

## Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

### Názov národného projektu: Bezpečnostná ochrana prístavov – predprojektová príprava

1. Zdôvodnite čo najpodrobnejšie prečo nemôže byť projekt realizovaný prostredníctvom výzvy na predkladanie žiadostí o NFP?  
*(napr. porovnanie s realizáciou prostredníctvom dopytovo orientovaného projektu vzhľadom na efektívnejší spôsob naplňovania cieľov OP, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov)*

Spoločnosť Verejné prístavy, a. s. je oprávneným žiadateľom na predkladanie žiadostí o NFP pre národné projekty v zmysle Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, prioritnej osi č. 4 Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE).

Obchodná spoločnosť Verejné prístavy, a.s. bola založená štátom na základe zákona č. 500/2007 Z. z., ktorým bol zmenený a doplnený zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len “zákon o vnútrozemskej plavbe“). Zákon o vnútrozemskej plavbe zároveň stanovuje základný legislatívny rámec pre činnosť spoločnosti Verejné prístavy, a.s.

Spoločnosť Verejné prístavy, a.s. bola založená za účelom vykonávania nasledujúcich činností:

- a) zabezpečenia a vykonávania prevádzky verejných prístavov a zabezpečenia prípravy a realizácie výstavby verejných prístavov vrátane spracovania krátkodobých a dlhodobých koncepcií ich rozvoja,
- b) zabezpečenia prevádzky, evidencie, údržby a opravy objektov a zariadení v územných obvodoch verejných prístavov,
- c) prenajímania pozemkov v územných obvodoch verejných prístavov a ďalších činností, ktoré bezprostredne súvisia s nakladaním majetku v územných obvodoch verejných prístavov,
- d) vyberania úhrad za používanie verejných prístavov,
- e) vytvárania podmienok na rozvoj kombinovanej dopravy vrátane manipulácie s nákladovými jednotkami kombinovanej dopravy

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

## 2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

Prioritná os	Prioritná os 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)
Investičná priorita	7i) Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T
Špecifický cieľ	4.1 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	Bratislavský kraj, Nitriansky kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- široká verejnosť</li> <li>- prepravcovia pôsobiaci v oblasti vodnej dopravy</li> </ul>

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

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu <sup>2</sup>	Spoločnosť Verejné prístavy, a. s. je určená ako prijímateľ národného projektu v zmysle 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.
Má prijímateľ osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu priamo zo zákona, osobitných právnych predpisov, resp. je uvedený priamo v príslušnom operačnom programe?	Prijímateľ Verejné prístavy, a. s. je uvedený priamo v Operačnom programe 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. Obchodná spoločnosť Verejné prístavy, a.s. bola založená štátom na základe zákona č. 500/2007 Z. z., ktorým bol zmenený a doplnený zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len “zákon o vnútrozemskej plavbe“).
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Verejné prístavy, a. s.
Sídlo	Prístavná 10, 821 09 Bratislava
IČO	36856541

<sup>1</sup> V tomto dokumente je používaný pojem prijímateľ a žiadateľ. Je to tá istá osoba, no technicky sa žiadateľ stáva prijímateľom až po podpísaní zmluvy o NFP.

<sup>2</sup> Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkaz na platné predpisy, operačný program, národnú stratégiu, ktorá odôvodňuje jedinečnosť prijímateľa NP).

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

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

*V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.*

#### 5. Predpokladaný časový rámec

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

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	12/2019
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	1. štvrťrok 2020
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	3. štvrťrok 2019
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	12

#### 6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	406 581,12 €
Celkové oprávnené výdavky projektu	451 756,8 €
Vlastné zdroje prijímateľa	45 175,68 €

#### 7. Východiskový stav

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

- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030,
- Koncepcia rozvoja vodnej dopravy SR,
- Stratégia rozvoja Verejného prístavu Bratislava,
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

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

- Stratégia rozvoja Verejného prístavu Bratislava (Master plán)
- Bezpečnostný projekt a Havarijný plán verejného prístavu Bratislava

<sup>3</sup> Uveďte dôvody pre výber partnerov (ekonomickí, sociálni, profesijní...). Odôvodnite dôvody vylúčenia akejkolvek tretej strany ako potenciálneho realizátora.

<sup>4</sup> Uveďte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli zverejnené, uveďte odkaz na internetovú stránku, kde sú dostupné. Ako kritérium pre výber - určenie partnera môže byť tiež uvedená predchádzajúca spolupráca žiadateľa s partnerom, ktorá bude náležite opísaná a odôvodnená, avšak nejde o spoluprácu, ktorá by v prípade verejných prostriedkov spadala pod pôsobnosť zákona o VO.

- c. Uved'te, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov<sup>5</sup> zámer NP priamo nadväzuje, v čom je navrhovaný NP od nich odlišný a ako sú v ňom zohľadnené výsledky/dopady predchádzajúcich NP (ak relevantné):

**Projekt Bezpečnostný projekt a Havarijný plán verejného prístavu Bratislava** bol financovaný zo zdrojov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014-2020, Prioritná os 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE), Špecifický cieľ 4.1 – Zlepšenie kvality služieb poskytovaných vo verejnom prístave v Bratislave.

Obdobie realizácie: 01.05.2016 - 30.11.2016

Celkové oprávnené výdavky projektu: 30 391,81 EUR

Hlavným cieľom projektu bolo vypracovať Bezpečnostný projekt a Havarijný plán verejného prístavu Bratislava v nasledovnom rozsahu:

1. Bezpečnostný projekt: úlohou Bezpečnostného projektu je návrh riešenia bezpečnostných opatrení v území verejného prístavu Bratislava (v súlade s návrhom unifikovaných bezpečnostných opatrení v ďalších verejných prístavoch na rieke Dunaj). Na Bezpečnostný projekt nadväzuje Havarijný plán.
2. Havarijný plán: obsah Havarijného plánu tvorí ucelený súbor písomnej a grafickej dokumentácie s delením na všeobecnú, pohotovostnú a operatívnu časť.

Prostredníctvom projektu sú identifikované bezpečnostné aspekty vo väzbe na potenciálne riziká a navrhujú sa opatrenia smerujúce k ich eliminácii, alebo k zníženiu existujúcich neakceptovateľných rizík alebo k vytvoreniu zón s regulovaním – riadením rizika. Bezpečnostná dokumentácia zohľadňuje špecifické postavenie a rozsah kompetencií spoločnosti Verejné prístavy, a.s., ako aj jeho strategické plánovanie v oblasti ďalšieho rozvoja verejného prístavu Bratislava.

Pre zabezpečenie zvyšovania eliminácie rizík je vytvorený zámer NP, ktorý rieši vypracovanie technicko-ekonomickej štúdie pre zabezpečenie bezpečnostnej ochrany prístavov, v ktorej navrhne optimálny monitorovací systém prístavov siete TEN-T Core so zohľadnením už existujúcich informačných systémov a definuje havarijné opatrenia z environmentálneho, technického a ekonomického hľadiska eliminujúce negatívne dopady najčastejšie sa objavujúcich havarijných scenárov vzhľadom na tovarovú skladbu a objemy prekládky v prístavoch siete TEN-T CORE. Realizácia projektu priamo nadviaže na výsledky popísané v rámci projektu „Bezpečnostný projekt a Havarijný plán verejného prístavu Bratislava“.

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

Vo verejných prístavoch (VP) sú trvalo prítomné nebezpečné látky a nebezpečné tovary a prakticky každý deň dochádza k manipulácii s ropnými produktmi, ich stáčaniu alebo plneniu na prekladisku minerálnych olejov. Logistické a obchodné spoločnosti v nákladných prístavoch pracujú nielen s chemickými, ale aj s biologickými nebezpečnými látkami (napr. organické substráty, organické hnojivá).

---

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

V posledných piatich rokoch dokonca došlo k dvom veľkým únikom nebezpečných látok – ropných produktov v množstvách viac ako 10 - 15 t.

Vo verejných prístavoch je tiež zabezpečovaná nakládka priemyselných hnojív, ale aj organických substrátov a iných chemikálií. Aj krátkodobé skladovanie týchto umelých hnojív prináša so sebou riziká, ktoré nie je možné označiť za zanedbateľné. Ak by napr. nedokázali vyskladniť tieto umelé hnojivá zo skladu v prípade záplavy, následky zaplavenia týchto nebezpečných tovarov by mohli byť mimoriadne závažné.

Každú haváriu v rámci vyhradeného územia VP, ktorá môže potenciálne spôsobiť zhoršenie stavu ŽP, je nutné posudzovať ako ekologickú haváriu, pretože môže predstavovať hrozbu pre príslušný ekosystém, ktorý sa následne musí v prípade poškodenia obnoviť v takom rozsahu, aby bola dosiahnutá ekologická stabilita postihnutého územia. Týka sa to hlavne dopravných nehôd v areáli verejných prístavov spojených s únikmi nebezpečných látok, únikmi toxických látok, ale aj požiarov a výbuchov. Pri posúdení a zhodnotení vnútorných a vonkajších rizík v dôsledku únikov nebezpečných látok a tovarov v územnom obvode VP sa ako najzávažnejšie havárie z hľadiska individuálneho a spoločenského rizika ukázali nielen požiare a explózie spojené s kvapalnými uhl'ovodíkmi, ale aj úniky ekotoxických nebezpečných látok do životného prostredia.

Pri každej havárii v rámci územného obvodu VP dochádza v prvom rade k priamemu ohrozeniu povrchových vôd prístavných bazénov, hlavého toku rieky Dunaj, koryta Malého Dunaja, pôdy, podzemných vôd a následnému ohrozeniu fauny a flóry a celého ekosystému zasiahnutého územia.

Vo verejných prístavoch aj napriek uvedeným skutočnostiam nie sú realizované žiadne technické opatrenia a ani zábrany (mobilné normé steny), ktoré by bránili rozšíreniu ropných produktov v samotnom bazéne, do rieky Dunaj a tiež do toku Malého Dunaja.

Nakoľko VP nedisponujú vlastnými kapacitami na riešenie krízových situácií, je potrebné k mimoriadnym udalostiam privolať jednotky Hasičského a záchranného zboru Ministerstva vnútra SR, prípadne ďalšie zložky a organizácie s požadovaným technickým a materiálovým vybavením. Na ich reakčný čas má vplyv najmä charakter havarijnej situácie a rýchlosť prjazdu zásahových zložiek na miesto havárie v rámci vyhradeného územia VP. Odhaduje sa, že od ohlásenia havarijnej situácie do zahájenia zásahu uplynie 20 až 30 minút.

Z uvedeného dôvodu má spoločnosť Verejné prístavy, a.s. za cieľ zamerať sa na tieto prípady detailnejšie a pripraviť opatrenia, ktoré by zabránili vzniku havárií, prípadne s pomocou ktorých je možné dopady havárií eliminovať, a to nielen formou posudzovania rizík, ale aj ich riadením vo verejných prístavoch, čím sa zabezpečí znížovanie negatívnych dopadov na životné prostredie v lokalite verejných prístavov. Jedným z kľúčových krokov v naplnení tejto ambície je spracovanie technicko-ekonomických štúdií zameraných na posilnenie monitorovania území verejných prístavov základnej siete TEN-T Core a identifikáciu havarijných opatrení, ktoré je možné v tomto špecifickom priestore uplatniť.

Cieľom zámeru je vybudovanie komplexného systému Bezpečnostnej ochrany prístavov, ktorým sa budú eliminovať negatívne dopady na životné prostredie a zároveň sa zvýši úroveň zabezpečenia rýchlej identifikácie havarijnej situácie a v prípade potreby privolanie záchranných a zásahových zložiek, čím sa prispeje k zmierneniu negatívnych dopadov havarijných situácií na životné prostredie.

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

Administratívna kapacita interná – Oddelenie rozvoja a riadenia projektov spoločnosti Verejné prístavy, a.s. pokryje rolu projektového manažéra.

Finančná kapacita – celkové výdavky predstavujú 451.756,80 € bez DPH vrátane nákladov na podporné aktivity vo výške 11.356,80 € bez DPH. Vlastné zdroje spoločnosti Verejné prístavy, a.s. predstavujú 45.175,68 € bez DPH.

Financovanie poskytnuté na aktivity predmetného národného projektu nebude použité na krížové alebo nepriame subvencovanie hospodárskych činností spoločnosti Verejné prístavy, a.s., čo sa zabezpečí prostredníctvom oddelených účtov, aby bolo možné jasne identifikovať financovanie nehospodárskej a hospodárskej činnosti.

Prevádzková kapacita – bude zabezpečená interne spoločnosťou Verejné prístavy, a. s., prostredníctvom projektového manažéra.

V projekte nie je zapojený partner.

8. Vysvetlite hlavné ciele NP (stručne):

*(očakávaný prínos k plneniu strategických dokumentov, k socio-ekonomickému rozvoju oblasti pokrytej OP, k dosiahnutiu cieľov a výsledkov príslušnej prioritnej osi/špecifického cieľa)*

Cieľom projektu je vypracovanie dvoch technicko-ekonomických štúdií pre zabezpečenie bezpečnostnej ochrany prístavov (ďalej iba “TEŠ”), prostredníctvom ktorých bude možné lepšie identifikovať environmentálne riziká, ich hrozby a taktiež zmierňovať negatívne environmentálne dopady. TEŠ so zameraním na Monitorovací systém prístavov a Havarijné opatrenia prístavov základnej siete TEN-T budú vypracované v nasledovnom rozsahu:

**Monitorovací systém prístavov** – návrh systému s cieľom skrátenia reakčnej doby v prípade havarijnej situácie, ktorú inštalovaný monitorovací systém identifikuje. Inštalácia systému sa predpokladá v celom vymedzenom území prístavov základnej siete TEN-T Core. Požadovanou súčasťou monitorovacieho systému je poskytovanie informácií o vzniknutých havarijných situáciách v bazénoch nákladného prístavu, navigácia plavidiel počas havarijnej situácie do a z prístavu a výmena informácií z hľadiska bezpečnostných podmienok v územných obvodoch prístavov v prípade havarijnej situácie, čím bude zabezpečená ochrana prístavu, plavidiel a zariadení v prístave.

System zároveň zabezpečí rýchlu identifikáciu havarijnej situácie a v prípade potreby privolanie záchranných a zásahových zložiek, čím sa prispeje k zmierneniu negatívnych dopadov havarijných situácií v prístavoch základnej siete TEN-T Core. Monitorovací systém prístavov využije pri svojom fungovaní už dostupné informácie o plavebných údajoch z jednotlivých systémov ako napr. Riečne informačné služby (RIS).

**Havarijné opatrenia prístavov** – cieľom je definovať spôsob implementácie havarijných opatrení pre najčastejšie sa vyskytujúce havarijné scenáre, napr. v prípade úniku nebezpečných látok, v dôsledku manipulácie s nimi, v dôsledku poškodenia plávajúceho zariadenia, alebo v prípade prírodných katastrof a pod. V súlade s Bezpečnostným projektom a Havarijným plánom verejného prístavu Bratislava je potrebné zabezpečiť implementáciu havarijných opatrení, ktoré by zaistili záchranu a prežitie osôb, ako aj minimalizáciu škôd, a to prostredníctvom preventívnych opatrení a disponibilných havarijných a zásahových zložiek.

Pod pojmom havarijné opatrenia prístavov sa rozumie systém disponibility havarijných prostriedkov pre teritoriálnu časť prístavov a pre použitie v bazénoch prístavu, a na to nadväzujúci systém disponibility síl na použitie havarijných prostriedkov.

Havarijné opatrenia majú za cieľ eliminovať negatívne dopady najčastejšie sa objavujúcich havarijných scenárov vzhľadom na tovarovú skladbu a objemy prekládky vo verejných prístavoch základnej siete TEN-T Core v SR.

Okrem iného je kľúčové zabezpečenie disponibility havarijných prostriedkov v prístave, navrhnutie systému zabezpečenia ľudských zdrojov – disponibilita síl a návrh riešenia na zaistenie bezpečnosti v teritoriálnej časti prístavov, ako aj bezpečnosti v bazénoch prístavov. Od spracovateľa sa očakáva navrhnutie komplexného riešenia havarijných opatrení od identifikácie havarijných prostriedkov (definovanie rozsahu položiek), ich umiestnenia v prístavoch (napr. zátvorný objekt, centrálny sklad a pod.) až po systém zabezpečenia ich použitia.

Pre obe TEŠ bude spracovaná detailná analýza nákladov a prínosov (Cost benefit analýza, CBA) a environmentálne hodnotenie rozpracované do úrovne posúdenia vplyvov na životné prostredie (EIA).

Prostredníctvom hlavného cieľa projektu sa prispeje k napĺňaniu Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, prioritnej osi 4 Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T Core), investičnej priority 7i) Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T, špecifického cieľa 4.1 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste. TEŠ, bude tvoriť prípravnú, resp. základnú časť potrebnú pre realizáciu investičného projektu „Bezpečnostná ochrana prístavov“.

## 9. Očakávaný stav a merateľné ciele

<p>V tejto časti popíšte očakávané výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k rozvoju oblasti pokrytej operačným programom a zrealizovaniu aktivít. V tabuľke nižšie uveďte projektové ukazovatele a iné údaje. Projektové ukazovatele musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne.<sup>6</sup></p>				
Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ <sup>7</sup>
Zabezpečenie technicko-ekonomickej štúdie pre zabezpečenie bezpečnostnej ochrany prístavov	P0366 - Počet realizovaných dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním	2	Vypracovanie technicko-ekonomickej štúdie pre zabezpečenie bezpečnostnej ochrany prístavov	N/A

<sup>6</sup> V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

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

	a hodnotením projektu			
Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné)				
Cieľ národného projektu	Ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	
Nerelevantné	Nerelevantné	Nerelevantné	Nerelevantné	Nerelevantné

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

#### 10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.<sup>8</sup>

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa <sup>9</sup>	<b>Počet realizovaných dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením projektu</b>
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Realizácia technicko-ekonomickej štúdie bude uskutočnená externým zhotoviteľom na základe výsledkov verejného obstarávania.

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

#### 11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet <sup>10</sup>
Zjednodušenie a skvalitnenie služieb pre prechádzajúce plavidlá a zvýšenie ekologického stavu prístavov.	Široká verejnosť, Prepravcovia pôsobiaci v oblasti vodnej dopravy	Početnosť nie je možné exaktne určiť, projekt a z neho plynúce benefity sú určené pre širokú verejnosť vrátane tuzemských a zahraničných prepravcov

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

#### 12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Pre tento projekt je vytvorená jedna hlavná aktivita s názvom Vypracovanie Technickoekonomických štúdií (vrátane technickej štúdie, EIA, CBA) pre Monitorovací systém prístavov a Havarijné opatrenia prístavov. Jej cieľom je vypracovanie dvoch technicko-ekonomických štúdií, ktorých zámerom je navrhnúť Monitorovací systém prístavov a Havarijné opatrenia prístavov.

<sup>8</sup> V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

<sup>9</sup> V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

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



Realizácia technicko-ekonomických štúdií bude uskutočnená externým zhotoviteľom na základe výsledkov verejného obstarávania v súlade so zákonom č. 343/2015 Z. z. „Zákon o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov“.

Predmetom technicko-ekonomických štúdií pre zabezpečenie bezpečnostnej ochrany prístavov je:

- definovať havarijné opatrenia z environmentálneho, technického a ekonomického hľadiska. Havarijné opatrenia majú za cieľ eliminovať negatívne dopady najčastejšie sa objavujúcich havarijných scenárov vzhľadom na tovarovú skladbu a objemy prekládky v prístavoch základnej siete TEN-T v Slovenskej republike a to vrátane zámeru EIA a CBA,
- navrhnúť optimálny Monitorovací systém prístavov základnej siete TEN-T so zohľadnením už existujúcich informačných systémov (napr. Riečny informačný systém - RIS a iné.).

Technicko-ekonomické štúdie sa spracujú pre celé územie prístavov základnej siete TEN-T, a to vrátane zámeru EIA a CBA.

V prípade aktivít národného projektu ide výlučne o zabezpečenie zvýšenia bezpečnosti prístavov a zlepšenie ekologických podmienok v prístavoch, kde výsledky projektu nebude spoločnosť Verejné prístavy, a. s. využívať komerčne, t.j. v rámci hospodárskej činnosti. Realizácia projektu nebude vytvárať zisk pre spoločnosť Verejné prístavy, a. s. a nebude súčasťou prístavných poplatkov spoločnosti Verejné prístavy, a. s.

Ako podporné aktivity projektu sú plánované:

- a) interné riadenie projektu – prostredníctvom tejto podpornej aktivity sa bude zabezpečovať riadny a efektívny spôsob napĺňania implementácie projektu a bude realizovaná Žiadateľom

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

Názov aktivity	Cieľ, ktorý má byť aktivitou dosiahnutý (podľa sekcie <i>Očakávaný stav</i> )	Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner)	Predpokladaný počet mesiacov realizácie aktivity
Vypracovanie Technickoekonomických štúdií (vrátane technickej štúdie, EIA, CBA) pre Monitorovací systém prístavov a Havarijné opatrenia prístavov	Zabezpečenie technicko-ekonomickej štúdie pre zabezpečenie bezpečnostnej ochrany prístavov	Žiadateľ	12
Interné riadenie projektu	Zabezpečenie technicko-ekonomickej štúdie pre zabezpečenie bezpečnostnej ochrany prístavov	Žiadateľ	12

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

### 13. Rozpočet

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

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie		
Predpokladané finančné prostriedky na hlavné aktivity	Celková suma	Uveďte plánované vecné vymedzenie
Vypracovanie Technickoekonomických štúdií (vrátane technickej štúdie, EIA, CBA) pre Monitorovací systém prístavov a Havarijné opatrenia	440 400	
518 – Ostatné služby	440 400	Vypracovanie Technickoekonomických štúdií (vrátane technickej štúdie, EIA, CBA) pre Monitorovací systém prístavov a Havarijné opatrenia prístavov prostredníctvom externého dodávateľa. Cena za vypracovanie TEŠ bola určená na základe vykonaného verejného obstarávania.
<b>Hlavné aktivity SPOLU</b>	<b>440 400</b>	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity	11 356,80	Interné riadenie projektu zabezpečené prostredníctvom projektového manažéra

521 - Mzdové výdavky	11 356,80	Interné riadenie projektu bude zabezpečené prostredníctvom pozície projektového manažera, tak aby bol zaistený riadny a efektívny spôsob naplňania implementácie projektu. Celková suma bola vypočítaná ako 35% z hrubej mzdy projektového manažera v priebehu 12 po sebe nasledujúcich mesiacov. Interné riadenie projektu bude vykazované v súlade s platnými limitmi uvedenými v aktuálne platnej Príručke k oprávnenosti výdavkov pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020
<b>Podporné aktivity SPOLU</b>	<b>11 356,80</b>	
<b>CELKOM</b>	<b>451 756,80</b>	

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

NP vyhovuje zásade doplnkovosti a nenahrádza verejné alebo ekvivalentné štrukturálne výdavky členského štátu.

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

16. Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov  
*Informácie sa vyplňajú iba pre investičné<sup>11</sup> typy projektov.*

V prípade projektu „Bezpečnostná ochrana prístavov – predprojektová príprava“ ide o neinvestičný projekt.

<b>Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov</b>	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti <sup>12</sup> ? (áno/nie)	Nerelevantné
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	Nerelevantné
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná	Nerelevantné

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

<sup>12</sup> Pozri aj Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (dostupné na:

<http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=26598> )

na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok)<sup>13</sup>

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvoria mapy s vyznačením lokalizácie projektu.

Súčasným vymedzené územie verejného prístavu Bratislava a k nemu príľahlý vodný tok rieky Dunaj



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

Súčasným vymedzené územie verejného prístavu Komárno a k nemu príslušný vodný tok riek Dunaj a Váh

