizácia 3 projektov relevantných k plneniu ukazovateľa PO511 je ukončená a 2 ďalšie projekty by mali byť ukončené k ultimu roka 2023.

Plnenie merateľného ukazovateľa výstupu PO984 sa týka prebiehajúcej realizácie projektu „Realizácia rehabilitačných opatrení v povodí Dunaja“, prijímateľ SVP, š. p., s plánovaným termínom ukončenia k ultimu júna 2024 v intenciách dodatku k zmluve o poskytnutí NFP



zo dňa 22. 11. 2023. Pritom je jeho realizácia previazaná s výsledkami štúdie projektu „Opatrenia na rehabilitáciu Dunaja (DaReM – Danube Rehabilitation Measures)“.

Plnenie merateľného ukazovateľa výstupu PO511 sa týka troch projektov s ukončenou realizáciou:

- Vybudovanie zázemia pre plavidlá vo verejnom prístave Bratislava, prijímateľ VP, a.s.,
- Štúdia uskutočniteľnosti pre projekt „Modernizácia vytyčovacej techniky a plavebného značenia na vodnej ceste medzinárodného významu Dunaj“, prijímateľ SVP, š. p.,
- Zmena rýchlosti prúdenia v dolnej časti zdrže Hrušov – predprojektová a projektová príprava, prijímateľ VV, š. p.

V prípade dvoch projektov vzťahujúcich sa k plneniu ukazovateľa PO511 by mala byť ukončená realizácia do konca roka 2023. Týka sa prebiehajúcej realizácie projektov:

- Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava – predprojektová príprava, prijímateľ VP, a.s.,
- Štúdia uskutočniteľnosti pre projekt "Modernizácia technologických zariadení potrebných na zaistenie a rehabilitáciu predpísaných parametrov plavebnej dráhy medzinárodnej vodnej cesty Dunaj na úseku rkm 1 811 - 1 708 pre zvýšenie bezpečnosti a dopravnej výkonnosti vodnej cesty", prijímateľ SVP, š. p.



4. HODNOTENIE VYBRANÝCH PROJEKTOV REALIZOVANÝCH V RÁMCI PRIORITNEJ OSI 4

V intenciách zadania tematického hodnotenia - Prioritná os 4 (PO4): Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) by mali byť predmetom posudzovania investičné projekty realizované v rámci aktivity A a aktivity B.

Do zoznamu národných projektov boli zaradené projekty so schválenými projektovými zámermi.

Z uvedeného počtu boli:

- 2 projekty zaradené **v rámci oprávnenej aktivity A** – Zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty:
 - Realizácia rehabilitačných opatrení v povodí Dunaja, SVP, š. p.,
 - Modernizácia ľavej plavebnej komory – Upgrade of Gabčíkovo lock, VV, š. p.,
- 3 projekty zaradené **v rámci oprávnenej aktivity B** – Modernizácia a výstavba verejných prístavov v Bratislave a v Komárne:
 - Modernizácia a výstavba verejného prístavu Bratislava (modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení), realizácia, VP, a.s.,
 - Revitalizácia a dobudovanie prístavných hrán a spevnených plôch, realizácia, VP, a.s.,
 - Havarijné prostriedky pre verejné prístavy Bratislava a Komárno, VP, a.s.

Plánované projekty Verejných prístavov, a. s., pôvodne zaradené na realizáciu v rámci aktivity B boli neskôr zo zoznamu národných projektov vyradené predovšetkým z dôvodu nedoriešených neštandardných vlastnícko-právnych vzťahov. Teda v rámci aktivity B nie je počas programového obdobia OPII realizovaný žiaden projekt.

V priebežnom hodnotení sú tak posudzované 2 projekty tematicky zaradené v rámci aktivity A. Vzhľadom na skutočnosť, že realizácia uvedených projektov nie je v období spracovania tematického hodnotenia ukončená, hodnotenie ich prínosov môže byť iba priebežné a s obmedzenou výpovednou lehotou, nakoľko nie sú úlohou priebežného hodnotenia ich reálne prínosy a dopady v období po skončení ich implementácie.



Projekt: Realizácia rehabilitačných opatrení v povodí Dunaja
Kód ITMS 2014+: 311031A347
Prijímateľ: Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik
Obdobie realizácie: máj 2022 – december 2023

Posudzovaný projekt je realizovaný v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, Prioritná os 4 Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE), Špecifický cieľ 4.1 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste.

- Celkové schválené oprávnené výdavky dosahujú 29 864 060,00 EUR,
- nenávratný finančný príspevok predstavuje 29 864 060,00 EUR, z toho:
 - príspevok zo zdrojov EÚ v rámci Kohézneho fondu tvorí 25 384 451,00 EUR (85 %),
 - príspevok zo ŠR SR 4 472 609,00 EUR (15 %).

Projekt bol pôvodne zameraný na obstaranie 13 kusov strojno-technologických zariadení (3 plávajúce plošiny s 3 kusmi hydraulických rýpadiel na pásovom podvozku, 1 súprava na sacie bagrovanie, 2 samovýsypné nesamohybné tlačné člny, 3 nákladné vyklápacie vozidlá 6 x 6 s tandemovými príviesmi) a na rekonštrukciu 1 remorkéra. Obstarané zariadenia umožnia systematické pravidelné odstraňovanie sedimentov a ich deponovanie mimo plavebnej dráhy vodnej cesty na Dunaji v úseku zdrže Hrušov Vodného diela Gabčíkovo.

Dodatkom k zmluve o poskytnutí NFP, uzatvoreného dňa 22. 11. 2023, bol okrem iného zvýšený počet obstarávaných zariadení na 17 kusov z dôvodu zabezpečenia komplexnosti procesu odstraňovania usadzovaných sedimentov z plavebnej dráhy, odvozu odstránených sedimentov a ich deponovania. Zvýšenie počtu technických zariadení sa týka 1 obslužného člna, 1 čelného nakladača, 1 kĺbového dumpера, 1 elektrickej prípojky a transformátora a taktiež realizácie spevnených plôch pod dehydrátor vrátane pozemku na uloženie odstránených sedimentov.

V súlade s vecným doplnením obstarávaných technických zariadení bola v rámci dodatku zvýšená hodnota merateľného ukazovateľa výstupu PO984 *Technické zariadenia na odstraňovanie sedimentov* na úrovni investičnej priority 7i) a tiež na úrovni výkonnostného rámca PO4 z 13 kusov technických zariadení na 17 kusov.

V rámci realizácie projektu sú obstarávané technické zariadenia, ktoré nahradia doteraz využívanú zastaranú a nedostatočnú techniku. Prínosom uskutočnenia projektu bude možnosť vykonávať na slovenskom úseku plavebnej dráhy Dunaja v pravidelných intervaloch potrebnú údržbu tak, aby boli počas celého kalendárneho roka dodržiavané stanovené plavebné parametre splavnosti, potrebnej dopravnej výkonnosti a zároveň bezpečnosti vodnej dopravy v súlade s Európskym dohovorom o hlavných vnútrozemských vodných cestách



medzinárodného významu (AGN), s odporúčaniami Dunajskej komisie a v zmysle Belehradského dohovoru.

Projekt má vecné prepojenie na projekt DaReM, kde jednou z hlavných aktivít bolo spracovanie Štúdie rehabilitačných opatrení na Dunaji, ktorá je zameraná na návrh opatrení a technických riešení potrebných na odstránenie úzkych miest na slovenskom úseku Dunaja tak, aby boli zabezpečené trvalo udržateľné podmienky jeho splavnosti prostredníctvom eliminácie usadených sedimentov v miestach zdrže Hrušov.

Zdrž Hrušov pozostáva z viacerých hrádzi a priesakových kanálov, začína napojením na prírodný kanál VDG pri obci Kyselica – Dobrohošť. V zdrži je vybudovaná plavebná kyneta s dĺžkou 13,6 km, ktorá je napojená na koryto Dunaja v rkm 1 853,0. Táto by mala podľa odporúčaní Dunajskej komisie zabezpečovať minimálnu plavebnú hĺbku 2,5 m na úseku s voľným tokom rieky a 3,5 m na vzdutom úseku plavebnej dráhy.

Nepriaznivá situácia plavebnej dráhy Dunaja v zdrži Hrušov VD Gabčíkovo vznikala postupným zanášaním vodnej cesty rôznymi usadzovanými sedimentami a vzhľadom na nedostatok finančných zdrojov v predchádzajúcich obdobiach bola zanedbaná údržba. Podľa „Štúdie rehabilitačných opatrení v rámci projektu DaReM – Danube Rehabilitation Measures“ z mája 2019 (podklad pre začatie procesu EIA) spracovanej spoločnosťou Vodohospodársky rozvoj a výstavba, a.s., je súčasný stav zanášania zdrže Hrušov výsledkom vplyvu 25-ročnej prevádzky Vodného diela Gabčíkovo a povodňových prietokov. Sedimentácia v nádrži Hrušov sa výrazne zvýšila najmä po záplavách v rokoch 2003, 2009 a 2023. Pre viaceré plavidlá bola plytká voda v zdrži príčinou nehôd.

Štúdia odporúča zabezpečovať udržateľnosť požadovaných parametrov plavebnej dráhy a potrebnú prietokovú kapacitu prostredníctvom realizácie pravidelnej údržby, prostredníctvom odstraňovania zanášaných sedimentov, ich transportom z plavebnej kynety a uložením mimo plavebnú dráhu v samotnej zdrži pod stupňom Čunovo, resp. v hornej časti nad stupňom Čunovo v starom koryte Dunaja.

Realizácia projektu po ukončení jeho implementácie významným spôsobom prispeje k plneniu výkonnostného rámca PO4 OPII, nakoľko:

- vecným doplnením obstarávaných technických zariadení v rámci dodatku k zmluve o NFP vzrastie merateľný ukazovateľ výstupu PO984 - Technické zariadenia na odstraňovanie sedimentov na úrovni investičnej priority 7i) a tiež na úrovni výkonnostného rámca PO4 z 13 kusov technických zariadení na 17 kusov, t. j. o 30,8 % bude prekročená v OPII stanovená hodnota tohto merateľného ukazovateľa v počte 11 kusov zariadení
- predstavuje ťažiskový príspevok projektu k naplneniu stanoveného finančného ukazovateľa na úrovni výkonnostného rámca PO4 OPII podielom 64,32 % (OPII V16.1)



a 21,80 % podielom podľa OPII V1.0.

Prínosom uskutočnenia projektu prostredníctvom obstaraných technických zariadení bude zvýšenie objemu odstráneného sedimentu v úseku zdrže Hrušov VDG v rozmedzí 38,85 – 30,00 plavebných kilometrov a plavebnej dráhy nad stupňom Čunovo (1 854,00 – 1 851,75 rkm) na 300 000 m³ ročne oproti doterajšiemu objemu odstraňovaných sedimentov 50 000 – 90 000 m³/rok. Tým bude zachovaná stabilita plavebnej dráhy, obmedzí sa jej zanášanie, zabezpečia sa jej požadované parametre a celková splavnosť počas celého kalendárneho roka, čím sa vytvoria podmienky pre rast prepravnej kapacity lodnej dopravy.

Zrealizovaný projekt nebude generovať žiadne finančné príjmy, nakoľko SVP, š. p., ktorého zriaďovateľom je štát, poskytuje verejné služby a nevyberá od žiadneho lodného prepravcu poplatky za odstraňovanie sedimentov z plavebnej dráhy. Prevádzkovatelia vnútrozemskej vodnej dopravy neplatia za používanie vodnej cesty žiadne poplatky. Preto je zrejmé že projekt počas svojej životnosti nevygeneruje žiadne finančné zdroje potrebné na úhradu prevádzkových výdavkov. Podľa disponibilných údajov CBA projekt nedosahuje v žiadnom roku referenčného obdobia kladný finančný tok. Znamená to, že realizácia projektu si vyžaduje financovanie iba z verejných zdrojov vrátane financovania prevádzky v režime poskytovania verejných služieb. V CBA nie sú preukázané ani výsledky ekonomickej analýzy. Jedná sa však o celospoločensky potrebnú investíciu s pozitívnymi dopadmi aj na oblasť vnútrozemskej vodnej dopravy a priaznivými environmentálnymi účinkami.

K prínosom uskutočnenia projektu patrí odstránenie jestvujúcich prekážok a rast prepravnej kapacity na slovenskom úseku Dunaja, čo pomôže zvýšiť podiel VVD na dopravnom trhu SR. Tým vytvára pozitívne efekty v úsporách alternatívnych nákladov vznikajúcich pri iných druhoch dopravy, ktoré sú hradené z verejných zdrojov, napr. náklady na budovanie, opravy a údržbu cestnej, či železničnej siete.

Naviac realizácia projektu popri dopravných efektoch prinesie i pozitívne sekundárne environmentálne efekty.

K pozitívnym prínosom uskutočnenia projektu patrí aj obmedzenie sedimentov na dotknutom úseku Dunaja, čo vytvára lepšie podmienky pre požadovanú splavnosť, pre zlepšenie infiltračných podmienok a tvorbu zásob podzemných vôd, pre bezpečné prevádzanie extrémnych povodňových prietokov a pre zlepšenie podmienok prevodu sedimentov do starého koryta Dunaja.

Nezabezpečovanie splavnosti Dunaja by taktiež bolo v rozpore s viacerými povinnosťami Slovenska ako členského štátu EÚ normatívnej povahy i s povinnosťami signatára Belehradského dohovoru (Dohovor o režime plavby na Dunaji) a Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) a taktiež s odporúčaniami Dunajskej komisie.



EURÓPSKA ÚNIA
Európske štrukturálne a investičné fondy
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020



MINISTERSTVO
DOPRAVY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Implementácia projektu nebola z vecného a ani finančného hľadiska ukončená do 31. 12. 2023 a v zmysle dodatku k zmluve o NFP medzi MD SR a prijímateľom bol termín ukončenia implementácie hlavných aktivít projektu predĺžený do 30. 06. 2024. Z uvedeného dôvodu Riadiaci orgán OPII zaradil tento projekt medzi nefungujúce projekty v zmysle „Usmernenia č.2/2021-U (Verzia 4.0) k ukončovaniu programov financovaných zo ŠF, KF a ENRF na programové obdobie 2014 -2020“ vydaného MF SR ktoré je v súlade s viacerými relevantnými všeobecne záväznými právnymi predpismi EÚ a individuálnymi právnymi aktami. RO taktiež zaviazal prijímateľa zabezpečiť sfunkčnenie projektu v stanovenom termíne do 30. 07. 2024 a predložiť RO OPII informáciu o jeho sfunkčnení.



Projekt: Modernizácia ľavej plavebnej komory – Upgrade of Gabčíkovo lock
Kód ITMS 2014+: 311041CPT7
Prijímateľ: Vodohospodárska výstavba, š. p.
Obdobie realizácie: december 2021 – november 2023

Posudzovaný projekt je realizovaný v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, Prioritná os 4, Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE), Špecifický cieľ 4.1 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste.

- Celkové schválené oprávnené výdavky dosahujú 26 471 500,00 EUR,
- nenávratný finančný príspevok predstavuje 23 824 350,00 EUR, z toho:
 - príspevok zo zdrojov EÚ v rámci Kohézneho fondu tvorí 22 500 775,00 EUR (85 %),
 - príspevok zo ŠR SR je 1 323 575,00 EUR (5 %),
 - vlastné zdroje prijímateľa 2 647 150,00 EUR.

Projekt je zameraný na modernizáciu ľavej plavebnej komory vodného diela Gabčíkovo. Je súčasťou realizácie projektu „Inovácia a modernizácia plavebných komôr Vodného diela Gabčíkovo“.

Vodné dielo Gabčíkovo funguje od roku 1992, jeho súčasťou sú dve plavebné komory a elektrárň. Tvorí ho Stupeň Čunovo, Zdrž Hrušov – Dunakiliti, Derivačný kanál a Stupeň Gabčíkovo, ktorý rozdeľuje derivačný kanál na prírodný kanál a na odpadový kanál.

Plavebné komory sú označované v smere toku ako ľavá a pravá komora. Sú rozdelené dilatáčnými škárami na objekty horného zhlavia s vtokmi, na 6 blokov ľavej a pravej plavebnej komory a na bloky dolného zhlavia s odtokovými objektami. Celková dĺžka plavebnej komory je 358,1 m (užitočná dĺžka 275 m) a šírka v základnej škáre 100,0 m (užitočná šírka 34 m). Maximálna plavebná výška hladiny vody v plavebnej komore je 28,1 m od dna komory a minimálna plavebná hladina je stanovená na 7,5 m.



EURÓPSKA ÚNIA
Európske štrukturálne a investičné fondy
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020



MINISTERSTVO
DOPRAVY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Obrázok č. 10: Pohľad na plavebné komory a vodnú elektrárňu Vodného diela Gabčíkovo



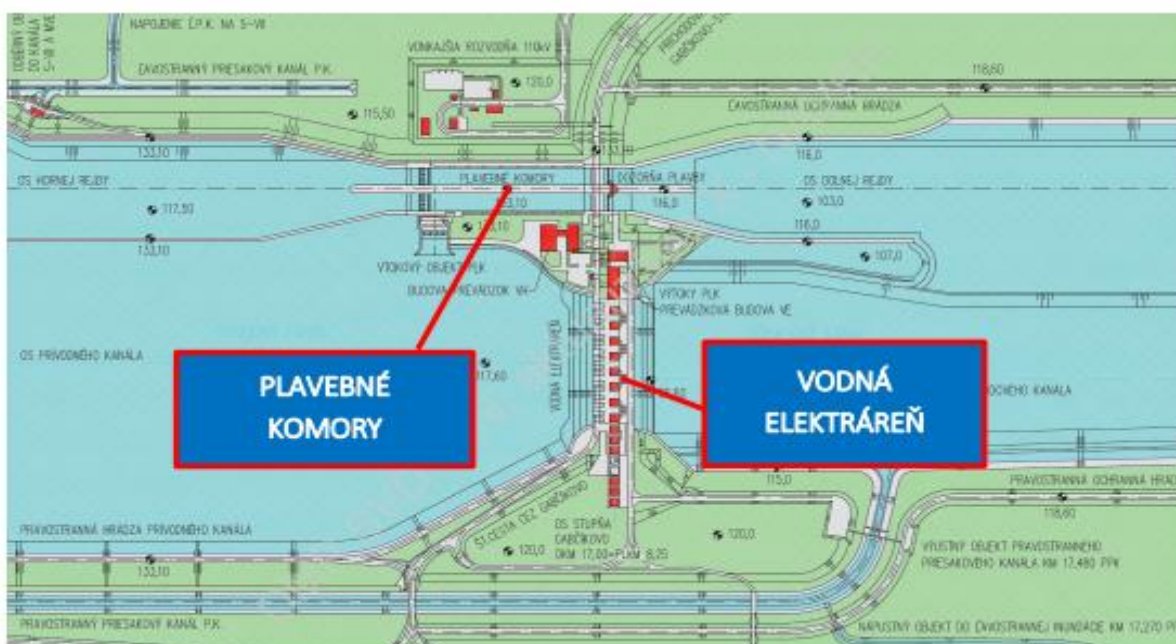
Zdroj: Vodohospodárska výstavba, š. p.

Obrázok č. 11: Pohľad na Stupeň Vodného diela Gabčíkovo



Zdroj: Inovácia a modernizácia plavebných komôr Gabčíkovo – Štúdia uskutočniteľnosti, Agentúra rozvoja vodnej dopravy a Vodohospodárska výstavba Bratislava, január 2017

Obrázok č. 12: Situácia na Vodnom diele Stupeň Gabčíkovo



Zdroj: Inovácia a modernizácia plavebných komôr Gabčíkovo – Štúdia uskutočniteľnosti, Agentúra rozvoja vodnej dopravy a Vodohospodárska výstavba Bratislava, január 2017

Prvá plavba cez VDG sa uskutočnila 04. 11. 1992. Podľa štúdie uskutočniteľnosti „Inovácia a modernizácia plavebných komôr Gabčíkovo“⁷ boli od prvej plavby do konca roka 2016 plavebné komory naplnené približne 76 000 krát. Počas dlhodobej prevádzky sú plavebné komory namáhané relatívne veľkými účinkami statického a hydradynamického zaťaženia, čo prispieva k postupnému zhoršovaniu ich technického stavu.

Od spustenia prevádzky, teda viac ako 30 rokov, sú plavebné komory v podstate v nepretržitej prevádzke. To v súčasnom období ohrozuje bezpečnosť a spoľahlivosť ich prevádzkyschopnosti. Z uvedeného dôvodu Európsky koordinátor pre koridor Rýn – Dunaj špecifikoval vo svojom pracovnom pláne tento stav ako jednu z najdôležitejších prekážok pre rozvoj celého koridoru a pre jeho riadne fungovanie a zároveň ako nevyhnutnú podmienku uskutočniť modernizáciu a inováciu oboch plavebných komôr.

Každá z plavebných komôr VDG je dimenzovaná na kapacitu súbežného preplavenia troch štandardných dunajských zostáv pozostávajúcich z troch šleпов a z tlačeneho remorkéra s nosnosťou 2 500 ton. Do plavebnej komory sa vedľa seba naraz zmestia tri jedenásť metrov široké šlepy s celkovým výtlakom v plavebnej komore 7 500 ton.

⁷ Inovácia a modernizácia plavebných komôr Gabčíkovo – Štúdia uskutočniteľnosti, Agentúra rozvoja vodnej dopravy a Vodohospodárska výstavba Bratislava, január 2017



V dôsledku nezrealizovania Vodného diela Nagymaros z maďarskej strany sa dostatočne nevzdala hladina Dunaja pod VDG nie sú tak zabezpečené potrebné hĺbky v úseku VDG od rkm 1 811,00 po rkm 1 708,00 (súčasť slovensko – maďarského úseku). Nachádzajú sa tu viaceré brody s malou hĺbkou, čo limituje splavnosť Dunaja.

Stav oboch plavebných komôr pred ich modernizáciou obmedzoval bezpečnosť, kapacitu, a spoľahlivosť plavby lodí:

- z dôvodu porúch v hydraulickom plniacom systéme – poruchové klapky systému v technologickej časti, degradovaný betón v stavebnej časti a poruchy riadiaceho systému v plavebnej komore (nevyhovujúce tvarovanie trás, chybné riadenie hydraulického systému), či zlyhávania horných i dolných vrát plavebných komôr, bola jedna z plavebných komôr uzavretá a funkčnosť druhej bola obmedzená,
- v dôsledku nedostatočného kontrolného systému plavebnej prevádzky vznikala nebezpečná manipulácia s vodným tokom obmedzujúca plavebnú hĺbku na plytkých miestach a spôsobujúca nespoľahlivosť merania výšky hladín,
- nedostatočne utesnené podlažie a dilatačné škáry spôsobovalo ohrozenie celkovej stability plavebných komôr.

V štúdiu uskutočniteľnosti „Inovácia a modernizácia plavebných komôr Gabčíkovo“ je špecifikovaných 7 oblastí potrebnej obnovy súčastí VDG:

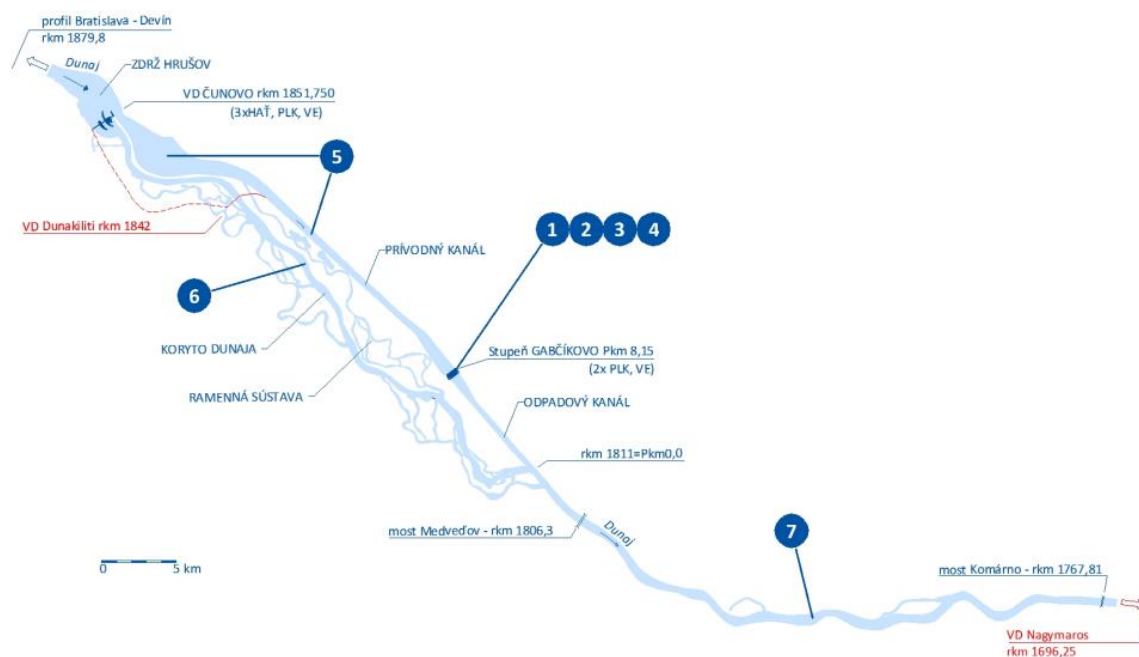
1. hydraulický systém plnenia a vyprázdňovania plavebných komôr - uzávery plniacich a vyprázdňovacích kanálov, kanály a priebeh plnenia a vyprázdňovania,
2. technologické vybavenie zhlaví plavebných komôr a ich priestorov - hlavné horné vráta, dolné vráta, náhradné horné vráta, plávajúce bitvy slúžiace na stabilizáciu plavidiel pri preplavovaní v plavebnej komore, dynamická ochrana pred nárazom plavidiel, skládka provizórneho hradenia a tiež súčasti technologického vybavenia a súvisiace stavebné časti,
3. vypracovanie a zavedenie softvérovej aplikácie Expertného kontrolného systému plavebnej prevádzky, ktorý bude kontrolovať plavebno – energetickú prietokovú a hladinovú prevádzku VDG tak, aby bola zaistená jej bezpečnosť, efektívnosť a spoľahlivosť,
4. utesnenie podlažia a dilatačných škár plavebných komôr,
5. plavebná dráha v Zdrži Hrušov – Dunakiliti a v prírodnom kanáli,
6. koryto Dunaja v úseku rkm 1 851,00 – 1 811,00,



7. plavebná dráha v úseku rkm 1 811,00 – 1 708,00 pod Vodným dielom Gabčíkovo.

Lokalizácia uvedených oblastí, ktoré si vyžadujú riešenia, sú názorne zobrazené na nasledujúcom obrázku.

Obrázok č. 13: Situácia VD Gabčíkovo s lokalizáciou oblastí potrebnej nápravy



Zdroj: Inovácia a modernizácia plavebných komôr Gabčíkovo – Štúdia uskutočniteľnosti, Agentúra rozvoja vodnej dopravy a Vodohospodárska výstavba Bratislava, január 2017

Uvedená nepriaznivá prevádzková situácia v rámci plavebných komôr tak pred obnovou nezabezpečovala plnenie záväzných parametrov plavebnej dráhy potrebných pre celoročné využívanie vodnej dopravy na dôležitej vodnej ceste medzinárodného významu E80 v rámci multimodálneho TEN-T koridoru Rýn – Dunaj. Zároveň nebola v súlade s Európskym dohovorom o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN), s Belehradským dohovorom a s odporúčaniami Dunajskej komisie.

Oba projekty modernizácie ľavej a pravej komory VDG boli preto realizované vo väzbe na potrebu zabezpečenia bezpečnej a spoľahlivej plavby na slovenskom úseku Dunaja.

Realizácia posudzovaného projektu modernizácie ľavej plavebnej komory je priamo previazaná s realizáciou projektu „Inovácia a modernizácia plavebných komôr pre zvýšenie bezpečnosti a intenzity vodnej dopravy na Vodnom diele Gabčíkovo“ spolufinancovaného z Nástroja na



prepájanie Európy – CEF. S využitím zdrojov CEF bola uskutočnená modernizácia pravej plavebnej komory, ktorá je v prevádzke od novembra 2021.

Realizáciou stavebných prác zakomponovaných do posudzovaného projektu modernizácie ľavej plavebnej komory sú ťažiskovo:

- modernizované/nahradené horné a dolné vráta ľavej komory VDG,
- inovovaný systém na plnenie a vyprázdňovanie komory vodou (vrátane technológií na dosiahnutie čo najrýchlejšie možného naplňovania/vyprázdňovania komory pri minimalizácii zaťaženia jednotlivých častí plniaceho systému),
- vymenené horné klapkové vráta a dynamická ochrana vrát,
- stabilizované podlažie vrátane betónových konštrukcií plavebnej komory zvyšujúcich ich spoľahlivosť a konštrukčnú stabilitu,
- zriadené dynamické ochrany, modernizované drážky a bitvy, a tiež aplikovaný softvér BIM – 3D model umožňujúci rýchle vyhodnotenie konkrétneho miesta poruchy.

Strategickým cieľom projektu je zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a tým aj konkurencieschopnosti vodnej cesty Dunaj, ktorá je súčasťou transeurópskej dopravnej siete (TEN-T).

Prínosom realizácie projektu je posilnenie udržateľnosti vodnej dopravy medzi Slovenskom a ostatnými krajinami na Dunajskej vodnej ceste, zvýšenie jej bezpečnosti a dopravnej kapacity, ale i rýchlosti a plynulosti plavby lodí a v neposlednom rade podpora ekonomicky efektívneho a environmentálne ohľaduplného druhu dopravy, čo zodpovedá strategickým zámerom EÚ a SR v oblasti vodnej dopravy,

Realizácia projektu taktiež významným spôsobom napomáha k splneniu požiadavky dobudovania základnej časti infraštruktúrnej siete TEN-T do roku 2030 v intenciách Nariadenia EP a Rady (EÚ) č. 1315/2013.

Komplexná modernizácia a inovácia oboch plavebných komôr VDG umožňuje poskytovať nepretržité, stabilné a bezpečné plavebné podmienky prejazdu lodí. Prínosom je i pozitívny efekt zo skrátenia potrebného času na prepravu lodí cez plavebnú komoru na približne 20 minút oproti pôvodnému priemernému času 45 minút pred modernizáciou plavebných komôr. Eliminované budú i výpadky prevádzky plavebných komôr, ktoré dlhší čas často blokovali plavbu na Dunaji. Podľa disponibilných údajov bola plavba počas dlhšieho času blokováná napr. v roku 2012 počas 16 dní, v roku 2013 to bolo 14 dní a v roku 2014 až 29 dní.



K prínosom realizácie projektu teda patrí príspevok k stabilným a dostatočným plavebným podmienkam, čo napomáha k využitiu plného potenciálu Dunajskej vodnej cesty a k ekonomickej životaschopnosti poskytovania služieb nákladnej lodnej dopravy na Dunaji vrátane zníženia časových strát lodných prepravcov a poklesu ich prevádzkových nákladov.

Projekt jeho úspešnou implementáciou taktiež významným spôsobom prispieva aj k naplneniu finančného ukazovateľa stanoveného výkonnostného rámca PO4 OPII podielom 26,58 % (alokácia v OPII V16.1) a 9,01 % podielom podľa alokácie v OPII verzia 1.0.

Realizácia projektu bola zavŕšená v plánovanom termíne. Dňa 21. 12. 2023 bola oficiálne uvedená do skúšobnej prevádzky ľavá plavená komora, riadna prevádzka je naplánovaná od januára 2024. Tým sú po takmer piatich rokoch v prevádzke obe obnovené plavebné komory VDG.

Celkovo je potrebné uviesť, že ciele oboch investičných projektov realizovaných v rámci Aktivít A boli stanovené v súlade so strategickými cieľmi EÚ a SR v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy a Špecifického cieľa 4.1 PO4 OPII. Boli zamerané na zlepšenie splavnosti slovenského úseku dunajskej vodnej cesty a ich realizácia priniesla očakávaný okamžitý efekt v podobe pozitívneho dosahu na zlepšenie podmienok a bezpečnosti plavby na slovenskom úseku Dunaja.



5. HLAVNÉ ZÁVERY Z HODNOTENIA

Vodná doprava má významnú úlohu vo vnútroštátnych, najmä však v medzinárodných, prepravných reláciách na zjednotenej sieti európskych vnútrozemských vodných ciest. Význam vodnej dopravy zároveň umocňuje fakt, že približne polovica obyvateľstva Európy žije pri pobreží alebo popri vnútrozemských vodných cestách.

Vodná doprava, tak ako aj iné druhy dopravy, má svoje základné výhody i nevýhody. Medzi jej nesporné výhody patria:

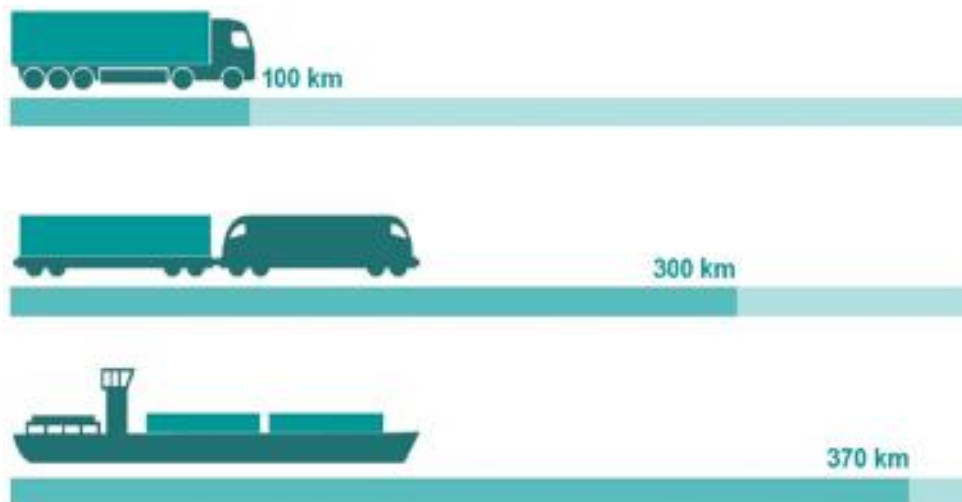
- vnútrozemské plavidlá majú nosnosť porovnateľnú so stovkami kamiónov, čím je možné šetriť prepravné náklady, znižovať emisie a odľahčovať cesty,
- vysoká kapacita a možnosť prepravy nadrozmerných nákladov, ktoré nie je možné z dôvodu technických obmedzení ciest a železníc prepravovať iným spôsobom,
- malá ekonomická náročnosť vodnej dopravy: vnútrozemské plavidlo dokáže dopraviť zároveň jednu tonu nákladu takmer štyrikrát ďalej ako kamión s rovnakou spotrebou energie (370 km oproti 300 km po železnici a 100 km kamiónom),
- ekologická šetrnosť.

Vodná doprava má samozrejme i svoje nevýhody. Medzi základné možno zaradiť nasledujúce:

- je pomalšia a tým je predurčená na prepravu komodít, ako sú kovové rudy, poľnohospodárske produkty, ropné produkty, či uhlie. Rovnako je záber vnútrozemskej vodnej dopravy (VVD) geograficky obmedzený,
- je závislá na prírodných faktoroch,
- je potrebné využívať i ostatné druhy dopravy pri konečnej preprave tovaru na súši k určenému adresátovi,
- vyžaduje veľké vstupné investície.



Obrázok č. 14: Energetická efektívnosť - vzdialenosť prepravy 1 tony nákladu pri rovnakej spotrebe energie

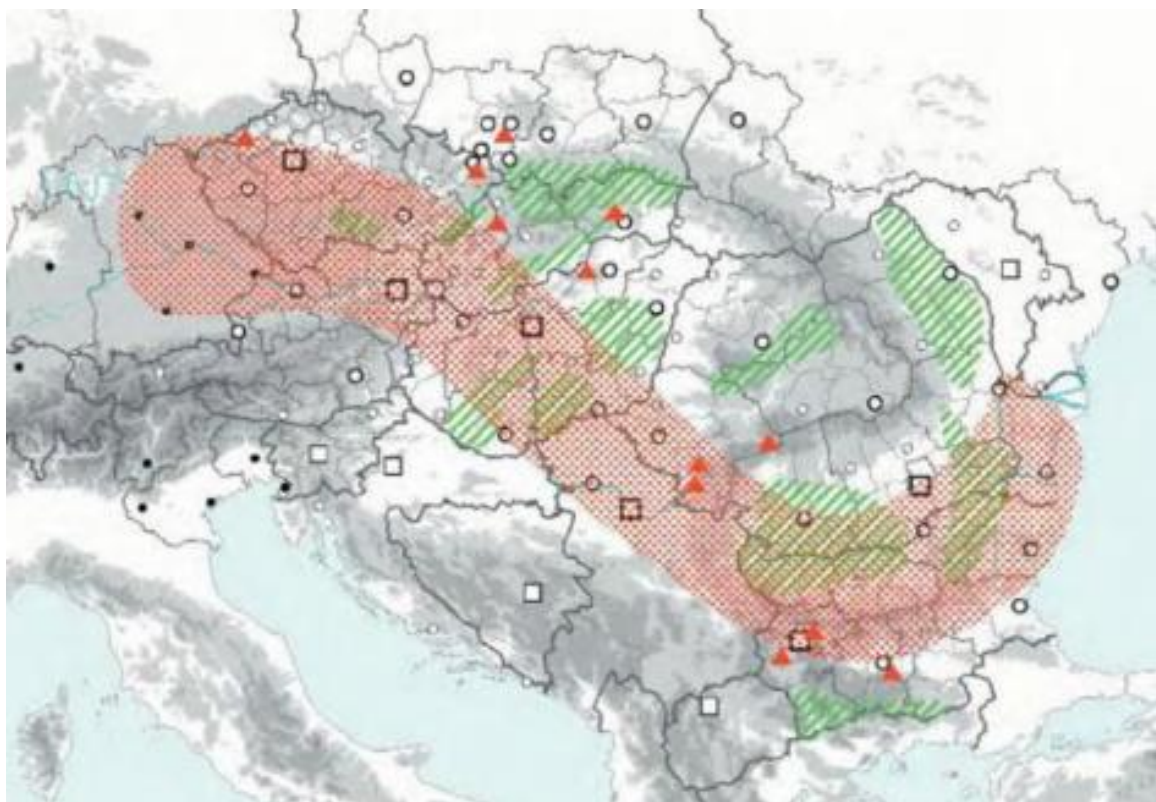


Zdroj: Via Donau, dcérska spoločnosť rakúskeho Ministerstva dopravy, inovácií a technológie

Prípadová štúdia Dunajská os, ktorá sa stala súčasťou súhrnnej správy programu OECD – „Prístavné mestá, zamerané na vnútrozemské prístavy a prístavné mestá svetových kontinentov“, uvádza, že dunajský región má veľký význam pre Európu zo sociálneho i hospodárskeho hľadiska. V povodí Dunaja žije 115 miliónov obyvateľov a krajiny v jeho povodí (s vyňatím Nemecka) tvoria HDP v hodnote viac ako 1 300 miliárd EUR (2011). Hlavné mestá podunajských krajín Viedeň, Bratislava, Budapešť, Belehrad, Sofia a Bukurešť spoločne vytvárajú silnú os hospodárskeho rozvoja tzv. Dunajský pás.



Obrázok č. 15: Dunajský pás



Zdroj: Rakúsky inštitút pre regionálne štúdie a územné plánovanie, 2000

Vysvetlivka: Zelené plochy označujú vidiecke oblasti, červená plocha vyznačuje dunajské pásmo ekonomického rozvoja, trojuholníky zasa priemyselné koncentrácie, štvorce a bodky predstavujú mestá podľa ich veľkosti

Vstupom podunajských krajín do EÚ, Maďarska a Slovenskej republiky v roku 2004 a Bulharska a Rumunska v roku 2007, blahobyť podunajských krajín nadobudol priamy význam pre ostatné krajiny EÚ. Vznikli nové bezbariérové trhy a ekonomické príležitosti, ktoré v týchto krajinách stále rastú. Ďalšie európske krajiny objavili nové príležitosti vo výmene pracovnej sily, tovarov a zahraničných priamych investícií do podunajských krajín EÚ.

Po ekonomickej integrácii podunajských krajín do EÚ sa zvýšil aj dopyt po dopravných službách. Keďže miera hospodárskeho rastu podunajských krajín presiahla priemer EÚ, predpokladá sa, že aj doprava pozdĺž tejto osi smerom do budúcnosti výraznejšie vzrastie a prekoná súčasnú priemernú hodnotu. Očakáva sa, že vnútrozemská plavba po Dunaji by mohla hrať dôležitú úlohu pri uspokojovaní dopytu po doprave.



V štúdií OECD⁸ boli do prieskumu zahrnutí aj rôzni výrobcovia áut, ako napríklad Volkswagen a Kia Motors s fabrikami na Slovensku. Títo výrobcovia všeobecne vnímajú VVD ako príliš pomalú a málo spoľahlivú pre ich inbound logistiku, ktorá štandardne pracuje s nízkymi objemami a s just-in-time procesmi. Pre služby inbound logistiky je využívaná najmä cestná doprava, v niektorých prípadoch aj železničná doprava. Pre outbound logistiku je preferovaná cestná aj železničná doprava. Výrobcovia áut naznačili, že z hľadiska outbound logistiky vidia potenciál využitia VVD, hoci je limitovaný.

VVD využíva aj chemický priemysel a priemysel na výrobu hnojív (napríklad spoločnosť Duslo a.s.), a to najmä na doručovanie produktov pre zákazníkov v Nemecku, v Rakúsku a v strednej Európe.

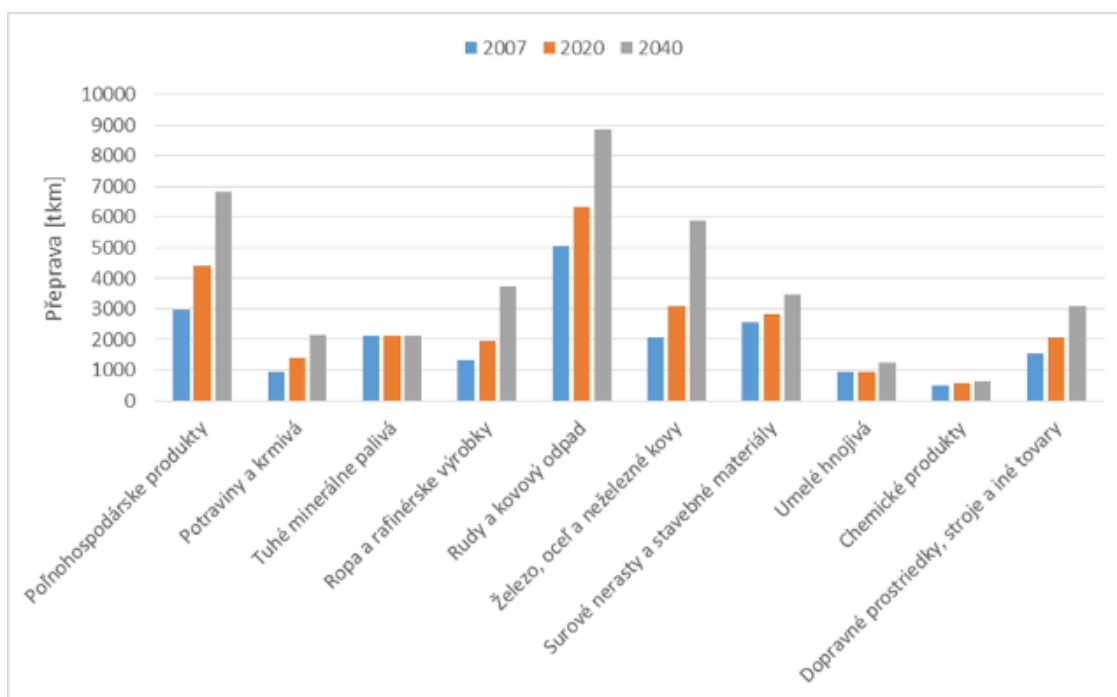
Hlavné objemy vo VVD zaznamenáva rafinérsky priemysel (rafinérsko-petrochemická spoločnosť Slovnaft, a.s.), chemický a oceliarsky priemysel a priemysel na výrobu hnojív. Jedná sa o priemyselné odvetvia, ktoré vyžadujú a produkujú veľké objemy komodít, na prepravy ktorých je ideálne využitie VVD. Od týchto priemyselných odvetví sa neočakáva, že budú významne rásť, ale v rámci nich existuje potenciál pre zvýšenie trhového podielu využívania VVD prostredníctvom vytvorenia multimodálnej dopravy.

V automobilovom a elektronickom priemysle nie je VVD príliš využívaná, nakoľko preprava tovarov v týchto odvetviach si vyžaduje veľkú mieru načasovania a flexibility. Nízka úroveň využívania služieb VVD v automobilovom a elektronickom priemysle na Slovensku môže byť spôsobená aj nedostatkom ponuky - v Bratislave totiž v súčasnosti nie je pravidelná plánovaná vo VVD kontajnerová služba. Je teda potrebné poznamenať, že potenciál využitia VVD v automobilovom a elektronickom priemysle existuje, ale iba pod podmienkou, že bude poskytovaná spoľahlivá služba. Vytvorenie kontajnerového terminálu môže byť zohľadnené, aj keď železničná doprava bude v tomto ohľade predstavovať pre služby VVD silnú konkurenciu.

Pre posúdenie budúceho potenciálu pri preprave komodít po Dunaji je možné využiť výstupy prognózy vývoja prepravných komodít spracované na základe požiadavky Európskej komisie „Strednodobá a dlhodobá perspektíva rozvoja VVD v Európskej únii“.

⁸ OECD, Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings (Potreba investícií do strategickej dopravnej infraštruktúry: hlavné zistenia), Publikácie OECD, Paríž, 2011

Graf č. 4: Prognóza prepravy komodít po Dunaji v tkm



Zdroj: NEA, 2011

Z uvedeného grafu prognózy prepravy komodít po Dunaji je možné pozorovať, že do roku 2020 sa očakával nárast prepravy tovarov vodnými cestami takmer vo všetkých segmentoch. Najväčší nárast bol očakávaný v segmentoch poľnohospodárskych produktov, ropy a rafinérskych výrobkov, rudy a kovového odpadu, dopravných prostriedkov a iného tovaru. Z grafu teda vyplýva, že **pri všetkých identifikovaných výrobkoch s potenciálom a s vhodnými podmienkami pre prepravu prostredníctvom vodnej cesty sa v budúcnosti očakáva nárast prepravy po Dunajskej vodnej ceste.** Z pohľadu charakteristík produktov a očakávaného nárastu prepravy produktov v uvedených kategóriách po Dunajskej osi má vodná doprava na Slovensku veľký potenciál. Pre plné využitie tohto potenciálu je ale potrebné zabezpečiť optimálnu splavnosť vodnej cesty a zároveň rýchlosť a spoľahlivosť pri prekládke tovaru a komodít. Podľa disponibilných štatistických údajov Eurostat, výkony nákladnej VVD dosahovali v tkm v období rokov 2007 – 2017 rast o cca 6 % ročne. Avšak v rokoch 2019 – 2020 bolo v dôsledku pandémie COVID-19 a celkového hospodárskeho poklesu zaznamenané zníženie výkonov. V roku 2021 vzrástli medziročne o 3,97 % a postupne sa priblížili k obdobiu pred pandemiou.

Z analýzy trhu, ktorá bola realizovaná v rámci materiálu „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava“ vyplýva predpoklad, že objem nákladnej dopravy v prístave Bratislava vzrastie **z 1,83 milióna ton v roku 2014 na 3,63 milióna ton v roku 2030** i napriek tomu, že prognóza nebrala do úvahy významné rozvojové aktivity v prístave.



Popri potenciálnom využívaní prekládky hromadného tovaru bola v prognóze identifikovaná potenciálna prekládka kontajnerovej prepravy vyjadrenej v TEU, možnosť prepravy stavebných materiálov, ako sú napr. piesok, kamenivo a cement. V neposlednom rade sa uvažovalo aj s možnosťami prepravy automobilov a súvisiacich produktov, častí automobilov, jednotlivých dielov, resp. aj iných produktov ako sú pneumatiky, obuv a odevy, nábytok, liečivá, či tovary elektronického priemyslu. Je veľmi pravdepodobné, že všetky tieto produkty budú prepravované v kontajneroch, čo predstavuje významnú perspektívu pre rast využívania VVD na slovenskom úseku Dunaja. Kontajnerový terminál má potenciál pritiahnuť objem až na úrovni približne 40 000 TEU jednotiek, t. j. od 400 000 do 600 000 ton tovaru. Tento prístup však vyžaduje profesionálneho operátora so serióznou marketingovou stratégiou.

Na základe modálneho podielu vnútrozemskej vodnej dopravy v podobných situáciách v iných európskych prístavoch, bol aplikovaný rovnako konzervatívny modálny podiel vnútrozemskej vodnej dopravy v priemere na úrovni 20 % z celkových importných a exportných nákladných tokov prepravných spoločností.

V súvislosti s projektami vodných ciest sa objavujú rôzne porovnania cestnej a železničnej dopravy s vodnou dopravou. Porovnáva sa ekonomika, prepravná kapacita a iné kritériá, ale veľmi často sa zabúda na jeden zásadný rozdiel, ktorý je podstatný vo vzťahu k životnému prostrediu. Ak sa na medzinárodný diaľničný ťah, či železničný koridor zameriame z pohľadu živých organizmov, zistíme, že diaľničné či železničné teleso nedáva životu veľa šancí a nie je podstatné, či sa bude jednať o jar, leto, či zimné ročné obdobie - všetky živé organizmy, ktoré sa pokúsia zdieľať tento priestor, budú negatívne ovplyvnené. Cestné a železničné koridory jednoznačne vytvárajú v krajine stopu, ktorá trvalo negatívne ovplyvňuje životné prostredie vo svojom okolí.

Pri vodných cestách je situácia zásadne odlišná. Vodná dopravná tepna a jej okolie zostáva aj pri vysokom zaťažení stále živým priestorom, ktorý je vhodný pre život mnohých živočíchov a rastlín, s mnohými ďalšími funkciami, ako je len doprava. Na rozdiel od cestných a železničných koridorov je možno vodné koridory budovať tak, aby ekologicky prínosné funkcie vodnej cesty boli maximálne zdôraznené a nepriaznivé vplyvy vodnej stavby a jej prevádzky boli potlačené na minimum. Skúsenosti z budovania moderných vodných ciest v západnej Európe ukazujú, že pozitívne vplyvy na životné prostredie môžu významne prevážiť nad negatívnymi. Plytké pobrežné zóny, kúpacie jazierka, oživené slepé ramená a obnovené lužné lesy, rovnako ako pobrežné porasty krovín a stromov, vytvárajú nové životné priestory pre vtáky, pre vodné živočíchy i pre človeka.

Aj pri porovnaní jednotlivých kvantifikovateľných parametrov je vnútrozemská plavba najohľaduplnejší druh pozemnej dopravy k životnému prostrediu. Ako už bolo spomenuté v predchádzajúcich častiach hodnotenia, celkové externé náklady v EÚ, za ktoré sa považujú náklady spoločnosti spojené s odstraňovaním nepriaznivých dôsledkov, (ako napríklad vzniknuté nehody, hluk, látky znečisťujúce ovzdušie a plyny ovplyvňujúce klímu), sú vyčíslené



na 2,70 EUR na 1 000 tonokilometrov. Dosahujú len cca 13 % externých nákladov z cestnej dopravy a sú iba tretinové v porovnaní s vlakovou dopravou. Pre presné porovnanie: v cestnej doprave je to 20,10 EUR a v železničnej doprave 8,00 EUR.⁹ Najväčšiu položku v tomto ohľade však u vodnej dopravy predstavujú emisie škodlivín do ovzdušia.

Vnútrozemská vodná doprava môže ovplyvňovať riečne ekosystémy a ohroziť splnenie cieľov Rámcovej smernice EÚ o vode, ktorá smeruje k „dobrému ekologickému stavu“ všetkých vôd do roku 2015, respektíve najneskôr do roku 2027. Vo viacerých dokumentoch upravujúcich ochranu životného prostredia sa uvádza, že samotná ľudská činnosť ovplyvňuje ekologický a chemický stav riek rôznym spôsobom. Problémom z hľadiska ochrany životného prostredia nie je len samotná vodná doprava, projekty zamerané na rozvoj vodných ciest, ale i výroba elektrickej energie vodnými elektrárnami, či regulácia vodných tokov spojená s ochranou pred povodňami.

V dokumentoch sa upozorňuje, že z hľadiska životného prostredia majú zásadný vplyv hlavne tie technické opatrenia, ktoré menia pôvodné hydromorfologické vlastnosti k horšiemu (napr. transport sedimentov, morfodynamický rozvoj siete kanálov, výmenné procesy medzi riekami a záplavovými územiami, režim podzemnej vody) a/alebo menia prirodzené zastúpenie rastlín a živočíchov (napr. bariérami pre migrujúce druhy rýb alebo deštrukciou riečného brehu, dna a miest na neresenie rýb).

Pred realizáciou prípadných rozvojových a investičných projektov je preto v súlade s platnou legislatívou nevyhnutné posúdiť potrebu vypracovania analýz dopadu na životné prostredie - na okolité vodné zdroje, vplyv na oblasti NATURA 2000, ako aj na klimatické zmeny. Vzhľadom na polohu, t. j. na vodnej ploche, ako aj na bezprostrednú blízkosť chránených území NATURA 2000, je navyše potrebné brať do úvahy aj potenciálny dopad investičných a rozvojových aktivít v kontexte Rámcovej smernice o vode a Smernice o biotopoch.

Posudzovanie vybraných projektov realizovaných v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, PO4 Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) so Špecifickým cieľom 4.1 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste preukázalo, že posudzované projekty sú ťažiskovo orientované na riešenie naliehavých problémov týkajúcich sa zlepšenia splavnosti dunajskej vodnej cesty (oprávnená aktivita A).

Z celkového počtu **33 schválených projektových zámerov** zaradených do Zoznamu národných projektov PO4 OPII bolo v čase spracovania záverečnej správy implementovaných 7 neinvestičných projektov a ku koncu roka 2023 by mali byť ukončené ďalšie 4 projekty. Spolu predstavuje podiel zrealizovaných projektov iba 33,33 % na plánovaných projektoch

⁹ Planco Consulting GmbH, Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Rail-ways and Inland waterways (Porovnanie spôsobov dopravy z ekonomického a ekologického hľadiska: cesty, železnice a vnútrozemské vodné cesty), november 2007



so schválenými projektovými zámermi:

- projekty zaradené do **oprávnenej aktivity A** - realizácia 2 hodnotených projektov nie je v čase spracovania záverečnej správy ešte úplne ukončená. Završenie realizácie projektu „Modernizácia ľavej plavebnej komory – Upgrade of Gabčíkovo Lock“ je plánovaná ku koncu novembra 2023.
Obdobie realizácie projektu „Realizácia rehabilitačných opatrení v povodí Dunaja“ bolo dodatkom k zmluve o NFP predĺžené z novembra 2023 do júla 2024 a a RO OPII ho zaradil medzi nefungujúce projekty s povinnosťou prijímateľa zabezpečiť jeho sfunkčnenie do 31. 07. 2024,
- vyradené boli všetky 3 projekty zaradené do **oprávnenej aktivity B** predovšetkým z dôvodu nevysporiadaných a neštandardných majetkovo-právnych vzťahov prijímateľa spoločnosti Verejné prístavy, a.s. ,
- z troch schválených investičných projektov prijímateľa Dopravný úrad, ktorých realizácia bola zaradená do **oprávnenej aktivity C**, boli na základe dohody s RO ku koncu programového obdobia vyradené 2 projekty.
Plánované je ukončenie 1 projektu prijímateľa (DÚ). Vyradený bol aj 1 projekt prijímateľa VV, a.s.,
- ukončená je realizácia 7 projektov obsahovo zameraných na predinvestičnú a projektovú prípravu (**oprávnená aktivita E**).
Ku koncu roka 2023 je taktiež plánované ukončenie ďalších 2 projektov.
V rámci tejto aktivity neinvestičného charakteru bolo celkovo vyradených 15 projektových zámerov.

Z uvedeného vyplýva, že spracované tematické hodnotenie nemôže byť komplexné a vyčerpávajúce tak ako hodnotenie dopadov po ukončení implementácie projektov realizovaných v rámci PO4 OPII. V dôsledku dosiaľ neukončenej realizácie viacerých projektov spolufinancovaných z PO4 OPII má hodnotenie iba charakter priebežného hodnotenia. Jeho výpovedná hodnota je tak čiastočne obmedzená i z toho dôvodu, že vzhľadom na blížiaci sa definitívny konečný termín programového obdobia sa situácia dynamicky mení. Z tohto dôvodu nie je ani možné momentálne objektívne preukázať skutočný vplyv dopadu z uskutočnených projektov na zlepšenie podmienok splavnosti Dunaja, či na rozvoj a na zvýšenie podielu vnútrozemskej vodnej dopavy prostredníctvom presunu nákladnej dopavy z ciest na lodnú dopravu.

Samotná realizácia investičných projektov zameraných na elimináciu rizikových miest ohrozujúcich splavnosť na slovenskom úseku medzinárodnej rieky Dunaj napomôže vytvoriť požadovaný kapacitný potenciál pre zabezpečenie efektívnych a k životnému prostrediu ohľaduplných potrieb nákladnej vodnej dopavy na slovenskom úseku Dunaja s pozitívnym



dopadom na zlepšenie splavnosti Dunaja medzi Severným morom a Čiernym morom.

V tomto smere je pozitívnym príspevkom i implementácia 9 projektov zaradených do oprávnenej aktivity E zameranej na predinvestičnú a projektovú prípravu finančne náročných projektov dobudovania a modernizácie infraštruktúry vodnej cesty a prístavov na Dunaji, ktorá vytvára priestor pre ich skoršiu realizáciu v nastávajúcom období. Uskutočnenie takto pripravených investičných projektov by malo napomôcť rastu výkonov ekologickej VVD a transferu prepravy z iných dopravných módov, ktorá sa postupne pozitívne premietne aj do rozvoja slovenskej ekonomiky smerom k nízkouhlíkovému a zdrojovo efektívnejšiemu hospodárstvu a do tvorby nových pracovných miest.

Vo vzťahu k projektom realizovaným v rámci PO4 OPII je teda dôležité zohľadňovať aj aspekt ich dopadov na oblasť životného prostredia nakoľko:

- Dunaj preteká územím Chránenej krajiny oblasti Dunajské Luhy, kde platí 2. stupeň ochrany podľa Zákona č. 543 Z. z. o ochrane prírody a krajiny,
- CHKO Dunajské Luhy je zaradená do medzinárodne významných mokradňových území podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach,
- slovensko - maďarský úsek Dunaja patrí do európskej siete chránených území NATURA 2000 a to Chránené vtáčie územie Dunajské Luhy SKCHVÚ 007, či Územia európskeho významu SKUEV0295 Biskupské Luhy a Územia európskeho významu SKUEV0270 Hrušovská nádrž, pozdĺž rieky Dunaj sa nachádza strategicky významná Chránená vodohospodárska oblasť Žitný ostrov, ktorá predstavuje najväčšiu zásobáreň kvalitnej podzemnej pitnej vody na Slovensku a patrí k najväčším veľkokapacitným zdrojom kvalitnej pitnej vody v strednej Európe.



Záver vyplývajúce z analytickej fázy hodnotenia projektov realizovaných v rámci PO4 OPII sú obsiahnuté v odpovediach na stanovené hodnotiace otázky zo strany zadávateľa:

5.1 Hodnotiaca otázka č. 1

Čo bolo hlavnou príčinou nižšieho čerpania finančných prostriedkov pri implementácii PO4 OPII v súvislosti s napĺňaním jej cieľov?

V nadväznosti na predchádzajúce časti hodnotiacej správy je zrejmé, že k strategickým záujmom Európskej únie patrí podpora udržateľnej mobility, čo je špecifikované vo všetkých relevantných dokumentoch EÚ.

Vo všeobecnosti je náležité uviesť, že všetky **plánované intervencie alokované na realizáciu projektov začlenených do zoznamu národných projektov** v rámci PO4 OPII, mali svoje vecné opodstatnenie a boli oprávnené v súlade so stanoveným ŠC 4.1 – Zlepšenie služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste. Všetky projektové zámery boli cieľovo orientované na riešenie dlhodobo zanedbaných problémov VVD. Vecne boli zamerané:

- na zlepšenie parametrov infraštruktúry a odstránenie identifikovaných kritických miest plavebnej dráhy Dunaja,
- na modernizáciu zastaranej infraštruktúry verejných prístavov v Bratislave a v Komárne,
- na skvalitnenie poskytovania služieb v uvedených verejných prístavoch.

Ich realizácia taktiež mala potenciál prispieť k pozitívnym dopadom na oblasť životného prostredia a na bezpečnosť a spoľahlivosť prevádzky vnútrozemskej vodnej dopravy. Týka sa to všetkých projektov investičného i neinvestičného typu. Možno konštatovať, že ciele pri všetkých realizovaných projektoch podľa disponibilnej dokumentácie k jednotlivým projektom (predovšetkým štúdie uskutočniteľnosti a posudzovanie vplyvov na životné prostredie) boli v predprojektovej etape prípravy stanovené súladne so ŠC 4.1. Ak by sa všetky schválené projektové zámery podarilo uskutočniť, mali by potenciál prispieť k dostatočnej účinnosti „uskutočnených“ intervencií alokovaných do realizácie schválených projektových zámerov. Podľa všetkých disponibilných dokumentácií projektov spracovaných v prípravnej etape v rámci aktivity E, by ich uskutočnenie prispelo:

- ku skvalitneniu vodnej infraštruktúry na slovenskom úseku Dunaja a infraštruktúry verejných prístavov Bratislava a Komárno, čo by vytvorilo potenciál pre žiaduci rast modálneho podielu VVD na dopravnom trhu SR,
- ku zníženiu negatívnych environmentálnych dopadov z prevádzky VVD v povodí Dunaja,
- k rastu bezpečnosti a plynulosti plavby.



Realizácia projektov zaradených do PO4 OPII bola však počas programového obdobia OPII poznačená viacerými problémami, ktoré v konečnom dôsledku viedli k tomu, že pôvodná alokácia EÚ zdrojov musela byť zo strany RO OPII počas programového obdobia postupne znižovaná z pôvodných 116 450 000 EUR na súčasných 39 463 000 EUR, teda o 66,1 %.

Z 33 projektových zámerov zaradených do zoznamu národných projektov bolo v skutočnosti zrealizovaných 7 projektov neinvestičného charakteru, resp. 4 projekty sa v súčasnom období nachádzajú v stave pred ukončením ich realizácie s termínom skončenia k ultimu roka 2023 (z toho počtu sú 2 projekty investičného charakteru) a 1 projekt je zaradený medzi nefunkčné projekty.

Riadiaci orgán OPII rizikám spojeným s malou absorpciou vyčlenených finančných zdrojov na implementáciu PO4 počas celého programového obdobia venoval neustálu pozornosť a prijímal opatrenia na ich zníženie. Uvedené opatrenie boli zamerané na vecné rozšírenie špecifického cieľa PO4, a v nadväznosti na to zvýšenie počtu oprávnených prijímateľov a rozšírenie počtu i obsahu oprávnených aktivít. Napriek tomu však reálny počet uskutočnených projektov oproti počtu schválených projektových zámerov výrazne klesol. Absorpcia finančných zdrojov bola nižšia v porovnaní s pôvodne plánovanou alokáciou v OPII (V1.0).

K hlavným dôvodom realizácie menšieho počtu projektov a čerpania finančných zdrojov, ktoré sú zároveň vzájomne súvisiace a podmieňujúce sa, patria predovšetkým nasledovné:

- V predchádzajúcich programových obdobiach nebola oblasť infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy zaradená medzi oprávnené a prostredníctvom financovania zo zdrojov EŠIF je možná po prvý raz v rámci samostatnej prioritnej osi PO4 OPII;
- S tým súvisí nedostatočná technická, odborná, kapacitná a personálna pripravenosť oprávnených prijímateľov spojená i s tým, že počas programového obdobia bolo portfólio oprávnených prijímateľov rozšírené a absentovala príprava relevantných investičných projektov. Všeobecne príprava a implementácia projektov dopravnej infraštruktúry, vrátane vodnej infraštruktúry, predstavuje časovo náročný proces bežne trvajúci niekoľko rokov. Prijímatelia potrebovali isté adaptačné obdobie na vybudovanie personálnych a technických kapacít a na adekvátne zorientovanie sa v problematike EŠIF tak, aby mohli začať s prípravou projektov;
- To spôsobilo aj pomalý nábeh realizácie projektov spolufinancovaných zo zdrojov PO4 OPII a v konečnom dôsledku aj orientáciu projektových zámerov ťažiskovo na časovo a finančne menej náročnú predinvestičnú prípravu projektov na úkor samotnej realizácie potrebných investičných aktivít;
- Nedostatočná pripravenosť projektových zámerov na reálne uskutočnenie investičnej akcie projektu v podobe spracovanej potrebnej dokumentácie (predovšetkým FS, stavebnej PD,



EIA, VO), ktorej spracovanie je časovo náročné a štandardne predstavuje obdobie viacerých rokov;

- Z toho vyplýva i prevaha projektov zameraných na predinvestičnú prípravu projektov, ktorá je zvyčajne finančne a časovo menej náročná ako samotná realizácia potrebnej investície.

K najzávažnejším objektívnym dôvodom obmedzujúcim možnosti realizácie viacerých projektov zameraných na modernizáciu a rekonštrukciu verejných prístavov v Bratislave v Komárne patria predovšetkým nedoriešené neštandardné majetkovo-právne vzťahy významného oprávneného prijímateľa Verejné prístavy, a.s., ktorý je vo vlastníctve SR. Má svoj pôvod v privatizácii vodnej dopravy a prístavov v roku 2002. V rámci privatizačného procesu sa spoločnosť VP, a.s. stala vlastníkom pozemkov verejných prístavov. Súkromná spoločnosť Slovenská plavba a prístavy, a. s. sa stala vlastníkom prevažnej časti infraštruktúry a superštruktúry nachádzajúcej sa v areáli verejných prístavov, ktorú využíva na svoju komerčnú činnosť aj ako ťažiskový prevádzkovateľ. Problémom je zároveň zložité prerozdelenie kompetenčných vzťahov medzi oboma spoločnosťami, ktoré neumožňuje VP, a. s. Pretrvávajúce nevyrovnané majetkovo-právne vzťahy neumožnili realizáciu viacerých plánovaných významných projektov pôvodne zaradených do Zoznamu národných projektov a spôsobili ich následné vyradenie. To veľkým podielom prispelo k nedostatočnej reálnej absorpcii pôvodne alokovaných zdrojov na realizáciu projektov v rámci PO4 OPII a hlavne k neriešeniu potrebných modernizačných aktivít uvedených verejných prístavov a k zaostávaniu ich konkurenčnej pozície v porovnaní s prístavmi na dunajskej vodnej ceste.

V neposlednom rade pri viacerých projektoch bolo zdĺhavé a komplikované posudzovanie v rozsahu pravidiel štátnej pomoci pri využívaní vodnej infraštruktúry.

Uvedené dôvody predstavujú v konečnom dôsledku hlavnú príčinu nedostatočného dosiahnutia finančného ukazovateľa výkonnostného rámca PO4 v podobe výrazne nižšieho čerpania finančných prostriedkov pri implementácii PO4 OPII.

Portfólio projektov spracovaných v rámci oprávnenej aktivity E však vytvára priestor pre uskutočnenie potrebných investícií do oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy.

Pozitívom je, že v dôsledku realizovaných projektov bol naplnený výkonnostný rámec pre stanovené ukazovatele výstupu PO4 OPII, ktorých hodnoty boli dosiahnuté, resp. i prekročené.



5.2 Hodnotiaca otázka č. 2

Aké kľúčové opatrenia je nevyhnutné uskutočniť, aby sa zvýšila efektívnosť podpory rozvoja vodnej dopravy z EŠIF v SR a aké aktivity by v tejto súvislosti mali byť prioritne predmetom podpory z Európskych finančných zdrojov v budúcnosti?

Doprava patrí ku kľúčovým odvetviam hospodárstva EÚ a jej členských krajín. Sektor dopravy tvorí približne 5 % pridanej hodnoty v hospodárstve EÚ a kreoval viac ako 5 % pracovných miest.

Objem osobnej a nákladnej dopravy v EÚ sa v posledných desaťročiach plynule zvyšoval, medzi rokmi 1995 – 2016 vzrástol v prípade osobnej dopravy z 5 335 mld. osobokilometrov na 6 802 mld. oskm a v nákladnej doprave z 2 846 mld. tonokilometrov na 3 661 mld. tkm.

Význam dopravy v rámci fungujúceho jednotného trhu EÚ dlhodobo rastie a dostupné prognózy uvádzajú očakávania pokračujúceho rastu. EK odhaduje, že sa objem dopravy bude ďalej zvyšovať, hoci pomalším tempom ako doteraz. Predpokladá, že v rámci krajín EÚ do roku 2050 v porovnaní s rokom 2010 vzrastie vnútrozemská nákladná doprava približne o 60 % a osobná doprava asi o 42 %.

Problémom je však pretrvávajúce nepriaznivé modálne rozdelenie medzi troma vnútrozemskými spôsobmi prepravy. Podľa údajov Eurostat dosahoval v roku 2017 v krajinách EÚ28 modálny podiel cestnej, železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy na celkových výkonoch nákladnej dopravy pomer 67,4 : 26,4 : 6,2. V SR bola štrukturálna nerovnováha medzi jednotlivými druhmi nákladnej dopravy ešte výraznejšia, keď podľa štatistických údajov MD SR podiel výkonov v cestnej doprave dosiahol v uvedenom roku vyššiu hodnotu, predstavoval 79,4 % v neprospech železničnej dopravy (19,1 %) a VVD s 1,5 percentuálnymi bodmi.

Nežiaduci presun značnej časti nákladnej dopravy na cestnú dopravu vrátane presunov osobnej dopravy na individuálnu automobilovú dopravu je dlhodobejším trendom. Výhodou cestnej dopravy je jej flexibilita, spoľahlivosť, čas a doručenie tovaru až k zákazníkovi. V dôsledku tohto vývoja veľmi výrazne vzrástla dopravná záťaž na cestných komunikáciách, čo spôsobilo rast problémov v samotnej doprave a negatívne sa premietlo aj do environmentálnej oblasti.

Prevádzka železničnej i vodnej dopravy i vďaka tomu, že patria k veľkokapacitným prepravným módom, je nákladovo efektívnejšia ako cestná doprava a zároveň prináša aj viaceré environmentálne výhody. Ako už bolo uvedené v predchádzajúcich častiach hodnotenia, týka sa to predovšetkým nižšej energetickej spotreby, menších atmosférických emisií, nižšieho dopravného preťaženia ciest, vyššej bezpečnosti, či zníženej nehodovosti. Bezpečnosť dopravy, kongescie a nehodovosť v cestnej doprave negatívne pôsobia aj na zdravie a kvalitu života



obyvateľstva, nepriaznivo ovplyvňujú všetky zložky životného prostredia a premietajú sa do celospoločenských nákladov na odstraňovanie nepriaznivých dopadov a škôd.

Z uvedeného dôvodu patrí k dlhodobým strategickým cieľom EÚ dosiahnutie modálnych zmien prostredníctvom postupného poklesu podielu cestnej dopravy v prospech železničnej a vodnej dopravy. Ako už bolo uvedené, podľa dokumentu NEA¹⁰ je do roku 2040 očakávaný rast nákladnej vnútrozemskej vodnej dopravy o 90,4 % v porovnaní s rokom 2007 a o 47,83 % oproti roku 2020 a to za podmienky realizácie potrebných rozvojových investícií do vodných ciest a do vnútrozemských prístavov. Podľa disponibilných štatistických údajov Eurostat, i napriek postupnému rastu počas rokov 2007 – 2017 nebol dosiahnutý stanovený cieľ pre rok 2020 v dôsledku poklesu dopravy najmä v rokoch 2019 – 2020 počas krízového obdobia spojeného s poklesom medzinárodného hospodárskeho vývoja (ťažiskovo vplyv pandémie COVID-19, vojnového konfliktu na Ukrajine, energetickej krízy, rastu inflácie). Od roku 2021 sa začali vývojové trendy postupne mierne zlepšovať a približovať k predkrízovému obdobiu.

Strategická vízia EK o pozícii VVD v roku 2040 bola prezentovaná v dokumente NEA: „Vnútrozemska vodná doprava je plne integrovaná do dopravného systému s plnou spolupracou, s profesionálnym riadením a s bezprostredným prepojením na iné dopravné módy, s plne integrovanými systémami plánovania dopravy, s efektívnou sieťou prevádzkových miest a so skonsolidovanými priemyselnými a logistickými centrami priamo umiestnenými na strategických miestach v uzloch vodných ciest“.

Európska komisia podporuje postupné približovanie sa a dosiahnutie uvedenej vízie. V oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy špecifikovala pomerne významný potenciál rastu, ktorý je žiaduce využiť. Vyžaduje si to však intenzívnejšiu verejnú podporu rozvojových projektov. Táto by mala byť ťažiskovo orientovaná na dosahovanie stanovených strategických cieľov prostredníctvom aktivít zameraných na posilňovanie konkurenčnej pozície VVD a na rast jej podielu na dopravnom trhu. Znamená to vytváranie atraktívnejších podmienok na presun prepravy z ciest prostredníctvom lepšej dostupnosti vodných ciest, či rastu rozsahu a kvality ponúkaných služieb v prístavoch, vrátane aktívnej reakcie na identifikované prepravné potreby a dopyt vo vnútrozemskej lodnej doprave. To sa sprostredkovane premietne aj do hospodárskeho a sociálneho rozvoja dotknutých regiónov, nakoľko kvalitný, funkčný a environmentálne ohľaduplný dopravný systém tvorí dôležitý impulz regionálneho rozvoja, stimuluje prílev domácich i zahraničných investícií, sprevádzaných tvorbou nových pracovných miest, zlepšuje úroveň miestneho hospodárstva a prispieva k rastu mobility a sociálnej úrovne obyvateľstva.

Potenciál rastu vodnej dopravy v SR je očakávaný aj v „Koncepcii rozvoja vodnej dopravy

¹⁰ NEA – Final Report – Main Report: Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union, spracovaný pre EK, Generálne riaditeľstvo pre dopravu a mobilitu, december 2011



v Slovenskej republike do roku 2030 s výhľadom do roku 2050“, keď by sa mal zmeniť štrukturálny podiel jednotlivých druhov dopravy. Koncepcia predpokladá zmeny v del'be prepravnej práce a to najmä znížením podielu cestnej dopravy a poklesom využívania cestnej prepravy na dlhšie vzdialenosti, kde je väčší potenciálny priestor pre železničnú a vodnú dopravu. V roku 2050 by mal podiel vodnej nákladnej dopravy vzrásť na 4,3 %, železničnej dopravy na 36,1 % pri súbežnom poklese podielu cestnej dopravy na 59,6 %.

Významný potenciál je identifikovaný aj pri rozvoji vnútrozemskej lodnej osobnej dopravy. Prístavmi v krajinách EÚ každoročne prejde viac ako 400 mil. ľudí hlavne z dôvodu pravidelného dochádzania za prácou alebo turistických plavieb na výletných kajutových lodiach. Hlavne lodný turizmus na Dunaji tak vytvára impulz nielen na zvýšenie rozsahu a kvality prístavných služieb, ale i na bezproblémový stav vodných ciest na slovenskom úseku Dunaja, nakoľko Dunaj prechádza 10 európskymi krajinami a prostredníctvom Mohansko-Dunajského kanála spája rieky Dunaj, Mohan a Rýn.

Z hľadiska synergie rozvojových projektov VVD s „Koncepciou vodnej politiky SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050“ je preto žiaduce orientovať sa na podporu takých investičných aktivít, ktoré prispievajú k vytvoreniu priaznivých a efektívnych prevádzkových podmienok pre plavbu lodí, k integrácii VVD do logistických dopravných celkov a tiež k digitalizácii a k informatizácii poskytovaných služieb a zároveň budú ohľaduplné k životnému prostrediu vodnej cesty a k jej okoliu.

V kontexte rozvoja VVD je nezanedbateľnou oblasťou i vytvorenie podmienok pre využitie Vážskej vodnej cesty a v neposlednom rade aj spolupráca a cezhraničná koordinácia rozvojových aktivít medzi krajinami EÚ v rámci Dunajskej stratégie.

Osobitné správy Európskeho dvora audítorov (EDA)

- Vnútrozemská vodná doprava v Európe: od roku 2001 žiadne významné zvýšenie jej podielu na doprave ani zlepšenie podmienok splatnosti (2015),
- Na ceste k úspešnému odvetviu dopravy v EÚ: problémy, ktorými sa treba zaoberať“ (2018),

poukázali na závery z analýz, ktoré by mali prispieť k zlepšeniu účinnosti pri dosahovaní pozitívnych efektov z financovania dopravných projektov (vrátane VVD) prostredníctvom finančných nástrojov EÚ a ktoré sú relevantné nielen pre EÚ, ale i pre jej členské krajiny vrátane Slovenska a majú do istej miery relevanciu aj pre OPII:

1. Doteraz nebol dosiahnutý stanovený politický cieľ EÚ vyváženejšieho rozdelenia nákladnej dopravy presunom z ciest na vnútrozemskú vodnú dopravu, resp. na železničnú dopravu. Podiel VVD od roku 2001 výraznejšie nevzrástol. Pritom vnútrozemské vodné



cesty majú k dispozícii významné prepravné kapacity, čo vytvára využiteľný potenciál rast VVD. Ak budú disponibilné kapacity využívané udržateľným spôsobom, prispievajú k zmierneniu dopravného zaťaženia na cestách, čo zároveň povedie k významnému zníženiu celkových negatívnych dopadov z dopravy na životné prostredie.

2. Dosiaľ nebol zaznamenaný badateľný pokrok pri dosahovaní ťažiskového strategického cieľa EÚ zameraného na odstránenie zúžených prejazdov na infraštruktúre VVD ako kľúčovej podmienky pre rozvoj vnútrozemskej plavby v EÚ a v jej členských krajinách. Iba niekoľko projektov financovaných z finančných zdrojov EÚ prispelo k zlepšeniu podmienok splavnosti na vnútrozemských vodných cestách.
3. V intenciách strategických cieľov EÚ zameraných na zvýšenie konkurencieschopnosti dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje prostredníctvom vybudovania funkčnej multimodálnej základnej siete TEN-T do roku 2030 je potrebné pri podpore dopravných projektov zmeniť prístup založený na podpore individuálnych projektov jednotlivých dopravných módov na cieľavedome koordinovaný prístup k podpore rozvojových projektov na úrovni celoeurópskej multimodálnej dopravnej siete TEN-T. To by malo zohrať významnú úlohu pri výraznejšom prechode z výlučne cestných dopravných činností na prijateľnejšiu železničnú a vodnú dopravu.
4. Väčšia podpora projektov vybudovania infraštruktúrnej multimodálnej siete by zároveň mala prispieť k úspešnému dosiahnutiu strategického cieľa EÚ zameraného na transfer 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km do roku 2030 na železničnú či vodnú dopravu a viac ako 50 % do roku 2050. Projekty zamerané na budovanie multimodálnej dopravnej siete tak prinesú vyššiu pridanú hodnotu v hospodárstve EÚ a jej členských krajín.
5. K efektívnejšiemu dosahovaniu strategických cieľov v oblasti presunu nákladnej cestnej nákladnej dopravy na environmentálne ohľaduplnejšiu železničnú a vodnú dopravu, by malo taktiež prispieť primerané uplatňovanie zohľadňovania celospoločenských externých nákladov jednotlivých druhov dopravy, ktoré by mali byť uplatňované v cenotvorbe za prístup k dopravnej infraštruktúre.
6. Nevynutné je vykonávať dôslednejšie analýzy pripravenosti projektov, skúmať samotnú efektívnosť ich realizácie a uprednostňovať projekty, ktoré sú najviac relevantné pri odstraňovaní prekážok a pri zlepšení podmienok splavnosti vodných ciest. V záujme ich realizácie v časovo limitovanom programovom období by sa mala ich projektová príprava nachádzať v pokročilom štádiu vrátane disponibilných environmentálnych hodnotení a ďalších administratívnych povolení, čo by prispelo k minimalizácii vplyvu všetkých administratívnych a regulačných prekážok.
7. Pre účinné a efektívne dosiahnutie strategických cieľov je potrebné klásť zásadný dôraz na potrebu rastu kvality pri jednotlivých projektoch v procese ich schvaľovania a rieš



pravidelného dôsledného priebežného monitorovania ich implementácie vrátane monitorovania po ukončení ich implementácie. V tejto súvislosti popri kontrole výstupov projektu je potrebné poukázať aj na potrebu dôslednejšieho posudzovania výsledkov a sociálno-ekonomických dosahov projektu, tak aby mohla byť objektívnejšie hodnotená efektívnosť a účinnosť danej intervencie.

8. K nezanedbateľným aspektom prevádzky vodnej dopravy je potrebné priradiť aj dôsledné plánovanie a realizáciu pravidelnej priebežnej údržby vodnej infraštruktúry, nakoľko jej zanedbávanie môže spôsobiť pokles účinnosti financovania projektov a udržateľnosti ich výsledkov i v dôsledku vytvárania nových zúžených prejazdov.
9. V záujme rastu účinnosti a pridanej hodnoty intervencií do projektov infraštruktúry vodných ciest je potrebné klásť dôraz na dôslednejšiu koordináciu a zjednocovanie prístupov k riešeniu medzi EÚ a medzi dotknutými členskými krajinami navzájom tak, aby sa výraznejšie dosiahol a prejavil pozitívny efekt synergie a komplementárnosti uskutočnených projektov.

Účinnosť realizácie projektov zameraných na rozvoj a modernizáciu infraštruktúry vodnej dopravy na slovenskom úseku Dunaja pri dosahovaní strategického cieľa dobudovania základnej časti transeurópskej dopravnej siete TEN-T CORE do roku 2030 významne vzrastie, ak popri pokračovaní v intervenciách projektov zameraných na zlepšenie infraštruktúry samotnej vodnej cesty bude podporovaná i modernizácia a rozvoj verejných dunajských prístavov. Strategickou konkurenčnou výhodou verejných prístavov v Bratislave a v Komárne je nielen ich výhodne situovaná poloha na križovatke trás spájajúcich západnú a východnú a zároveň severnú a južnú Európu, ale aj dobrá dopravná dostupnosť priamym napojením na cestnú a železničnú infraštruktúru a blízkosť medzinárodného letiska. To ich predurčuje na posilnenie pozície významného logistického dopravného centra. Nevyhnutnou podmienkou podpory ich rozvoja je však vyriešenie dlhodobo pretrvávajúcich problémov v neštandardných vlastnícko-právnych vzťahoch.

Problémy v tejto oblasti majú pôvod v spôsobe privatizácie verejných prístavov Bratislava a Komárno. V roku 2008 zo štátneho podniku Slovenská plavba dunajská, š. p. a z časti rozpočtovej organizácie Štátna plavebná správa vznikla akciová spoločnosť Verejné prístavy, a.s. (VP, a.s.). Spoločnosť VP, a.s., ktorá je plne vlastnená Slovenskou republikou a výkonom akcionárskych práv je poverené Ministerstvo dopravy SR, realizuje výkon správy majetku štátu. Do tejto akciovej spoločnosti boli dislokované pozemky a vodná časť vymedzeného územia verejných prístavov (akvatória).

Vlastnícke práva k infraštruktúre (cestné a železničné komunikácie, trakčné vedenie, oznamovacia a zabezpečovacia technika, vodoenergetická infraštruktúra, kanalizácia, informačná a telekomunikačná infraštruktúra), k superštruktúre (sklady, prekládkové



mechanizmy, výrobné, pomocné a obslužné objekty, budovy kontajnerového terminálu, stanice pohonných látok a pod.) a k technickým zariadeniam prístavov boli Fondom národného majetku Slovenskej republiky odpredané súkromnej spoločnosti Slovenská plavba a prístavy a.s. (SPaP a.s.). Táto sa stala dominantným vlastníkom lodného parku, infraštruktúry a superštruktúry a prevádzkovateľom veľkej časti oboch prístavov. SPaP a.s. tak vykonáva obchodné aktivity v oblasti dopravy a logistiky, zabezpečuje nakládku, vykládku, prekládku a skladovanie tovarov a komodít. Veľká väčšina prekládkových technológií je vekovo a technologicky zastaraná, nachádza sa na konci svojej životnosti. Pozemky má od VP, a.s., prenajaté dlhodobou fixnou zmluvou, ktorej platnosť skončí v roku 2027.

Druhým zmluvným nájomcom pozemkov je spoločnosť Dunaj Petrol Trade, a.s. (D.P.T a.s.). Nájomnú zmluvu s VP, a.s., má platnú do roku 2056. Táto spoločnosť je od roku 2014 v konkurze, pričom využívanie pozemkov prevzala spoločnosť Morsevo group s.r.o. a to bez zmluvného vzťahu s prenajímateľom VP, a.s. Spoločnosť Morsevo group s.r.o., v roku 2021 zmenila obchodný názov na T A M group Komárno, s.r.o.

Spoločnosť VP, a.s., je tak zaťažená v minulosti uzavretými dlhodobými nájomnými zmluvami. V nájomných zmluvách sú nastavené viaceré pre prenajímateľa nevýhodné obchodné podmienky, ktoré napr. umožňujú aj ďalší prenájom pozemkov tretím subjektom bez vyžiadaného súhlasu prenajímateľa.

Aktivity správcu prístavov VP, a.s. sú tak fakticky zúžené predovšetkým na prenájom pozemkov a objektov v územnom obvode prístavov vrátane zabezpečenia ich prevádzky, údržby a opráv.

V kompetencii dominantného nájomcu SPaP a.s. je vlastníctvo, údržba a rozvoj infraštruktúry a superštruktúry. Vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť SPaP a.s. vyvíja svoje obchodné aktivity v podmienkach časovo limitovaného prenájmu pozemkov, nie je motivovaná investovať do modernizácie zastaranej prístavnej infraštruktúry. To dlhodobo spôsobuje jej zastarávanie. Na druhej strane správca verejných prístavov nemá možnosť investovať do jej modernizácie, nakoľko prístavnú infraštruktúru nevlastní. Dôsledkom toho je potenciálny pokles konkurenčnej schopnosti verejných prístavov v Bratislave a v Komárne, v ich spádovej oblasti približne 100 km sa nachádzajú funkčné prístavy vo Viedni a v Komárne.

V tomto kontexte je pre rozvoj verejných prístavov prioritným vyriešiť problém majetko-právneho vysporiadania verejných prístavov, ktoré umožní spoločnosti Verejné prístavy, a.s., realizovať svoje rozvojové zámery aj s podporou EŠIF (resp. i iných fondov EÚ) bez rizika nepovolenej štátnej pomoci. Možné alternatívne spôsoby riešenia majetko-právneho vysporiadania boli posúdené v dokumentoch „Stratégia rozvoja verejného prístavu v Bratislave – Fáza II“ (2020) a „Strategický plán rozvoja verejného prístavu Komárno – Master Plan (2020). Dobrý predpoklad pre úspešné vyriešenie tohto dlhodobého problému, za aktívnej



podpory MD SR povereného výkonom akcionárskych práv, vytvárajú končiace sa nájomné zmluvy medzi VP, a.s. a SPaP a.s.

Bratislavský nákladný prístav má v súčasnom období približne 95 % podiel na výkonoch verejných prístavov v SR a je strategicky najvýznamnejším prístavom. Rozprestiera sa na ploche 158,13 ha a pozostáva z troch častí - Zimný prístav so severným a južným bazénom, bazén Pálenisko a bazén Lodenica, v ktorom je vykonávaná aj oprava a údržba plavidiel. Prekládková kapacita nákladného prístavu bola v roku 2017 využívaná iba na cca 23 %.

Osobný prístav sa nachádza na voľnom toku rieky Dunaj, na jeho obidvoch brehoch. Prístavné činnosti v osobnom prístave zabezpečujú viacerí operátori, z ktorých traja sú dominantní. Slovenská plavba a prístavy - Lodná osobná doprava, a. s., Bross for Partners, a. s. a PAD, spol. s r. o. V osobnej lodnej doprave na Dunaji je v súčasnom období uskutočňovaná pravidelná preprava osôb, vyhlídkové plavby a charterové plavby. Prepravná kapacita osobného prístavu je v súčasnom období využívaná na približne 22 %. V roku 2017 bolo prepravených približne 502 000 osôb, pričom väčšina výkonov bola realizovaná tranzitnými výletnými kajutovými loďami s medzipristátím v Bratislave. Osobný prístav alokovaný v Starom meste je priestorovo obmedzený, nemá vybudovanú vyhovujúcu prístavnú infraštruktúru a má zastarané vybavenie. Územie prístavu neposkytuje možností na jeho kapacitné rozšírenie, na rozvoj aktivít a poskytovaných služieb. V záujme využitia pokračujúceho trendu v raste dopytu po osobnej lodnej doprave je príležitosťou pre rozvoj osobného prístavu jeho premiestnenie napr. do lokality Zimného prístavu, vybudovanie modernej infraštruktúry a priestorov pre poskytovanie služieb pre lode, ich posádky a cestujúcich. To by malo prispieť k rastu počtu prepravených cestujúcich o 350 000 – 520 000 osôb/rok.

Plavby výletnými loďami po vnútrozemských vodných cestách zažívajú od roku 2013 pomerne dynamický vzostup napr. i v dôsledku rastu dopytu zo strany turistov z USA, ktorí využívajú možnosti poznávacích prázdninových plavieb po európskych riekach a kanáloch. Výletná plavba na vodnej ceste Rýn – Mohan – Dunaj, ktorá spája Severné a Čierne more s dĺžkou viac ako 3 500 km a preteká pätnástimi európskymi krajinami sa stala atraktívnou. Počet výletných lodí v roku 2018 medziročne vzrástol o 14,6 % a počet prepravených cestujúcich dosiahol približne 1,64 mil. osôb.

Súčasná orientácia bratislavského verejného prístavu v oblasti nákladnej dopravy je výrazne proexportná. Vďaka prepojeniu s cestnou a železničnou infraštruktúrou tvorí multimodálny logistický uzol. V prekládkových činnostiach materiálu dominuje preklad železozrúdnych peliet, homogenizovanej prachovej rudy (aglorudy), hnojív, nafty a benzínu. Ostatné komodity vykazujú marginálny podiel a ich rozvoju bránia aj spomínané nevyriešené majetko-právne vzťahy spôsobujúce neriešenie modernizácie.



Prístav Komárno je verejným prístavom využívaným na prekládku tovarov, predovšetkým hromadných voľne ložených substrátov priamo, alebo s medziskladovaním. Dominujú poľnohospodárske komodity, rastú však i druhotné suroviny. V prístave tiež SPaP a.s. kotví prevádzkované aj vyradené plavidlá. Disponibilná rozloha prístavu však nie je dostatočne využitá. Vytvára to priestor na vybudovanie osobného prístavu a jeho zázemia pre turisticko-rekreačné lode a športové plavidlá, resp. i priemyselného parku.

Nedostatkom poskytovaných služieb v oboch nákladných prístavoch je dodávka pitnej vody pre plavidlá a ich posádky a tiež napojenie plavidiel na elektrickú energiu počas státia v prístave. Tieto služby z časti rieši svojimi dodávkami SPaP, a. s., čo však nie je pre verejný prístav štandardné a je potrebné to riešiť. Zber odpadov z lodí zabezpečuje v areáli nákladného prístavu zberný dvor na komunálny odpad, ktorý bol zriadený VP, .a.s.

Pri skúmaní trendov v lodnej doprave je možno pre VVD je badateľný pomerne významný rast dopytu po zvyšovaní využívania multimodálnej a v rámci toho intermodálnej dopravy, čo vytvára tlak na modernizáciu prístavnej infraštruktúry a možnosti pre zmysuplnú podporu z EŠIF a prípadne z ďalších zdrojov EÚ.

Potenciálny priestor rastu pre verejné prístavy je identifikovaný v oblasti prepravy kusového tovaru vrátane automobilov a kontajnerovej prepravy. Segment kontajnerovej prepravy, ktorý bol doteraz na Dunaji pomerne málo využívaný (v bratislavskom prístave bola v roku 2017 využívaná prekládková kapacita pre kontajnery len na približne 17 %), zaznamenáva v súčasnom období pomerne dynamický rast. Podľa údajov Eurostat v roku 2020 dosiahla kontajnerová preprava v rámci VVD v krajinách EÚ-27 (t. j. bez Veľkej Británie) 56,5 mil. ton. To predstavovalo 11,3 % podiel na celkovej nákladnej VVD a medziročný prírastok o 0,9 % a oproti roku 2015 o 2,3 %. V tejto súvislosti však treba uviesť, že viac ako 90 % podiel výkonov vnútrozemskej lodnej kontajnerovej dopravy bolo realizovaných na Rýne.

Príležitosťou pre rozvojové aktivity verejných prístavov a ich podporu je tiež vytvorenie infraštruktúry pre prepravu a distribúciu alternatívnych palív (LNG, CNG, stlačený vodík) vrátane vybudovania čerpacích staníc LNG v prístavoch do roku 2030¹¹ a možnosť ich plnenia do cestných a železničných cisterien.

5.3 Hodnotiaca otázka č. 3

V akej miere prispeli intervencie na projekty realizované v rámci PO4 OPII k plneniu cieľov EÚ v oblasti vodnej dopravy pri zabezpečení inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu?

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá



Európska únia dlhodobo presadzuje orientáciu na podporu projektov, ktoré prispievajú k sociálno-ekonomickému rozvoju regiónov tak, aby bol ich **rozvoj z hľadiska udržateľnosti** dostatočne ohľaduplný k využívaniu disponibilných prírodných zdrojov a k zachovaniu životného prostredia. Strategickým zámerom EÚ v tejto oblasti je podpora takých projektov, ktoré v praxi vo všetkých oblastiach života spoločnosti komplexne zohľadňujú potrebné environmentálne hľadiská v záujme smerovania spoločnosti k trvalo udržateľnému rozvoju a k environmentálnej bezpečnosti. Za tým účelom Európska únia vyžaduje, aby v intenciách článku 6 Zmluvy o Európskom spoločenstve a v súlade so závermi summitu Európskej Rady v Cardiffe z roku 1998, bola environmentálna politika integrovaná aj do politík jednotlivých ekonomických sektorov na európskej a tiež na národných a lokálnych úrovniach. Primárnym cieľom uvedeného procesu integrácie je predovšetkým účinná prevencia vo vzťahu k poškodzovaniu a k devastovaniu jednotlivých zložiek životného prostredia a potreba preventívne eliminovať identifikované potenciálne negatívne riziká a dôsledky hospodárskych aktivít poškodzujúcich životné prostredie, zdravie a kvalitu života obyvateľstva ešte v čase pred ich uskutočnením a neaplikovať potrebné environmentálne opatrenia v jednotlivých ekonomických sektoroch až v nadväznosti na už zrealizované hospodárske aktivity. Odstraňovanie dôsledkov poškodenia životného prostredia totiž zvyčajne násobne prevyšuje náklady na realizáciu preventívnych opatrení a v mnohých prípadoch sú poškodenia viac-menej nevratné.

V tejto súvislosti bola v záveroch Göteborgského summitu Európskej Rady v roku 2001 zdôraznená požiadavka priebežného hodnotenia a monitorovania procesu integrácie zo strany všetkých členských krajín EÚ a zároveň im bola uložená povinnosť dôsledne zohľadňovať environmentálne aspekty už v rámci rozhodovacích procesov pri príprave a pri spracovaní jednotlivých národných sektorových stratégií, politík, či koncepčných dokumentov na nižších úrovniach a zároveň pri identifikácii účinných nástrojov a mechanizmov na ich realizáciu v hospodárskej praxi.

Kľúčovým dokumentom EÚ zameraným na **podporu inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu** je Stratégia Európa 2020, ktorá v súvislosti s napĺňaním svojich hlavných cieľov definovala sedem iniciatív. Jednou z nich je „Európa efektívne využívajúca zdroje“, ktorá akcentuje prechod na nízkouhlíkové hospodárstvo, vyššie využívanie energie z obnoviteľných zdrojov, modernizáciu odvetvia dopravy a podporu energetickej účinnosti. V praktickej rovine to znamená, že je potrebné, aby doprava využívala menej energie, aby využívala hlavne čistú energiu, aby viac využívala modernú infraštruktúru a technologicky vyspelé mobilné prostriedky a aby znižovala svoj negatívny environmentálny vplyv.

Stratégia 2020 pre rast a zamestnanosť, ako hlavná hospodárska reformná agenda Európskej únie s výhľadom do roku 2020 (prijatá Európskou Radou v roku 2010), slúžiaca ako referenčný rámec pre činnosti na úrovni EÚ a jej členských krajín, špecifikovala ciele v 5 oblastiach (zamestnanosť, výskum a inovácie, zmena klímy a energie, vzdelávanie a boj



proti chudobe) so zámerom posilniť udržateľný sociálno-ekonomický rozvoj.

Slovenská republika v intenciách záverov Göteborgského summitu Európskej Rady rešpektuje požiadavku priebežného hodnotenia a monitorovania procesu integrácie a povinnosť zohľadňovania environmentálnych aspektov už v rámci rozhodovacích procesov pri príprave a spracovaní jednotlivých celonárodných hospodárskych a tiež sektorových strategických dokumentov vrátane dopravy, a aplikuje ich vo všetkých rozvojových dokumentoch, v tomto kontexte aj v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020.

Doprava ako nástroj mobility patrí medzi popredné hospodárske odvetvia ovplyvňujúce prakticky všetky oblasti života občanov, podnikateľov a vôbec celej verejnosti. Kvalitná, bezpečná, spoľahlivá a technologicky vyspelá doprava prispieva k rastu atraktívnosti územia, k prílevu investícií, k rozvoju podnikania a obchodu, k rastu zamestnanosti, k potrebnej mobilite pracovnej sily a tým k celkovému hospodárskemu rastu. To napomáha odstraňovať regionálne rozdiely a zabezpečovať **udržateľný sociálno-ekonomický rozvoj** jednotlivých regiónov. Silné dopravné spojenia sú oporou hospodárstva EÚ, umožňujú distribúciu tovarov, mobilitu a zbližovanie ľudí, zabezpečujú dostupnosť miest a umožňujú vysokú kvalitu života a prosperitu spoločnosti.

V tejto súvislosti vnútrozemské vodné cesty, vrátane Dunaja, zohrávajú dôležitú úlohu nielen pri samotnej preprave nákladov a osôb, ale aj v ekonomickom a sociálnom rozvoji jednotlivých krajín tým, že spájajú námorné prístavy ležiace na pobreží oceánov alebo morí s priemyselnými centrami umiestnenými vo vnútrozemí.

Zároveň sektor dopravy pomerne negatívne ovplyvňuje kvalitu všetkých zložiek životného prostredia (ovzdušia, pozemných i povrchových vôd, pôdy, fauny i flóry) a pôsobí aj na zdravie a kvalitu života obyvateľstva (najmä prostredníctvom emisií do ovzdušia, znečisťovania pôdy a vôd, tvorby odpadov, či emisie hluku). Z uvedených dôvodov je environmentálne hľadisko integrované aj do platného Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030, kde je formulovaných viacero opatrení smerujúcich ku zníženiu nepriaznivého vplyvu dopravy na životné prostredie, na globálne zmeny klímy a na verejné zdravie, pri požiadavke dodržiavania princípu prevencie a predbežnej opatrnosti pri zabezpečovaní podmienok udržateľnej mobility osôb a prepravy tovarov v rámci jednotného trhu EÚ. Slovenská republika sa hlási k tomu, aby bola doprava energeticky a ekologicky efektívna, spoľahlivá a bezpečná a aby neohrozovala životné prostredie a kvalitu života a zdravie obyvateľstva. Pri tom si uvedomuje, že náklady na likvidáciu škôd, ktoré vznikajú z dopravnej prevádzky v oblasti životného prostredia a zdravia obyvateľstva musí znášať celá spoločnosť.

Podiel dopravy na tvorbe hrubej pridanej hodnoty podľa dostupných štatistických údajov dlhšie obdobie dosahuje približne 5 - 6 %. K tomuto podielu čiastkovo prispievajú jednotlivé druhy dopravy rôznym rozsahom, pričom odzrkadľujú disproporcie vo výkonoch prepravného trhu



medzi nimi, predovšetkým medzi vnútrozemskou cestnou, železničnou a vodnou dopravou. V tejto súvislosti je evidentné, že rastúce výkony jednotlivých typov dopravy (a v tomto kontexte predovšetkým cestnej dopravy) vedú k zvyšovaniu tlakov na životné prostredie, smerujú predovšetkým k zmenám podnebia a k stratám biologickej rozmanitosti a prispievajú k rastu externých nákladov na zmiernenie/odstraňovanie škôd. Na druhej strane je však pozitívne, že dynamicky sa rozvíjajúce technologické inovácie i napriek rastu dopravných výkonov čiastočne prispievajú k znižovaniu znečisťovania životného prostredia.

V porovnaní s cestnou dopravou nepatrí vodná doprava k významným znečisťovateľom životného prostredia. Je oveľa šetrnejšia k životnému prostrediu, či už z hľadiska emisií škodlivých látok do ovzdušia, emisie hluku, produkcie odpadov alebo znečisťovania vôd a pôdy:

- spoločenské náklady na vybudovanie vodnej infraštruktúry sú nižšie - v prípade cestnej infraštruktúry predstavujú 3,6 násobok a pri železničnej doprave je to 3,84 násobok nákladov na vodnú infraštruktúru,
- prepravná kapacita lodí je výrazne vyššia – pre prepravu tovarov 1 tlačnou súpravou so 4 tlačnými člnmi je potrebných 280 kamiónov, či 175 železničných vagónov, je však potrebné zdôrazniť, že v podmienkach vnútrozemskej vodnej dopravy je táto kapacita obmedzenejšia,
- energetická efektívnosť vodnej dopravy je vyššia - spotreba energií pri preprave 1 tony nákladu tvorí v prípade kamiónu s prívesom 1,23 násobok spotreby energií lode, v prípade kamiónu bez prívesu je to 3,7 násobok,
- evidované hlukové emisie z vodnej dopravy sú nižšie ako v prípade cestnej, železničnej, (leteckej dopravy) - vodné cesty nie sú zväčša alokované v husto obývaných oblastiach alebo v ich bezprostrednej blízkosti, intenzita premávky lodí je podstatne menšia, priemerný počet hlukových udalostí je nižší. Naproti tomu, pri pohybe vozidiel na pozemných cestných komunikáciách a železničných tratiach vzniká podstatne väčší hluk aj v dôsledku trenia pneumatiky s povrchom vozovky, resp. odvaľovania kovového kolesa železničného vozidla po kovovej koľajnici, pričom sa zintenzívňuje pri brzdení a rozbíhaní,
- podľa údajov EK emisie CO₂ pri vnútrozemskej vodnej doprave dosahujú 0,4 % podiel na emisiách dopravy,
- náklady na odstraňovanie nepriaznivých dopadov z externalít vo VVD predstavujú približne 13 % podiel na uvedených nákladoch v cestnej doprave.

Realizácia projektov v rámci PO4 OPII má potenciál prispieť k napĺňaniu cieľov politiky EÚ v



oblasti klimatických zmien v intenciách Stratégie Európskej únie 2020 a v rámci toho i k redukcii vznikajúcich emisií skleníkových plynov CO₂ aj tým, že sú zamerané na zlepšenie konkurenčnej pozície VVD na úkor cestnej dopravy, čím prispievajú predovšetkým k presmerovaniu prepravy časti nákladov z preťaženej cestnej dopravy na environmentálne ohľaduplnejšiu vodnú dopravu.

Intervencie na realizáciu **investičných projektov** v rámci PO4 OPII prispeli k napĺňaniu Tematického cieľa 7 Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach aj v prepojení na čiastkový cieľ orientovaný na ochranu životného prostredia. Projekty sú vecne zamerané na riešenie problémov dlhodobo zanedbávanej infraštruktúry vodnej dopravy na slovenskom úseku medzinárodnej rieky Dunaj, ktorá je súčasťou základnej siete TEN-T zabezpečujúcej dopravné prepojenie Slovenska s ďalšími európskymi krajinami.

Podpora intervencií zameraných na prípravu projektov skvalitnenia infraštruktúry vodných ciest a verejných prístavov a poskytovaných služieb na Dunaji vytvorila predpoklady pre realizáciu takých investičných projektov, ktoré napomôžu k zvýšeniu konkurenčnej schopnosti vodnej dopravy i prostredníctvom celoročného a bezbariérového využívania vodnej dopravnej cesty, zlepšenia jej technických parametrov a podmienok na bezpečnú a spoľahlivú prepravu tovarov a osôb. To prispelo k vytvoreniu potenciálu pre pozitívne dosahy na sociálno-ekonomické prostredie na územiach nachádzajúcich sa v spádovej oblasti Dunaja, na rozvoj podnikania (aj v sektore služieb a v rámci toho i cestovného ruchu), na tvorbu nových pracovných miest, na rast zamestnanosti, teda na ich udržateľný rozvoj.

V tejto súvislosti sa jedná aj o **neinvestičné projekty** realizované v rámci PO4 OPII oprávnená Aktivita E, ktoré majú potenciál významným spôsobom prispieť priamo k environmentálnej udržateľnosti a zároveň prostredníctvom rozvoja riečnej dopravy k rastu jej modálneho podielu v doprave:

- “Bezpečnostný projekt a Havarijný plán verejného prístavu Bratislava” - havarijný plán stanovil preventívne opatrenia pre zamedzenie nekontrolovateľného úniku znečisťujúcich, resp. i nebezpečných látok, vrátane opatrení na samotné riešenie pri prípadnom vzniku havarijných situácií;
- “Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava - predprojektová príprava” - spracovaná štúdia uskutočniteľnosti posúdila možnosti vybudovania zariadení v rámci výstavby terminálu LNG tak, aby umožnili priame tankovanie tohto alternatívneho “zeleného” paliva do riečnych lodí, jeho prekládku do cestných cisterien a skladovanie v areáli verejného prístavu v lokalite Pálenisko. Následná investícia do vybudovania terminálu prispieje k uspokojovaniu rastúceho dopytu po alternatívnom zdroji energií v podobe stlačeného plynu. Napomôže aj k dosahovaniu cieľov EÚ v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov a k zvyšovaniu podielu obnoviteľných energetických zdrojov



v celkovom energetickom mixe EÚ. Je v súlade so stratégiou EÚ pre čisté palivá, ktorej cieľom je zabezpečiť sieť staníc s alternatívnymi palivami s normalizovanou konštrukciou a používaním;

- “Bezpečnostná ochrana prístavov – predprojektová príprava” – spracovanie technicko-ekonomickej štúdie prispelo k identifikácii environmentálnych rizík vo verejných prístavoch v Bratislave a v Komárne a špecifikovalo potrebné aktivity orientované na zmiernenie negatívnych dopadov na životné prostredie, ktorých súčasťou je i prevencia - vybudovanie monitorovacieho systému vo verejných prístavoch;
- “Vybudovanie zázemia pre plavidlá vo Verejnom prístave Bratislava – predprojektová príprava” - technicko-ekonomická štúdia posúdila vecné, technologické a kapacitné riešenie zberu nebezpečných a komunálnych odpadov (ich likvidáciu, čistenie/spracovanie a odvoz), či drenážnych vôd a možnosti bezpečného a bezúnikového tankovania pohonných hmôt do plavidiel v areáli verejného prístavu tak, aby boli environmentálne ohľaduplné a nepoškodzovali jednotlivé zložky životného prostredia;
- „Zmena rýchlosti prúdenia v dolnej časti zdrže Hrušov – predprojektová a projektová príprava“ - technická štúdia stanovila možné riešenie zhoršujúcich sa plavebných podmienok tak, aby bolo zabezpečené zvýšenie rýchlosti prúdenia v dolnej časti zdrže Hrušov, zamedzilo sa jej zanášaniam sedimentami a zvýšila sa tak spoľahlivosť a bezpečnosť vodnej dopravy;
- „Opatrenia na rehabilitáciu Dunaja (DaReM – Danube Rehabilitation Measures)“ – v štúdiu boli navrhnuté riešenia zamerané na zlepšenie plavebných podmienok na Dunaji v intenciách požiadaviek AGN, ktoré budú vytvárať predpoklady pre elimináciu úzkych miest plavebnej dráhy na dunajskej vodnej ceste TEN-T v záujme rastu efektívnosti a spoľahlivosti plavby a tiež konkurencieschopnosti dunajskej vodnej cesty. Samotná realizácia rehabilitačných opatrení by mala pozitívne ovplyvniť adaptačné opatrenia na nepriaznivé dôsledky prebiehajúcich klimatických zmien pre oblasť vodnej dopravy, pôsobiť na režim podzemných vôd (napr. zvýšiť rýchlosť dopĺňania a infiltrácie vodou cez dno koryta, zlepšiť výdatnosť vodárenských zdrojov), zlepšiť prúdenie povrchových vôd, previesť extrémne povodňové prietoky do starého koryta Dunaja, pozitívne ovplyvniť faunu a flóru a tiež prispieť k rastu biodiverzity (napr. hniezdenie vtáctva, resenie sa rýb) v dotknutom území;
- Štúdia uskutočniteľnosti pre projekt “Modernizácia vytyčovacej techniky a plavebného značenia na vodnej ceste medzinárodného významu Dunaj” – posúdila alternatívy a možnosti riešenia modernizácie techniky a technológií potrebnej pre vytyčovanie plavebnej dráhy a pre osadzovanie plavebného značenia na Dunaji tak, aby boli dosahované požadované parametre plavebnej dráhy a vzrástla bezpečnosť a dopravná výkonnosť plavby;



- „Štúdiá uskutočniteľnosti pre projekt Modernizácia technologických zariadení potrebných na zaistenie a rehabilitáciu predpísaných parametrov plavebnej dráhy medzinárodnej vodnej cesty Dunaj na úseku rkm 1811-1708 pre zvýšenie bezpečnosti a dopravnej výkonnosti vodnej cesty" – posúdila alternatívne možnosti modernizácie technologických zariadení potrebných na zabezpečenie prác zameraných na dosahovanie stanovených parametrov plavebnej dráhy a navrhla optimálne možnosti riešenia tak, aby sa zlepšila celková splavnosť slovenského úseku Dunaja a bezpečnosť plavby;
- „Vypracovanie strategickej dokumentácie pre rozvoj a modernizáciu verejného prístavu Komárno – Master plan Komárno“ - spracovaná strategická dokumentácia posúdila rôzne alternatívne možnosti modernizácie verejného prístavu Komárno predovšetkým z hľadiska rozsahu a spôsobu modernizácie s cieľom dosiahnutia rastu jeho postavenia v základnej koridorovej sieti TEN-T pri zohľadnení požiadaviek na ochranu životného prostredia a celkové ekonomické posilnenie dunajského regiónu.

Zlepšením splavnosti Dunaja prostredníctvom realizácie projektov zameraných na elimináciu rizikových miest (brody, nedostatočné plavebné hĺbky, obmedzené plavebné šírky v niektorých úsekoch plavebnej dráhy, resp. i nedostatočné podjazdové výšky pod mostami), sa vytvára priestor pre presun cestnej nákladnej dopravy na nákladovo efektívnejšiu vodnú dopravu. To sa premietne do zníženia kongescií a nehodovosti v cestnej premávke, do poklesu spotreby palív a do zníženia emisie splodín zo spaľovacích motorov dopravných prostriedkov využívaných v cestnej nákladnej doprave a tiež do zníženia hluku v okolí cestných komunikácií. To sa pozitívne prejaví na životnom prostredí a na zdraví a kvalite života obyvateľstva.

Tým, že realizácia investičných i neinvestičných projektov PO4 OPII vytvorí podmienky pre **inkluzívny** regionálny hospodársky rast aj prostredníctvom podpory rastu prepravných výkonov a rozvoja poskytovaných služieb vodnej dopravy, resp. služieb a v rámci toho aj služieb v sektore cestovného ruchu, vytvorí predpoklady aj na tvorbu nových pracovných miest a zapojenie obyvateľstva na regionálnom pracovnom trhu. Inklúzia nových zamestnancov do pravidelnej údržby vodných ciest na slovenskom úseku Dunaja a do obslužných aktivít pre prepravcov a cestujúcich vo verejných prístavoch v oblasti osobnej a nákladnej vodnej dopravy bude stimulovať trh práce.

V tomto kontexte je digitalizácia a intenzívnejšie aktívne využívanie informačných a komunikačných technológií pri vzájomnom kontakte prepravcov, pracovníkov infraštruktúry a prístavov sprevádzaná požiadavkami na potrebné odborné či informačné zručnosti a na prekonanie jazykových bariér nielen pre členov posádky plavidiel, ale aj pre personál na pobreží. To je sprevádzané potrebou neustáleho vzdelávania, odbornej prípravy a zručností súčasných i nových zamestnancov. V konečnom dôsledku to prispieva k rastu kvalifikácie pracovnej sily a k perspektíve lepšieho uplatnenia na trhu práce.



Aktívne zapojenie sa do budovania európskeho systému riečnych informačných služieb prostredníctvom projektu „Zavedenie nových technologických riešení pre systém SlovRIS“ implementovaného v rámci PO4 OPII prispelo k vytvoreniu informačného systému operačného centra vnútrozemskej plavby a k budovaniu integrovaných inteligentných digitálnych riadiacich dopravných systémov na úrovni EÚ. Systém umožňuje monitorovanie plavby lodí na diaľku, poskytovanie navigačných elektronických služieb lodným prepravcom, rýchly automatizovaný prenos elektronických údajov z vody na pobrežie a tiež výmenu prognostických informácií v reálnom čase. Poskytované informácie lodným prepravcom v reálnom čase o plavebnej dráhe, o aktuálnych obmedzeniach, o vodných stavoch, o plavebnej premávke, či o počasí pomáhajú zvýšiť plynulosť a bezpečnosť plavby lodí a minimalizovať vplyv nehôd v lodnej doprave na životné prostredie a na materiálne škody. Úspešné koordinované zavedenie systémov RIS v rámci EÚ (EuRIS) je rozhodujúce na dosiahnutie **celoeurópskeho riečneho inteligentného dopravného systému**. Podľa EK bude v konečnom riešení tento celoeurópsky digitálny systém multimodálny, bude integrovať informácie o jednotlivých druhoch dopravy v reálnom čase, tak, aby prispeli k bezproblémovej prepravy osôb a nákladov a stali sa súčasťou verejne dostupných informácií o doprave. Podrobnejšie hodnotenie prínosov projektu vybudovania systému SlovRIS by malo byť realizované v rámci obdobia udržateľnosti projektu.

K oblasti informatizácie VVD prispievajúcej k inteligentnému rozvoju patrí aj zavedenie softvérovej aplikácie Expertného kontrolného systému plavebnej prevádzky a softvéru BIM – 3D modelu, ktoré napomôžu k rastu bezpečnosti prejazdu lodí v plavebnej komore VDG.