

Strategický plán rozvoja verejného prístavu Komárno – Master Plan



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

TEXTOVÁ SPRÁVA

Pre: **Verejné prístavy, a.s.**
Prístavná 10
821 09 Bratislava
Slovenská republika

Spracoval: **AQUATIS a.s.**
Botanická 834/56
602 00 Brno
Česká republika

MAREC 2019
revízia MAREC 2020

Výhradnú zodpovednosť za túto publikáciu nesie autor. Európska únia nenesie žiadnu zodpovednosť za akékoľvek použitie informácií, ktoré sa v nej nachádzajú.

Objednávateľ:



Zhotoviteľ:



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

Strategický plán rozvoja verejného prístavu Komárno – Master Plan

Tento strategický plán bol vypracovaný na základe
zmluvy o dielo č. 01-05-2018 objednávateľa
pre Verejné prístavy, a.s. firmou AQUATIS, a.s.

Zodpovedný riešiteľ:

Ing. Michael Trnka, CSc.

Riešitelia:

Ing. Kateřina Boříková

Ing. Lucie Langová

Spoluriešiteľ - Ernst & Young s.r.o:

PhDr. David Zlámal, CFA

Ing. Jan Pilmaier, CFA

Ing. Karel Prückner

Ing. Lukáš Macko

Marec 2019 / revízia Marec 2020

Obsah:

ZOZNAM OBRÁZKOV	4
ZOZNAM GRAFOV	5
ZOZNAM TABULIEK	6
1. ÚVOD.....	8
1.1. Ciele Master Plánu	8
1.2. Štruktúra a obsah Master Plánu	9
2. SEKTOR VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY – STRATEGICKÝ KONTEXT	10
2.1. Stratégie a politiky v EÚ.....	10
2.2. Národné stratégie a politiky	12
2.3. Organizácie v systéme vodnej dopravy	18
2.3.1. Ministerstvo dopravy a výstavby SR.....	18
2.3.2. Dopravný úrad	18
2.3.3. Slovenský vodohospodársky podnik, š. p.....	20
2.3.4. Verejné prístavy a. s.	20
2.4. Dunajská vodná cesta	22
2.4.1. Situácia	22
2.4.2. Nedostatky Dunajskej vodnej cesty na slovenskom úseku	23
2.5. Vážská vodná cesta.....	24
2.5.1. Štúdiá realizovateľnosti.....	24
2.5.2. Vplyv Vážskej vodnej cesty na prístav Komárno	26
2.6. Zabezpečenie plavebných podmienok	27
3. PRÍSTAV KOMÁRNO – OPIS SÚČASNEJ SITUÁCIE	28
3.1. Oblasti prístavu a príslušné využitie	28
3.1.1. Umiestnenie a východiskový stav.....	28
3.2. Posúdenie súladu s príslušnými plánmi územného rozvoja	36
3.2.1. Vzťah k územnému plánu regiónu Nitrianskeho kraja.....	36
3.2.2. Vzťah k územnému plánu Komárna	37
3.3. Vybavenie nábrežia	40
3.3.1. Nákladný prístav Komárno	40
3.3.2. Osobný prístav Komárno.....	41
3.4. Prístavná infraštruktúra a superštruktúra	43
3.5. Dostupnosť prístavu Komárno pre plavidlá a ich parametre	49
3.5.1. Hydrologické údaje	49
3.5.2. Štandardná plavebná prevádzka	50
3.5.3. Vplyv zmeny klímy na splavnosť Dunaja	51
3.5.4. Obmedzenie uzatváracieho objektu	52
3.5.5. Plavebná dráha.....	54



3.5.6. Maximálne prípustné rozmery zostáv plavidiel	54
3.5.7. Zloženie typov plavidiel	55
3.5.8. Transport sedimentu	57
3.6. Železničné a cestné spojenie z a do prístavu	57
3.6.1. Kapacita a kvalita železničného napojenia	57
3.6.2. Kapacita a kvalita cestného napojenia	62
3.6.3. Kapacita a kvalita pripojenia inžinierskych sietí	63
3.7. Analýza kapacity	65
3.7.1. Analýza kapacity pre voľne uložený a sypký náklad	65
3.8. Organizácia a funkcia prístavu	68
3.8.1. Právny a regulačný rámec	68
3.8.2. Kľúčové zainteresované strany	68
3.8.2.1. Nájomné zmluvy	70
3.8.3. Prevádzkový model	76
4. ANALÝZA DOPYTU	78
4.1. Zázemie prístavu	80
4.1.1. Identifikácia	80
4.1.2. Dopravné a priemyselné aktivity v okolí (priemyselné zóny)	82
4.1.3. Možnosti súčasných užívateľov	84
4.2. Analýza konkurencie / synergií s inými prístavmi (vnútroštátnymi a medzinárodnými)	86
4.2.1. Podobné prístavy	88
4.2.1.1. Prístav Kelheim	88
4.2.1.2. Prístav Straubing	93
4.2.1.3. Prístav Passau	98
4.2.1.4. Prístav Baja	103
4.2.2. Závery porovnania	107
4.3. Charakteristiky a trendy trhu - prieskum trhu	109
4.3.1. Štruktúra prepravovaných komodít po Dunaji	109
4.3.2. Vývoz	113
4.3.3. Dovoz	114
4.3.4. Trendová analýza – kvalitatívna	115
4.3.5. Firmy v regióne	119
4.3.6. Komunikácia s firmami	122
4.4. Historické údaje a trendy v doprave z prístavu	127
4.5. Prognózy	131
4.5.1. Určenie veľkosti trhu – historická produkcia a predikcia do roku 2050	131
4.5.2. Vývoj „modal split“	132
4.5.3. Odhad potenciálu VP Komárno a očakávaného dopytu	133



5.	PRÍSTAV KOMÁRNO – VYHODNOTENIE SÚČASNEJ SITUÁCIE, SWOT ANALÝZA	140
5.1.	SWOT analýza.....	140
5.2.	Závery a odporúčania	141
6.	STRATEGICKÉ PLÁNOVANIE	144
6.1.1.	Výstupy z interných dokumentov spoločnosti.....	144
6.2.	Strategické ciele rozvoja prístavu s ohľadom na výsledky dopytovej analýzy	145
6.3.	Dimenzovanie požadovaných prístavných zariadení	147
6.4.	Stratégia - alternatívne varianty.....	149
6.4.1.	Varianty rozvoja prístavu	149
6.4.1.1.	Variant 0 - „Súčasný stav“	149
6.4.1.2.	Variant 1.a - „Lokalita Veľký Harčáš“.....	150
6.4.1.3.	Variant 1.b - „Lokalita Veľký Harčáš – redukcia“	154
6.4.1.4.	Variant 2 - „Východný bazén - LOD vnútri bazéna“	157
6.4.1.5.	Variant 3.a - „Východný bazén – LOD na rieke“.....	161
6.4.1.6.	Variant 3.b - „Východný bazén – LOD na rieke – v súlade s ÚP“	164
6.4.1.7.	Variant 4 – „Západný bazén“	168
6.4.1.8.	Variant 5 – „Ústie Váhu“	170
6.4.1.9.	Všeobecne ku všetkým variantom.....	174
6.4.1.10.	Prerokovanie zámeru.....	174
6.4.1.11.	Ocenenie nákladov a výnosov jednotlivých variantov	175
6.5.	Multikriteriálne posúdenie navrhnutých strategických variantov rozvoja prístavu.....	176
6.5.1.	Spôsob expertného hodnotenia.....	176
6.5.2.	Výber kritérií.....	176
6.5.3.	Výber expertov pre posúdenie váh kritérií.....	178
6.5.4.	Ohodnotenie kritérií	178
6.5.5.	Preferovaný strategický variant	180
6.5.6.	Model prevádzky.....	181
6.5.6.1.	Možné modely prevádzky	181
6.5.6.2.	Vyhodnotenie a výber optimálneho modelu prevádzky prístavu	182
6.6.	Komplementárne projekty.....	186
6.6.1.	Prepojenie miest Komárom – Komárno – nový cezhraničný most.....	186
6.6.2.	Rekonštrukcia železničných tratí ŽSR.....	186
6.6.3.	Národný dopravca	186
6.6.4.	Inovácia a Modernizácia plavebných komôr VD Gabčíkovo	187
6.6.5.	Nakladanie s odpadmi	187
6.6.6.	Master Plan LNG	187
6.6.7.	RISCOMEX.....	188
6.7.	Návrh postupu implementácie vybraného strategického scenára (akčný plán)	189



6.7.1. Návrh ďalších krokov	189
6.7.2. Zasadenie do právneho rámca SR	189
6.7.3. Možné kontakty s Maďarskom	189
6.7.4. Nevyhnutné prieskumy	190
6.7.5. Nutné kroky k povoleniu stavby	190
6.7.6. Postup implementácie s časovou osou	191
7. ZOZNAM PODKLADOV, SÚPIS LEGISLATÍV	192
7.1. Zákony, vyhlášky	192
7.2. Súvisiace predpisy a podklady	192
7.3. Ostatné podklady	193

ZOZNAM OBRÁZKOV

<u>Obr.č. 1 – Prehľadná mapa splavnenia dolného Váhu v úseku Piešťany - Komárno</u>	25
<u>Obr.č. 2 – Prehľadná mapa úseku Dunaja Bratislava – Komárno</u>	28
<u>Obr.č. 3 - Vymedzené územie VP Komárno</u>	29
<u>Obr.č. 4 – Pevnosť Komárno - letecký pohľad</u>	30
<u>Obr.č. 5 - Letecký pohľad z východu na prístav Komárno</u>	30
<u>Obr.č. 6 - Ortofotomapa Komárno</u>	31
<u>Obr.č. 7 – Pohľad na západný bazén prístavu</u>	32
<u>Obr.č. 8 – Pohľad na vjazdový objekt do západného bazéna</u>	32
<u>Obr.č. 9 – Pohľad na východný bazén prístavu</u>	33
<u>Obr.č. 10– Celková situácia chránených území v dotknutom území</u>	33
<u>Obr.č. 11– Situácia CHVÚ v dotknutom území a jeho okolí</u>	34
<u>Obr.č. 12– Celková situácia vymedzených území v okolí prístavu Komárno</u>	34
<u>Obr.č. 12 – Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja od r. 2008</u>	36
<u>Obr.č. 13 – Územný plán mesta Komárno platný 09/2018 – Územie súčasného prístavu</u>	37
<u>Obr.č. 14 – Územný plán mesta Komárno platný 09/2018 – Územie Veľký Harčáš</u>	38
<u>Obr.č. 15 - Osobný prístav Komárno</u>	42
<u>Obr.č. 16 - Železničná vlečka vo východnej časti prístavu, manipulačné plochy, prístavná hrana so žeriavmi</u>	44
<u>Obr.č. 17 – Existujúce vybavenie prístavnej hrany - odberné stĺpiky (voda, elektrina)</u>	44
<u>Obr.č. 18 – Železničná vlečka v západnej časti prístavu, manipulačné plochy a skladovacie priestory, prístavná hrana so žeriavmi</u>	45
<u>Obr.č. 19 – Vstup železničnej vlečky do areálu v západnej časti prístavu</u>	45
<u>Obr.č. 20 – Napojenie areálu VP Komárno na železničnú sieť</u>	58
<u>Obr.č. 21 – Možnosti napojenia na cestnú sieť a napojenie na železničnú sieť v meste Komárno</u>	60
<u>Obr.č. 22 – Výkres technického vybavenia (vodné hospodárstvo) v meste Komárno</u>	64
<u>Obr.č. 23 – Výkres technického vybavenia (energetika) v meste Komárno</u>	64
<u>Obr.č. 24 – Definovaná spádová oblasť VP Komárno</u>	81
<u>Obr.č. 25 - Poloha prístavov Kelheim, Straubing, Passau, Baja a Komárno na rieke Dunaj</u>	87
<u>Obr.č. 26 - Poloha prístavu Kelheim na rieke Dunaj</u>	89
<u>Obr.č. 27 - Ortofotomapa prístavu Kelheim</u>	89
<u>Obr.č. 28 – Vybavenie prístavu Kelheim</u>	90
<u>Obr.č. 29 - Poloha prístavu Straubing na rieke Dunaj</u>	94
<u>Obr.č. 30 - Ortofotomapa prístavu Straubing</u>	94
<u>Obr.č. 31 – Vybavenie prístavu Straubing</u>	95
<u>Obr.č. 32 - Poloha prístavu Passau na rieke Dunaj</u>	99
<u>Obr.č. 33 - Ortofotomapa prístavu Passau</u>	99



<u>Obr.č. 34 – Vybavenie prístavu Passau</u>	100
<u>Obr.č. 35 - Poloha prístavu Baja na rieke Dunaj</u>	103
<u>Obr.č. 36 - Ortofotomapa prístavu Baja</u>	104
<u>Obr.č. 37 - Prehľadná situácia – variant 0</u>	149
<u>Obr.č. 38 - Prehľadná situácia – variant 1.a</u>	151
<u>Obr.č. 39 - Prehľadná situácia – variant 1.b</u>	155
<u>Obr.č. 41 - Prehľadná situácia – variant 2</u>	158
<u>Obr.č. 42 - Prehľadná situácia – variant 3.a</u>	161
<u>Obr.č. 43 - Prehľadná situácia – variant 3.b</u>	165
<u>Obr.č. 44 - Prehľadná situácia – variant 4</u>	168
<u>Obr.č. 45 - Prehľadná situácia – variant 5</u>	171

ZOZNAM GRAFOV

<u>Graf č. 1 – Merná krivka – vodočet Komárno – most</u>	50
<u>Graf č. 2 – Priemerné prietoky v Dunaji v rokoch 1951 - 2017</u>	51
<u>Graf č. 3 – Grafické zobrazenie (</u>	55
<u>Graf č. 4 – Nájomcovia prístavu Komárno (podľa rozlohy pozemkov)</u>	69
<u>Graf č. 5 – Odhadované tržby v prípade pokračovania v aktuálnom modeli prevádzky</u>	77
<u>Graf č. 6 – Indikatívny odhad dopytu vo VP Komárno</u>	78
<u>Graf č. 7 – Tržby SPaP, a.s.</u>	85
<u>Graf č. 8 – Zloženie prekladaného tovaru v roku 2017 – prístav Kelheim</u>	92
<u>Graf č. 9 – Podiel druhov prepravy na prekládke v roku 2017 – prístav Kelheim</u>	93
<u>Graf č. 10 – Zloženie prekladaného tovaru v roku 2017 – prístav Straubing</u>	97
<u>Graf č. 11 – Podiel druhov prepravy na prekládke v roku 2017 – prístav Straubing</u>	98
<u>Graf č. 12 – Zloženie prekladaného tovaru v roku 2017 – prístav Passau</u>	101
<u>Graf č. 13 – Podiel druhov prepravy na prekládke v roku 2017 – prístav Passau</u>	102
<u>Graf č. 14 – Zloženie prekladaného tovaru v roku 2017 – prístav Baja</u>	105
<u>Graf č. 15 – Podiel druhov prepravy na prekládke v roku 2017 – prístav Baja</u>	106
<u>Graf č. 16 – Objem transportu v jednotlivých častiach Dunaja v roku 2016</u>	109
<u>Graf č. 17 – Typológia prepravovaného tovaru lodnou dopravou v lokalite Mohács - „Stredný Dunaj“</u>	110
<u>Graf č. 18 – Preklad komodít v prístavoch na Slovensku v rokoch 2013-2017</u>	112
<u>Graf č. 19 – Podiel vývozu a dovozu v prístavoch na Slovensku v rokoch 2013 - 2017</u>	112
<u>Graf č. 20 – Zloženie prekladaných komodít v prístavoch na Slovensku v rokoch 2013 – 2017</u>	113
<u>Graf č. 21 – Zloženie preklad. komodít na VÝVOZ v prístavoch na Slovensku v roku 2017</u>	114
<u>Graf č. 22 – Zloženie preklad. komodít na DOVOZ v prístave na Slovensku v rokoch 2013-2017</u>	114
<u>Graf č. 23 – Zloženie prekladaných komodít v prístavoch na Slovensku v roku 2017</u>	115
<u>Graf č. 24 – Objem prepravených kontajnerov na rieke Dunaj</u>	117
<u>Graf č. 25 – Celkový preklad vo VP Komárno v rokoch 2013 - 2017</u>	128
<u>Graf č. 26 – Podiel exportu a importu na celkovom preklade vo VP Komárno</u>	129
<u>Graf č. 27 – Export VP Komárno v rokoch 2013 – 2017</u>	129
<u>Graf č. 28 – Import VP Komárno v rokoch 2013 – 2017</u>	130
<u>Graf č. 29 – Objem produkcie na Slovensku za roky 2005-2050</u>	132
<u>Graf č. 30 – Podiely prístavov na celkovom preklade vodnej dopravy v roku 2050</u>	135
<u>Graf č. 31 – Odhadovaná štruktúra prepravených komodít vo VP Komárno 2017 – 2050</u>	136
<u>Graf č. 32 – Štruktúra prepravy prístavu Komárno</u>	137
<u>Graf č. 33 – Celkový prepravený objem prístavu Komárno</u>	138
<u>Graf č. 34 – Odhadované tržby v prípade pokračovania v aktuálnom modeli prevádzky</u>	183
<u>Graf č. 35 – Odhadované tržby VP Komárno v prípade alternatívneho modelu prevádzky</u>	184
<u>Graf č. 36 – Zloženie poplatkov z prekladu VP Komárno v prípade alternatívneho modelu prevádzky</u>	185



ZOZNAM TABULIEK

<u>Tab.č. 1 – Základné informácie o prístave Komárno:</u>	35
<u>Tab.č. 2 – Regulatívy intenzity využitia a výšky zástavby v urbanistických (regulačných) blokoch</u>	39
<u>Tab.č. 3 – Druh a počet prístavných polôh vo VP Komárno</u>	40
<u>Tab.č. 4 – Vybavenie prístavu Komárno</u>	43
<u>Tab.č. 5 – Zoznam existujúcich prekladaných a manipulačných polôh v prístave Komárno</u>	47
<u>Tab.č. 6 - Hydrologické údaje Dunaj – Komárno (čiara prekročenia):</u>	49
<u>Tab.č. 7 – Merná krivka – vodočet Komárno – most (vyrátané na podklade dlhodobého merania):</u>	49
<u>Tab.č. 8 – Plavebné hladiny podľa odporúčania Dunajskej komisie:</u>	51
<u>Tab.č. 9 – Analýza početnosti obmedzení plavby:</u>	53
<u>Tab.č. 10 - Parametre vodnej cesty podľa vyhlášky MDPT SR č. 22/2001 Z. z.:</u>	54
<u>Tab.č. 11 - Úsek vodnej cesty Dunaj r.km 1784,0 – 1708,20 (ak na tomto úseku nie sú hlásené brody alebo úžiny so šírkou menšou ako 80 m):</u>	54
<u>Tab.č. 12 – Priemerný počet preplavení cez PLK VD Gabčíkovo podľa druhu plavidiel (obdobie 1992-2016):</u>	55
<u>Tab.č. 13 – Analýza preplavení cez PLK VD Gabčíkovo v rokoch 1992 – 2016</u>	56
<u>Tab.č. 14 – Dĺžky koľají v areáli prístavu – súčasný stav</u>	59
<u>Tab.č. 15 – Skladovacia kapacita:</u>	65
<u>Tab.č. 16 – Cestná kapacita:</u>	65
<u>Tab.č. 17 – Kapacita železníc:</u>	66
<u>Tab.č. 18 – Kapacita nábreží a kotvísk:</u>	66
<u>Tab.č. 19 – Zoznam nájomných zmlúv v prístave Komárno</u>	70
<u>Tab.č. 20 – Súpis pozemkov vo vlastníctve VP, a. s. v prístave Komárno</u>	71
<u>Tab.č. 21 – Vysvetlivky k súpisu pozemkov</u>	75
<u>Tab.č. 22 – Prehľad súčasných užívateľov prístavu Komárno</u>	75
<u>Tab.č. 23 – Charakteristiky spádovej oblasti VP Komárno</u>	82
<u>Tab.č. 24 - Zoznam priemyselných parkov v regióne</u>	83
<u>Tab.č. 25 - Zoznam priemyselných parkov - dojazdová vzdialenosť VP Bratislava</u>	83
<u>Tab.č. 26 - Zoznam populačných centier v regióne</u>	84
<u>Tab.č. 27 – Kritériá pre zaradenie do porovnávacej analýzy</u>	87
<u>Tab.č. 28 – Základná charakteristika prístavu Kelheim</u>	91
<u>Tab.č. 29 – Objem prekladaného tovaru podľa destinácie v roku 2017 - prístav Kelheim</u>	92
<u>Tab.č. 30 – Základná charakteristika prístavu Straubing</u>	96
<u>Tab.č. 31 – Objem prekladaného tovaru podľa destinácie v roku 2017 - prístav Straubing</u>	97
<u>Tab.č. 32 – Základná charakteristika prístavu Passau</u>	101
<u>Tab.č. 33 – Objem prekladaného tovaru podľa destinácie v roku 2017 - prístav Passau</u>	102
<u>Tab.č. 34 – Základná charakteristika prístavu Baja</u>	104
<u>Tab.č. 35 – Cenník prístavu Baja</u>	105
<u>Tab.č. 36 – Porovnanie KPI analyzovaných prístavov s VP Komárno</u>	107
<u>Tab.č. 37 - Objem prepravy na rieke Dunaj v okolitých krajinách v roku 2015</u>	111
<u>Tab.č. 38 – Potenciál podľa segmentov a komodít - Dunaj</u>	116
<u>Tab.č. 39 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente dreva</u>	119
<u>Tab.č. 40 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente poľnohospodárstva</u>	119
<u>Tab.č. 41 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente chémia a plasty</u>	120
<u>Tab.č. 42 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente hutníctva</u>	120
<u>Tab.č. 43 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente druhotných surovín</u>	121
<u>Tab.č. 44 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente stavebníctva</u>	121
<u>Tab.č. 45 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente strojárstva/automobilového priemyslu</u>	122
<u>Tab.č. 46 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente nerastných surovín</u>	122
<u>Tab.č. 47 – Sumarizácia aktívneho oslovenia firiem</u>	123
<u>Tab.č. 48 – Zmena využitia vodnej dopravy v nákladnej doprave na Slovensku</u>	133
<u>Tab.č. 49 – Indikatívny odhad potenciálu VP Komárno podľa segmentov v roku 2017</u>	134
<u>Tab.č. 50 – Indikatívny odhad potenciálu podľa technologickej náročnosti na preklad</u>	134
<u>Tab.č. 51 – Indikatívny odhad vývoja potenciálu VP Komárno podľa segmentov (2017-2050)</u>	135



<u>Tab.č. 52 – SWOT analýza VP Komárno</u>	140
<u>Tab.č. 55– Zhodnotenie potenciálu segmentov podľa technologickej a marketingovej náročnosti</u>	146
<u>Tab.č. 60 – Skladovacia kapacita:</u>	147
<u>Tab.č. 61 – Cestná kapacita:</u>	147
<u>Tab.č. 62 – Kapacita železníc:</u>	148
<u>Tab.č. 63 – Kapacita nábreží a kotvísk:</u>	148
<u>Tab.č. 68 - Základné charakteristické údaje prístavu Komárno</u>	149
<u>Tab.č. 71 – Multikriteriálna analýza</u>	179
<u>Tab.č. 72 – Odhad cien za preklad VP Komárno</u>	184



1. ÚVOD

1.1. Ciele Master Plánu

Projekt „Master plan“ a v nasledujúcom kroku „Štúdia realizovateľnosti“ verejného prístavu Komárno je financovaný z prostriedkov Nástroja na prepájanie Európy (CEF). Tento projekt je súčasťou globálneho projektu, ktorý si kladie za cieľ vyvinúť integrovanú sieť vnútrozemských multimodálnych prístavov pozdĺž Dunaja na podporu udržateľnej dopravy a regionálneho rozvoja.

Hlavným cieľom projektu je

- 1) Vypracovanie Master planu (ďalej „MP“), ktorý definuje širšie vzťahy, v rámci ktorých sa predpokladá fungovanie efektívneho verejného prístavu Komárno (ďalej „VP Komárno“) pri rešpektovaní národnej a európskej legislatívy.
- 2) Vypracovanie Štúdie realizovateľnosti pre rozvoj prístavu v Komárne, ktorá bude nadväzovať na MP a posúdi rôzne alternatívy možnosti modernizácie verejného prístavu Komárno.

Prostredníctvom projektu bude vypracovaná dokumentácia potrebná na definovanie rozsahu a spôsobu modernizácie verejného prístavu Komárno, ktorou sa prispeje k obnoveniu jeho postavenia v rámci národnej ekonomiky, a v rámci medzinárodnej koridorovej siete TEN-T ako rovnocennej ekologickej a efektívnej súčasti kombinovanej dopravy s aktívnym prepojením na cestnú a železničnú dopravu.



1.2. Štruktúra a obsah Master Plánu

- **TEXTOVÁ SPRÁVA**
- **ZOZNAM GRAFICKÝCH PRÍLOH**

A.1. Grafické prílohy - súčasný stav prístavu Komárno

- A.2. Prehľadná situácia – zakres do ortofotomapy
- A.3. Situácia – plavebná mapa
- A.4. Situácia – územný plán
- A.5. Katastrálna mapa – plochy podľa vlastníkov
- A.6. Katastrálna mapa – plochy podľa nájomných zmlúv
- A.7. Situačný plán vlečky a koľají v rámci prístavu
 - A.7.a. Situačný plán vlečky - Západný bazén
 - A.7.b. Situačný plán vlečky - Východný bazén
- A.8. Priečny rez prístavnej hrany

B.1. Grafické prílohy – jednotlivé varianty prístavu Komárno

- B.2. Prehľadné situácie – zakres do ortofotomapy
 - B.2.1. Prehľadná situácia – variant 1.a
 - B.2.2. Prehľadná situácia – variant 1.b
 - B.2.3. Prehľadná situácia – variant 2
 - B.2.4. Prehľadná situácia – variant 3.a
 - B.2.5. Prehľadná situácia – variant 3.b
 - B.2.6. Prehľadná situácia – variant 4.
 - B.2.7. Prehľadná situácia – variant 5.
- B.3. Katastrálne mapy
 - B.3.1. Katastrálna mapa – variant 1.a
 - B.3.2. Katastrálna mapa – variant 1.b
 - B.3.3. Katastrálna mapa – variant 2.
 - B.3.4. Katastrálna mapa – variant 3.a
 - B.3.5. Katastrálna mapa – variant 3.b
 - B.3.6. Katastrálna mapa – variant 4.
 - B.3.7. Katastrálna mapa – variant 5.
- B.4. Situácie územného plánu
 - B.4.1. Situácia ÚP – variant 1.a
 - B.4.2. Situácia ÚP – variant 1.b
 - B.4.3. Situácia ÚP – variant 2
 - B.4.4. Situácia ÚP – variant 3.a
 - B.4.5. Situácia ÚP – variant 3.b
 - B.4.6. Situácia ÚP – variant 4.
 - B.4.7. Situácia ÚP – variant 5.
- B.5. Priečne rezy prístavnej hrany
 - B.5.1. Priečny rez – nový múr
 - B.5.2. Priečny rez – navýšenie múru
 - B.5.3. Priečny rez – dalby



2. SEKTOR VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY – STRATEGICKÝ KONTEXT

2.1. Stratégie a politiky v EÚ

Vodná doprava tvorí neoddeliteľnú súčasť intermodálnych dopravných sústav, v rámci ktorých zohráva významnú úlohu vo vnútroštátnych, najmä však v medzinárodných prepravných reláciách. Základnú platformu stratégie rozvoja vnútrozemskej vodnej dopravy v Slovenskej republike tvoria medzinárodné, európske a národné koncepčné a strategické dokumenty.

- I. **Dohovor o režime plavby na Dunaji** (ďalej len „Belehradský dohovor“), platnosť pre SR od 03.12.1949 – ním sa podunajské štáty zaväzujú udržiavať svoje úseky Dunaja v stave splavnom pre riečne a na patričných úsekoch aj pre námorné lode, vykonávať práce potrebné na zaistenie a zlepšenie podmienok plavby, ako aj nerobiť ťažkosti alebo prekážky plavbe na splavných tokoch Dunaja. Slovenská republika ako signatár Dohovoru o režime plavby na Dunaji nespoplatňuje dunajskú vodnú cestu, v záujme zaručenia slobody plavby všetkým plavidlám.
- II. **Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)**, platnosť pre SR od 05. 05. 2000 – touto dohodou sa pristúpilo k vybudovaniu legislatívnej štruktúry, ktorou sa vymedzuje koordinované plánovanie rozvoja a výstavby siete vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu, založenej na vzájomne schválenej infraštruktúre a prevádzkových parametroch pre zvýšenie efektívnosti vnútrozemskej vodnej dopravy v Európe a s cieľom, aby sa stala atraktívnejšou pre jej užívateľov.
- III. **Transeurópska dopravná sieť TEN-T** - program TEN-T schválený Európskou komisiou je jedným z hlavných zdrojov finančnej pomoci na podporu infraštruktúrnych projektov v rámci transeurópskej dopravnej siete. Technické a finančné riadenie programu zaisťuje výkonná agentúra pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T EA). Projekty TEN-T zahŕňajú všetky druhy dopravy vrátane vnútrozemskej vodnej dopravy. V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ je uvedené, že Transeurópska dopravná sieť by sa mala rozvíjať vytvorením novej dopravnej infraštruktúry, obnovy a modernizácie existujúcej infraštruktúry a opatreniami zameranými na podporu efektívneho využívania jej zdrojov.



IV. **Biela kniha** – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – „Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“, prijatá 28. 03. 2011 – je jedna z kľúčových iniciatív smerujúca k zvýšeniu konkurencieschopnosti dopravy a k zníženiu environmentálneho zaťaženia do roku 2050. Ďalší vývoj dopravného systému sa musí opierať o niekoľko základných prvkov:

- zlepšenie energetickej efektívnosti dopravných prostriedkov vo všetkých druhoch dopravy. Vývoj a zavádzanie udržateľných palív a pohonných systémov,
- optimalizácia výkonu multimodálnych logistických reťazcov vrátane väčšieho využívania energeticky efektívnejších druhov dopravy v prípadoch, keď iné technologické inovácie môžu byť nedostačujúce (napr. preprava nákladu na dlhé vzdialenosti),
- efektívnejšie využívanie dopravy a infraštruktúry prostredníctvom zdokonalených systémov riadenia dopravy a informačných systémov (napr. IDS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), pokročilých logistických a trhových opatrení ako napr. celkového rozvoja integrovaného európskeho železničného trhu, zrušenia obmedzení kabotáže, odstránenia prekážok v námornej doprave na krátke vzdialenosti, nedeformovania cien atď.

Námorné prístavy hrajú dôležitú úlohu ako logistické centrá a vyžadujú si efektívne spojenia s vnútrozemím. Nevyužívané vnútrozemské vodné cesty musia mať čoraz dôležitejšiu úlohu, najmä pri preprave tovaru do vnútrozemia a pri spájaní európskych morí. 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %. Na dosiahnutie tohto cieľa sú potrebné efektívne zelené koridory nákladnej dopravy a vytvorenie vhodnej infraštruktúry, ako aj jej sprevádzkovanie do roku 2030 v celej EÚ a vytvorenie plne funkčnej multimodálnej „základnej siete“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb.

Odporúča sa vytvoriť vhodný rámec na optimalizáciu vnútorného trhu pre vnútrozemskú vodnú dopravu a odstrániť prekážky, ktoré bránia väčšiemu využívaniu tohto druhu dopravy. Je nutné prehodnotiť a vymedziť úlohy a mechanizmy potrebné na prevádzkovanie tohto druhu dopravy v širšom európskom kontexte.



V. **Stratégia EÚ pre dunajský región** (ďalej len „Dunajská stratégia“) - má makroregionálny rozmer a je výsledkom spoločného úsilia regiónov povodia Dunaja. Je zameraná najmä na zintenzívnenie a zefektívnenie spolupráce v oblasti dopravy, energetiky a životného prostredia. Realizácia Dunajskej stratégie predpokladá efektívne a koordinované využívanie finančných, personálnych a iných zdrojov zúčastnených strán, zintenzívnenie cezhraničnej spolupráce a postupné zapájanie relevantných susediacich a nečlenských štátov EÚ. Medzi hlavné ciele stratégie patrí prepojenie dunajského regiónu, ochrana životného prostredia, vytvorenie prosperity a celkové posilnenie dunajského regiónu. Strategický dokument nie je z časového hľadiska nijak obmedzený, obsahuje zároveň ciele, ktoré časovo obmedzené sú. Jedná sa napríklad o zvýšenie nákladnej dopravy po Dunaji o 20 % do roku 2020.

VI. **Modrá kniha – zoznam hlavných noriem a parametrov siete európskych vodných ciest:** Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu vo svojej prílohe 1 stanovuje sieť vodných ciest vrátane tých, ktoré v súčasnosti neexistujú a považujú sa za chýbajúce prepojenia. Modrá kniha definuje úzke miesta a chýbajúce prepojenia vodných ciest medzinárodného významu. Definuje hlavné štandardy a parametre vodných ciest, plavebných komôr a vnútrozemských prístavov medzinárodného významu.

Cieľom modrej knihy je zostaviť súpis existujúcich a predpokladaných noriem a parametrov vodných ciest a prístavov v Európe a na medzinárodne porovnateľnom základe ukázať súčasné parametre infraštruktúry vnútrozemskej plavby v Európe v porovnaní s minimálnymi normami a parametre predpísané v dohode AGN. To by umožnilo príslušným vládam členských štátov a medzivládny organizáciám využívať modrú knihu ako základný nástroj na monitorovanie pokroku dosiahnutého pri implementácii AGN.

2.2. Národné stratégie a politiky

Základnými národnými strategickými dokumentmi pre oblasť vnútrozemskej plavby a infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest vrátane prístavov sú „Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020“ (ďalej len „stratégia“), ktorú schválila vláda Slovenskej republiky dňa 3. marca 2010 uznesením vlády SR č. 158 a „Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015“, ktorú vláda odsúhlasila dňa 8. júna 2005 uznesením vlády SR č. 445. Ide o globálne dopravné koncepčné dokumenty.



I. **Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030** predstavuje východiskový strategický dokument Slovenskej republiky dlhodobého charakteru, ktorý si kladie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Ide o výstup II. fázy prípravy stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2030 a predstavuje faktické naplnenie stanovených očakávaných kondicionalít. Financovanie rozvojových aktivít z európskych fondov v rokoch 2014 - 2020 je teda na tomto dokumente, resp. jeho schválení zo strany EK, priamo závislé. Dokument bol pripravovaný v súlade s Akčným plánom pre prípravu Programového obdobia 2014 - 2020 v sektore doprava, tak ako ho na svojom druhom zasadnutí v novembri 2012 schválila Pracovná skupina pre programovanie v sektore dopravy v programovom období 2014 – 2020.

Kľúčové problémy dopravného sektora boli identifikované na základe vykonania extenzívnych analytických činností, ktorých výstupy sú prílohou tohto dokumentu. Analytická časť bola zameraná ako na jednotlivé dopravné módy, v delení na cestnú, železničnú, verejnú osobnú, vodnú dopravu a civilné letectvo, tak na problémy prechádzajúce naprieč dopravnými módmi, obmedzujúce fungovanie multimodality v osobnej i nákladnej doprave. V globálnom pohľade je nutné spomenúť jeden zo základných problémov dopravného sektora na Slovensku, ktorým je dlhodobo nepriaznivý vývoj delby prepravnej práce v prospech cestnej, a to predovšetkým individuálnej (neverejnej) dopravy. Na tomto mieste je potrebné podotknúť, že s podobným problémom sa stretávajú aj okolité európske krajiny s podobným ekonomickým vývojom. Proces nastavenia vízie a cieľov dopravného sektora v Slovenskej republike bol v tesnom súlade s európskymi a národnými legislatívno-rozvojovými dokumentmi, ktoré nastavujú globálne vízie a ciele, aj potrebami jednotlivých dopravných podsektorov identifikovaných v rámci vykonaných analýz. Vízie a ciele dopravného sektora Slovenskej republiky teda reflektujú tak európske požiadavky, ako aj národné záujmy a problémy, ktorým toto odvetvie čelí.

Pre vodné cesty a prístavy sú navrhnuté najmä tieto opatrenia:

- obecné
 - zrealizovať technické opatrenia na zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj
 - nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora
 - periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry



- vodné cesty:
 - spolupracovať so správcom vodných tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti
 - proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít
 - doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov
 - pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov
- verejné prístavy
 - vysporiadať majetkovoprávne a administratívne vzťahy vo verejných prístavoch
 - modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich údržbu
- ostatné problémy vodnej dopravy
 - pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP

Ďalšími dôležitými legislatívnymi, koncepčnými a strategickými dokumentmi vo vodnej doprave sú:

- II. **Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe** a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov - tento zákon ustanovuje podmienky vykonávania vnútrozemskej plavby, práva a povinnosti právnických osôb a fyzických osôb zúčastnených na vnútrozemskej plavbe, podmienky podnikania vo vodnej doprave, podmienky regulácie trhu vo vodnej doprave, pôsobnosť orgánov štátnej správy a štátneho odborného dozoru na úseku vnútrozemskej plavby, klasifikáciu a spôsobilosť plavidiel, práva a povinnosti členov posádky plavidla, vyšetrovanie plavebných nehôd a sankcie za porušenie povinností ustanovených týmto zákonom.
- III. **Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 (KÚRS)** stanovuje regulatívy v oblasti usporiadania územia štátu z hľadiska rozvoja nadradeného dopravného vybavenia (Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 528/2002 Z. z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001). Uznesením vlády č. 270 z 8.4.2009 bola uložená úloha MVRR SR predložiť na rokovanie vlády SR návrh zmien a doplnkov č. 1 KURS 2001. Kabinet schválil aktualizovanú koncepciu územného rozvoja SR na svojom zasadnutí v auguste 2011. Na spracovanie Zmien a doplnkov č. 1 má dopad zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy



v znení neskorších predpisov, ktorého novelami prešli kompetencie v oblasti územného plánovania bez ekologických aspektov 1.7.2010 z MVRR SR na Ministerstvo vnútra SR a následne od 1.11.2010 na Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (MDVRR SR), ktoré sa stalo obstarávateľom zmien a doplnkov č. 1 KURS 2001.

IV. **Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky** (odsúhlasená uznesením vlády SR č. 469/2000) a jej zatiaľ posledná aktualizácia (02/2004).

V. **Návrh zámeru projektu Vážskej vodnej cesty (vzatý na vedomie uznesením vlády č. 463/2002)** – úloha vyplynula z uznesenia vlády SR ku „Koncepcii rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky“, keďže v tom čase bol rozvoj vodných ciest v gescii Ministerstva životného prostredia SR. Materiál nepredstavuje detailný technický projekt na výstavbu, ale kladie si za cieľ ustáliť koncepciu výstavby vodnej cesty formou vybudovania nových vodných diel, dobudovaním existujúcich vodných diel o objekty slúžiace plavbe lodí a stanoviť ich základné parametre a hlavne smerovanie, resp. vedenie trasy prieplyvného prepojenia Váhu na pripravované vodné cesty v Českej republike a v Poľskej republike.

Záverečným úkolom zámeru je vytvoriť medzirezortnú komisiu zloženú zo zástupcov zainteresovaných rezortov, úlohou ktorej bude zladit' záujmy týchto odvetví a navrhnuť riešenie legislatívnych a investorských podmienok zapojenia medzinárodných investorov do výstavby. Štúdia uskutočniteľnosti uvádzaná pod kap. 2.6 je prvým čiastkovým výstupom tohto uznesenia vlády SR.

VI. **Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon)** - tento zákon vytvára podmienky na všestrannú ochranu vôd vrátane vodných ekosystémov, zachovanie alebo zlepšovanie stavu vôd, účelné, hospodárne a trvalo udržateľné využívanie vôd, manažment povodí a zlepšenie kvality životného prostredia a jeho zložiek, znižovanie nepriaznivých účinkov povodní a sucha, zabezpečenie funkcií vodných tokov a bezpečnosť vodných stavieb.

VII. **Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 755/2004 Z. z., ktorým sa ustanovuje výška neregulovaných platieb, výška poplatkov a podrobnosti súvisiace so spoplatňovaním užívania vôd** - neregulovaná platba je platba poskytnutá za udržiavanie splavnosti vodných ciest a vytyčovanie plavebnej dráhy na plavbu na vodných cestách na účely používania vôd na plavbu a iné služby vo verejnom záujme.



VIII. Prevod kompetencií k správe a rozvoju vodných ciest – schválené uznesením vlády SR č. 275/2009 – ktorým sa dosiahlo systémové opatrenie za účelom zlepšenia kompetenčných vzťahov pre zabezpečovanie úloh prevádzky rozvoja európskej vnútrozemskej plavby, realizáciou opatrení v oblastiach infraštruktúry, bezpečnosti, spoľahlivosti a efektívnosti vodnej dopravy. Predložená alternatíva doplnenia kompetencií k novobudovanej infraštruktúre vodnej dopravy do rezortu dopravy zodpovedala riešeniu, ako dosiahnuť zlepšenie stavu v predmetnej oblasti.

IX. Generálny program implementácie NAIADES v SR (schválený uznesením vlády SR č. 642/2009) – materiál predstavuje generálny plán implementácie programu NAIADES pre Slovensko na najbližšie obdobie po vecnej, časovej a finančnej stránke v nasledovných oblastiach:

- Strategický plán rozvoja infraštruktúry, po zohľadnení najvýznamnejších plavebných prekážok a inštitucionálneho rámca infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy - vrátane prípravy stratégie rozvoja slovenských prístavov,
- Rozvoj riečnych informačných služieb a ich rozšírenej ponuky,
- Zvýšenie znášanlivosti plavidiel so životným prostredím,
- Preventívne opatrenia na ochranu pred haváriami plavidiel,
- Podporné programy štátnej pomoci zamerané na prekladiskové zariadenia,
- Podporný program vzdelávania vo vodnej doprave.

X. Generálny program implementácie NAIADES II v SR: Európskou komisiou bola vytvorená platforma PLATINA II - slúži ako koordinačný nástroj pre podporu implementácie oznámenia EK o podpore rozvoja vnútrozemskej plavby NAIADES II – „Smerom ku kvalitnej vnútrozemskej vodnej doprave“. Tento balík poskytuje najlepšiu predstavu o potrebách a príslušných opatreniach nutných pre pozdvihnutie vodnej dopravy do stavu konkurenčne rovnocennej voči iným dopravným módom. Sú to opatrenia na zabezpečenie:

- kvalitnej infraštruktúry vodnej dopravy,
- kvality prostredníctvom inovácie,
- plynulého fungovania trhu,
- kvality životného prostredia znížením emisií,
- kvalifikovanej pracovnej sily a kvalitných pracovných miest,
- začlenenia vnútrozemskej vodnej dopravy do multimodálneho logistického reťazca.



XI. **Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región** (schválená uznesením vlády SR č. 149/2010) – v národnej pozícii Dunajskej stratégie sa rozvoj dopravnej infraštruktúry, predovšetkým rozvoj kontinuálnej dunajskej vodnej cesty a zabezpečenie splavnosti Dunaja, rešpektujúci princípy trvalo udržateľného rozvoja, považuje za jednu z hlavných priorít, ktorá by sa mala v Dunajskej stratégii odzrkadliť. Vodná doprava sa považuje z hľadiska environmentálnych, energetických, ale aj spoločenských aspektov za jeden z najvýhodnejších druhov dopravy v Európe. V tejto súvislosti treba venovať pozornosť rozvoju nákladnej a osobnej lodnej dopravy, ako súčasti západo-východoeurópskej siete vodných ciest, ako aj efektívnemu dobudovaniu dunajskej vodnej cesty v súlade s parametrami odporúčanými Dunajskou komisiou a EHK OSN (Modrá kniha a Dohoda AGN). Týmto riešením sa umožní odstránenie prekážok plavby a následne rozdielov v miere využívania potenciálu vnútrozemskej vodnej dopravy medzi západnou a východnou časťou Európy a vytvorenie podmienok pre realizáciu severo–južného dopravného prepojenia na báze vodnej dopravy. Splavnenie tokov treba využiť aj ako potenciál hospodárskeho rozvoja vnútrozemských prístavov a miest podunajského priestoru a jeho regiónov tak, aby sa mohli stať silnými logistickými uzlami s poskytovaním rozsiahlych sprievodných služieb. Prioritami SR v oblasti dopravy sú zlepšenie splavnosti Dunaja, prepojenie s inými módmi dopravy - konektivita, dostupnosť infraštruktúry a prevádzka. Slovenský prepravný trh je významne ovplyvnený geografickou polohou SR, ktorá je atraktívna pre rozvoj dopravy medzi štátmi EÚ a tiež medzi EÚ, Ukrajinou a Ruskom. Dunajská vodná cesta patrí medzi prioritné osi (koridor VII.) pre vnútrozemské vodné cesty naprieč územím EÚ a umožňuje napojenie na prístavy v Severnom a Čiernom mori a napojenie na sieť západoeurópskych vodných ciest. Zlepšenie splavnosti Dunaja bude mať významný dosah na väčšie a efektívnejšie využívanie už existujúcich prístavov na Dunaji v SR.

XII. **Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo** (schválená uznesením vlády SR č. 846/2010) - materiál definuje dlhodobú koncepciu rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo. Celá koncepcia rozvoja verejných prístavov je formulovaná na základe obmedzení, ktoré vyplývajú zo súčasného stavu a stoja na predpokladoch a odhadoch ďalšieho vývoja. Tieto obmedzenia a predpoklady tak predstavujú kontext, v ktorom je nutné celú koncepciu chápať. Medzi tieto hlavné faktory, ktoré ovplyvňujú formuláciu koncepcie rozvoja verejných prístavov, patrí najmä legislatíva v oblasti vodnej dopravy v SR a EÚ, trendy



v oblasti vodnej dopravy, majetkovoprávne vzťahy a finančné zdroje pre rozvoj verejných prístavov.

- XIII. Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020** (ďalej len „OPII“) – predstavuje programový dokument, prostredníctvom ktorého budú v rokoch 2014 – 2020 čerpané peniaze z fondov Európskej únie na dopravu a rozvoj informačnej spoločnosti na Slovensku. **OPII bol schválený Európskou komisiou dňa 28.10.2014.**

2.3. Organizácie v systéme vodnej dopravy

2.3.1. Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Ministerstvo dopravy a výstavby SR (ďalej len „MDV SR“) zabezpečuje rozvoj vnútrozemskej vodnej dopravy, určuje jej potreby a zastupuje jej záujmy pri budovaní a úpravách vodných ciest a prístavov podľa zákona o vnútrozemskej plavbe a súvisiacich predpisov.

Ďalej zabezpečuje komplexnú agendu riadenia projektov vo vodnej doprave, zabezpečuje rozvoj a modernizáciu vodných ciest v súlade so schválenou dopravnou politikou, zabezpečuje prípravu výstavby a rekonštrukcií súčastí vodných ciest a ďalších stavieb potrebných na prevádzku vodnej dopravy na vodných cestách, na ich správu a údržbu a obstaranie ďalšieho majetku potrebného na správu a údržbu vodných ciest, rieši propagáciu vodnej dopravy, spracováva podklady, návrhy a zdôvodnenia na získanie a účelné rozdelenie finančných prostriedkov na investície do vodných ciest a ich súčastí, koordinuje a zabezpečuje opravy, rekonštrukcie a modernizácie súčastí vodnej cesty, realizuje pilotné projekty rozvoja intermodálnych dopravných osí a plní úlohy vyplývajúce z národných a medzinárodných záväzkov.

2.3.2. Dopravný úrad

Dopravný úrad (ďalej „DÚ“) bol zriadený zákonom NR SR č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o dopravnom úrade) s účinnosťou od 1. januára 2014 ako orgán štátnej správy s celoslovenskou pôsobnosťou pre oblasť dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby. DÚ je právnym nástupcom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy, Leteckého úradu Slovenskej republiky a Štátnej plavebnej správy.



Agendu pôvodnej Štátnej plavebnej správy prebral DÚ prostredníctvom Divízie vnútrozemskej plavby DÚ, ktorá zabezpečuje výkon štátnej správy a štátneho odborného dozoru v oblasti vnútrozemskej plavby v súlade so zákonom č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Divízia vnútrozemskej plavby DÚ plní úlohy v oblasti vnútrozemskej plavby. V súlade so zákonom č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vykonáva štátny odborný dozor nad správou a údržbou vodných ciest a prístavov, prevádzkou plavidiel a požičovní malých plavidiel na vodných cestách a v prístavoch, nad odbornou spôsobilosťou členov posádok plavidiel a obsluhy plavebných komôr, nad spôsobilosťou plavidiel s výnimkou ťažobných zariadení umiestnených na plavidlách podľa osobitného predpisu. V prípade plavidiel trvalo vyradených z prevádzky vykonáva dozor nad ich odstránením, dodržiavaním pravidiel bezpečnosti vnútrozemskej plavby, vykonávaním a priebehom kvalifikačného kurzu, odbornou spôsobilosťou bezpečnostných poradcov a odborníkov, prepravou nebezpečných tovarov.

Divízia pozostáva z troch organizačných jednotiek:

- ODBOR TECHNICKÉHO DOZORU
 - vykonávanie technickej prehliadky plavidiel a overovanie prevádzkovej spôsobilosti plavidiel, ciachovanie plavidiel
 - vydávanie a evidencia lodných osvedčení a ciachových preukazov
 - vedenie registra plavidiel
 - schvaľovanie technickej a typovej dokumentácie a vydávanie súhlasu na individuálnu stavbu malého plavidla, ktoré podlieha registrácii a nepodlieha povinnej klasifikácii
- ODBOR PLAVEBNEJ BEZPEČNOSTI, VODNÝCH CIEST A PRÍSTAVOV
 - ukladanie plavebných opatrení
 - vydávanie súhlasu na výkon činnosti na vodnej ceste
 - vykonávanie skúšok pre získanie odbornej spôsobilosti členov posádok plavidiel, bezpečnostných poradcov a odborníkov na plavidle podľa ADN
 - vydávanie preukazov odbornej spôsobilosti členov posádok plavidiel a služobných lodníckych knížiek
 - odborné vyšetrovanie plavebných nehôd



- správa systému riečnych informačných služieb a plnenie funkcie centra riečnych informačných služieb
- SEKCIA ŠTÁTNEHO ODBORNÉHO DOZORU
 - výkon štátneho odborného dozoru vo vnútrozemskej plavbe – najmä kontrola dodržiavania zákona o vnútrozemskej plavbe a súvisiacich všeobecne záväzných právnych predpisov
 - skúšky odbornej spôsobilosti a vydávanie preukazov vodcov malých plavidiel
 - povoľovanie státi plávajúcich zariadení na vodných cestách alebo vo verejných prístavoch
 - rozhodovanie o zriadení a zrušení požičovní malých plavidiel
 - vydávanie povolení na usporiadanie verejných podujatí na vodných cestách

2.3.3. Slovenský vodohospodársky podnik, š. p.

Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. (ďalej len „SVP, š. p.“) je štátny podnik, ktorý patrí do rezortu životného prostredia. Je správcom vodných tokov a povodí na Slovensku. Zabezpečuje starostlivosť o vodné toky a na nich vybudovaný hmotný investičný majetok, stará sa o kvantitu a kvalitu povrchových a podzemných vôd. Časť činností Slovenského vodohospodárskeho podniku má charakter výkonov vo verejnom záujme – je to predovšetkým protipovodňová ochrana a vytváranie plavebných podmienok. Správa vodných tokov okrem iných povinností zahŕňa aj činnosti, ktoré sa týkajú alebo dotýkajú vodnej dopravy, a to udržiavať korytá v stave, ktorý zabezpečuje ich prirodzenú alebo projektovanú prietoknosť a hĺbku vody, zabezpečovať potrebnú úpravu vodných tokov, prevádzkovať a udržiavať v riadnom stave vodné stavby zabezpečujúce funkcie vodného toku alebo slúžiace vodnému toku, ktoré má správca vodného toku v správe alebo v užívaní, prípadne je povinný ich prevádzkovať z iného dôvodu, vytvárať podmienky na zabezpečenie všeobecného používania vôd a ostatných funkcií vodného toku, zabezpečovať úlohy prevádzkovateľa vodnej cesty a vytyčovať plavebnú dráhu za náhradu.

2.3.4. Verejné prístavy a. s.

Spoločnosť Verejné prístavy, a. s. (ďalej len „VP, a. s.“) bola zriadená 21. 01. 2008 na základe zákona 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.

VP, a. s. vznikli zo štátneho podniku Slovenská plavba dunajská, š. p. a z časti rozpočtovej organizácie Štátna plavebná správa. Zakladateľom a jediným akcionárom



spoločnosti VP, a. s. je štát. V jeho mene koná MDV SR. Štatutárnym orgánom spoločnosti je predstavenstvo, ktoré riadi všetku jej činnosť, koná v jej mene a zastupuje ju pri právnych úkonoch. Jednotlivých členov predstavenstva volí Valné zhromaždenie jediného akcionára. Predseda predstavenstva je zároveň generálnym riaditeľom spoločnosti.

Spoločnosť VP, a. s. bola založená na účely:

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

VP, a. s. sú akciovou spoločnosťou v 100 % vlastníctve Slovenskej republiky. Výškou základného imania sa zaraďuje medzi väčšie spoločnosti v SR. Obchodné aktivity VP, a. s. predstavujú vlastný zdroj príjmov na financovanie bežnej činnosti a prevádzky verejných prístavov. Ide najmä o tržby z nájmov, zo služieb, z výberu poplatkov za užívanie verejných prístavov.

Spoločnosť VP, a.s., ako prevádzkovateľ verejných prístavov je zaťažená množstvom v minulosti uzavretých dlhodobých nájomných zmlúv. Existujúce majetkovoprávne vzťahy preto predstavujú spolu so zaistením dostatočných finančných prostriedkov jednu z hlavných prekážok ďalšieho rozvoja verejných prístavov na Slovensku. Podstata problému spočíva v neštandardnom rozdelení vlastníckych vzťahov medzi spoločnosťami VP, a. s., ktorá je vlastníkom pozemkov a subjektom, ktorý vlastní infraštruktúru a superštruktúru vo verejných prístavoch a pozemky si od VP, a.s., dlhodobo prenajíma. Práve toto obmedzenie má zásadný dosah na formuláciu dlhodobej koncepcie rozvoja verejných prístavov na Slovensku.

Z hľadiska obchodnoprávných obmedzení je ďalej potrebné upozorniť na skutočnosť, že v rámci nájomných zmlúv sú nastavené rôzne obchodné podmienky, a že formulácia niektorých nájomných zmlúv umožňuje ďalší prenájom pozemkov tretím stranám.



2.4. Dunajská vodná cesta

2.4.1. Situácia

Vzhľadom na zemepisnú polohu Slovenska v strednej Európe je vnútrozemská plavba v SR viazaná predovšetkým na Dunajskú vodnú cestu. Dunajská vodná cesta spája Slovenskú republiku s 9 európskymi krajinami (Nemecko, Rakúsko, Maďarsko, Chorvátsko, Srbsko, Rumunsko, Bulharsko, Moldavsko, Ukrajina), a preto je základným pilierom vodnej dopravy v Slovenskej republike.

Rieka Dunaj je súčasťou transkontinentálnej vodnej cesty spájajúcej Severné more s Čiernym morom. Tvorí dopravný koridor č. VII s označením E 80 podľa Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) a vyhlášky MDPT č. 22/2001 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaradení vodných ciest a ich jednotlivých úsekov do príslušných tried podľa klasifikácie európskych vodných ciest (ďalej len „vyhlášky č. 22/2001 Z. z.“), pričom podľa rozhodnutia Dunajskej komisie bola stanovená klasifikácia dunajského úseku Viedeň – Belehrad ako tr. VIc. V rámci dopravnej infraštruktúry SR patrí do základnej siete TEN-T. V SR preteká cez tri kraje - Bratislavský, Trnavský a Nitriansky a sú na ňom vystavané 3 verejné prístavy – Bratislava, Komárno a Štúrovo.

Z celkovej splavnej dĺžky Dunaja pre obchodné lode, t. j. 2411 km od ústia do Čierneho mora po nemecký prístav Kelheim, prislúcha Slovensku spolu 172,06 km medzi ústím rieky Morava do Dunaja pri brale hradu Devín na rkm 1880,26 a ústím rieky Ipel' na rkm 1708,20 pri maďarskom meste Szob. Tento úsek sa rozdeľuje na spoločný slovensko-rakúsky hraničný úsek Dunaja v rkm 1880,26 – 1872,70 (t. j. 7,56 km), národný úsek Dunaja v rkm 1872,70 – 1850,20 (t. j. 22,5 km) a spoločný slovensko-maďarský úsek Dunaja v rkm 1850,20 – 1708,20 (t. j. 142,0 km).

Dunaj je na niektorých svojich úsekoch kanalizovaný a na niektorých iba regulovaný. Na Dunaji je 16 plavebných komôr, z toho 13 sa nachádza v Nemecku (3) a Rakúsku (10), 1 na Slovensku, 1 v Rumunsku a 1 v Srbsku. Prekážkou jeho celoročného využitia a spoľahlivej lodnej prevádzky (t. j. 240 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 teda nedostatočná plavebná hĺbka spôsobená nízkym vodným stavom, nedostatočné podjazdné výšky pod mostmi a obmedzené plavebné šírky v plavebnej dráhe. Dunaj, ako vodná cesta medzinárodného významu, by mal zabezpečiť podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest určitú dopravnú výkonnosť, čo pri súčasných pomeroch nie je možné pre problémové



zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy počas celého plavebného obdobia. Zlepšenie splavnosti Dunaja by malo aj významný dosah na väčšie a efektívnejšie využívanie už existujúcich prístavov na Dunaji v SR.

Na slovenskom úseku Dunaja sú mosty, ktoré spájajú oba brehy v Štúrove, Komárne, Medveďove, Gabčíkove a Bratislave (11). Všetky mosty majú dostatočné plavebné parametre. Ostatnými súčasťami vodných ciest sú okrem iného kotviská, úvážiská a plavebné chodníky.

2.4.2. Nedostatky Dunajskej vodnej cesty na slovenskom úseku

Dunaj na slovenskom úseku možno rozdeliť na 2 časti, a to nad vodným dielom (ďalej VD“) Gabčíkovo a pod týmto VD, resp. pod zaústením odpadového kanála do koryta Dunaja, kde sa nachádza brodový úsek.

1. úsek: sútok Dunaja a Moravy – VD Gabčíkovo (rkm 1880,26 – 1811,0)
2. úsek: VD Gabčíkovo - štátna hranica s Maďarskom (rkm 1811,0 – 1708,2)

VD Gabčíkovo bolo pôvodne projektované a stavané ako súčasť sústavy vodných diel na Dunaji Gabčíkovo – Nagymaros. Viacúčelové vodné dielo sa začalo stavať podľa Zmluvy z roku 1977 spoločne s Maďarskou republikou, ktorá v roku 1992 vypovedala zmluvu. Po realizácii náhradného riešenia, nazývaného Variant C, s menšou zdržou a prehradením Dunaja pri Čunove na slovenskom území, v roku 1992 bolo dielo uvedené do prevádzky. Prvotnými cieľmi výstavby VD bolo zlepšenie plavebných podmienok, protipovodňová ochrana a výroba elektrickej energie, pritom sa však dôležitosť kládla aj rekreačnému a turistickému využitiu.

Tieto požiadavky boli výstavbou VD Gabčíkovo na slovenskom úseku Dunaja významne uspokojené, bolo eliminovaných 7 brodových úsekov, zvýšili sa prepravné rýchlosti a boli vytvorené celoročne garantované plavebné hĺbky v celom dotknutom úseku ako aj v bratislavskom prístave. Častým problémom pre plynulosť plavby v tomto úseku Dunaja je preplavovanie cez plavebné komory na VD Gabčíkovo, tento problém by mal byť ale v blízkej budúcnosti vyriešený rekonštrukciou plavebných komôr VD Gabčíkovo, ktorá už prebieha.

I napriek tomu však úsek medzi rkm 1811,0 – 1708,2 tzv. brodový úsek pod VD Gabčíkovo zostal nedoriešený a predstavuje plavebnú prekážku na dunajskej vodnej ceste. V manipulačnom poriadku VD Gabčíkovo je tento problém riešený tak, že manipulácia s prítokom vody na stupni Gabčíkovo nesmie spôsobiť pokles vodného stavu na brodoch



hlásených pod vodným dielom pod úroveň, ktorá je na nich v daný deň nahlásená. V prípade, že nie sú v daný deň v úseku pod vodným dielom brody hlásené, nesmie manipulácia s prietokom vody na stupni Gabčíkovo spôsobiť ich vznik.

Priemerná ročná využiteľnosť tonáže je 60 % a priemerný využiteľný ponor predstavuje 1,9 m. Nezabezpečenie zodpovedajúcich plavebných podmienok medzi Rýnom a Dunajom, ako dvoch rozhodujúcich európskych vodných ciest, predstavuje vážnu prekážku nielen pre plavbu, ale najmä pre ďalší rozvoj európskej vnútrozemskej vodnej dopravy, na čo má vplyv aj nedoriešenie sporu o výstavbe dolného stupňa Nagymaros (realizácia rozsudku Medzinárodného súdneho dvora v Hágu).

2.5. Vážská vodná cesta

2.5.1. Štúdia realizovateľnosti

Váh je najväčšou a zároveň aj najdlhšou slovenskou riekou (403 km). Svojím povodím (19 696 km²) zaberá až 40 % územia Slovenska (49 035 km²). Z hľadiska siete vnútrozemských vodných ciest nachádzajúcich sa na území Slovenskej republiky sa Vážska vodná cesta napája v meste Komárno v rkm 0,00 v ústí vodného toku Váh do vodného toku Dunaj v jeho rkm 1765,800.

Čo sa týka zákonného rámca je Vážska vodná cesta zahrnutá v dohode AGN pod číslom E 81 Rieka Váh od jej ústia po Žilinu (spojenie Váh-Odra) a zároveň je Vážska vodná cesta súčasťou Core Network transeurópskej siete. TEN-T vhodne prepája medzinárodné koridory zahrnuté do siete medzinárodných dopravných koridorov TEN-T, a to Dunajsko - Rýnsky koridor s koridorom Baltsko - Jadranským.

V roku 2017 bola vypracovaná **Štúdia realizovateľnosti splavnenia dolného Váhu v úseku Piešťany - Komárno (rkm 113,40 - 0,00) – podklad kap. 7.3.1**, ktorá vyhodnotila súčasný stav Vážskej vodnej cesty a navrhla riešenie pre splavnenie dolného Váhu, ktoré zabezpečí všetky požadované funkcie a splavnosť Váhu do Piešťan minimálne pri tej istej plavebnej hĺbke, ktorá bude v tom čase na nadväzujúcej vodnej ceste Dunaj.

Z hľadiska plavebnej dráhy a vyhodnotenia súčasného stavu je možné celý riešený úsek rozdeliť na 3 časti:

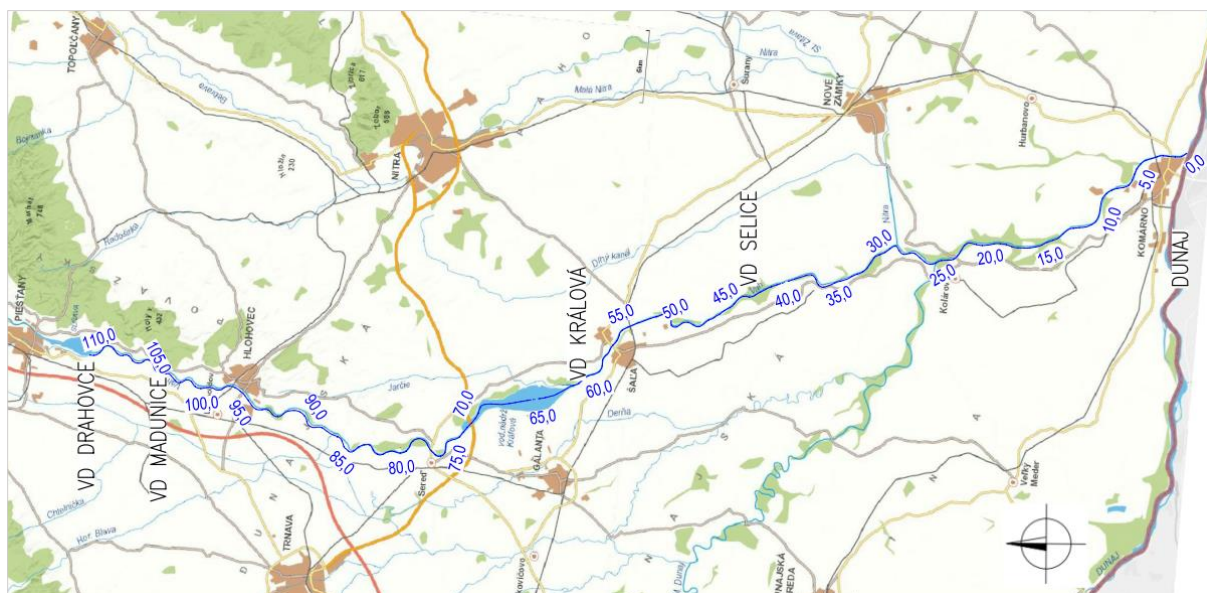
1. časť zahŕňa úsek od Dunaja po VD Selice - tým, že zatiaľ nebolo dokončené VD Nagymaros na Dunaji je táto časť hladinovo ovplyvnená prietokom v Dunaji, a teda úrovňou hladiny na sútoku, a tým je ovplyvnená dĺžka vzdutia z Dunaja do Váhu. Ďalej je táto časť ovplyvnená prevádzkou špičkových elektrární na VD Kráľová, kedy dochádza k tomu, že



medzi špičkami preteká Váhom len biologický prietok z VD Kráľová doplnený Nitrou, Malým Dunajom a prípadne drobnými prítokmi z medzipovodia. Ako je vyššie uvedené, plavebná dráha nie je vytýčená a ani z hľadiska trasovania nespĺňa predpísané parametre.

2. časť zahŕňa úsek od VD Selice po koniec vzdutia VD Kráľová (rkm 70) - táto časť je hladinovo stabilizovaná vďaka existencii stupňov. Na oboch stupňoch sú plavebné komory zodpovedajúce požadovanej triede vodnej cesty (šírka 24, úžitková dĺžka 110 m). Je teda nutné prevádzkovými opatreniami zaistiť plavebnú dráhu a plavebné hĺbky.

3. časť zahŕňa úsek od konca vzdutia VD Kráľová po Piešťany - v tejto časti nebola vodná cesta zatiaľ budovaná, iba na vodnej elektrárni (VE) Madunice je pripravená časť plavebnej komory. Z hľadiska plavebnej dráhy ide teda o neriešený úsek.



Obr.č. 1 – Prehľadná mapa splavnenia dolného Váhu v úseku Piešťany - Komárno
(Zdroj: Štúdia realizovateľnosti)

Je možné konštatovať, že z hľadiska právneho a technického je vodná cesta Váh po rkm 70,0 vodnou cestou existujúcou, využívanou a len jej technické parametre (možný ponor) bránia intenzívnejšiemu a súvislému využívaniu.

Návrh bol spracovaný pri dodržaní ostatných parametrov plavebnej dráhy pre tr. VIa. podľa medzinárodnej klasifikácie vodných ciest.

Plné splavnenie Vážskej vodnej cesty je možné zabezpečiť po vybudovaní VD Kolárovo, VD Sereď – Hlohovec, po dostavbe plavebnej komory (PLK) Madunice a úprav prívodného a odpadného kanála a vykonaním bagrovania.

Tým by sa mohli otvoriť možnosti alternatívnej dopravy do priemyselných centier v priľahlých oblastiach. V okolí Váhu sa nachádzajú viaceré významné priemyselné



spoločnosti a najmä veľké automobilové závody. Existujúce obmedzenia splavnosti Váhu však úplne eliminujú atraktivnosť Vážskej vodnej cesty (VVC). Váh nie je vhodný pre určité plavidlá, či člny RoRo. Odstránením týchto obmedzení sa otvára priestor pre využitie rieky Váh na vývoz automobilov a ďalšieho tovaru. Vytvorila by sa tak alternatívna cesta prepravy smerom na sever, kedy v tomto smere existuje iba nekapacitná cestná a železničná sieť.

Štúdiá realizovateľnosti rátala s objemom preprav na Váhu v roku 2030 na úrovni 6,5 mil. ton. Odhad vývoja dopravy na Váhu je založený na predpoklade, že sa celkový vývoj dopravy nezmení kvôli splavneniu Váhu, ale že sa zmení iba podiel vodnej dopravy v celkovom dopravnom mixe. Ďalším predpokladom použitým na odvodenie vývoja dopravy je závislosť celkovej dopravy na HDP. Táto závislosť bola odhadnutá na základe analýzy OECD vo výške 1,2. Keďže sa odhaduje pozitívny vývoj HDP, spotreby a obchodu na Slovensku, očakáva sa tiež rast celkovej dopravy. **Očakáva sa, že bez Projektu podiel vodnej dopravy meraný v prepravených tunokilometroch bude 1,9 %, podiel vodnej dopravy s Projektom by mal byť 3,2% v roku 2030.** Teda inkrementálnym efektom splavnenia Váhu by bol relatívne vyšší podiel vodnej dopravy v celkovom dopravnom mixe.

Okrem toho, mala by byť doprava pozitívne ovplyvnená rastom ekonomík najväčších obchodných partnerov a priaznivou geografickou polohou Slovenska. V neposlednom rade stoja tiež rastúce investície do automobilového sektoru a dobrá konkurencieschopnosť exportnej produkcie. Očakáva sa, že v priebehu času železničná a vodná doprava budú mierne nahrádzať cestnú dopravu, hlavne pri doprave na stredné vzdialenosti, čo je v súlade s politikou Európskej Únie. Tento odhad je založený na minulých a očakávaných investíciách do železničnej a vodnej infraštruktúry, infraštruktúrnych obmedzeniach v oblasti cestnej dopravy a pozície EÚ zameranej na väčšie využívanie vodnej a železničnej dopravy v dopravnom mixe.

Na podklade CBA štúdiá preukázala ekonomickú realizovateľnosť projektu pri vybudovaní VD Kolárovo a VD Sereď. VD Sereď podľa súčasného, prerokovaného projektu.

Štúdiá bola odovzdaná objednávateľovi (ARVD), ktorého činnosť prešla na Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Nie je známe, či bola štúdiá prerokovaná v orgánoch Ministerstva a či bol prijatý akýkoľvek harmonogram realizácie.

2.5.2. Vplyv Vážskej vodnej cesty na prístav Komárno

Pri všetkých týchto úvahách je nutné mať na pamäti, že každá prekládka bude prepravu predražovať a môže byť prekážkou v konkurencii vodnej dopravy k doprave cestnej či železničnej. Aj z dopytovej analýzy je zrejmé, že prístav Komárno je uvažovaný ako



prístav lokálny s hlavným spôsobom napojenia na zákazníkov cestnou prepravou. Nerátame s prepravami z priemyselných podnikov pozdĺž Váhu, lebo by bolo nutné prekladať z železničnej prepravy na lodnú a to by robilo takto lomenú prepravu konkurencie neschopnú. V prípade uvedenia Vážskej vodnej cesty do pravidelnej premávky vodnej cesty sa ráta iba s krátkodobým státnym plavidlami v prístave bez využitia prekladu iba na účel organizácie súlodí.

2.6. Zabezpečenie plavebných podmienok

Zabezpečenie garantovaných plavebných podmienok v minulosti aj v súčasnosti plní správca vodných tokov SVP, š. p. z prostriedkov kapitoly Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej „MŽP SR“) a vlastného rozpočtu. Podľa § 48 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) je správa vodných tokov všestranne zameraná na starostlivosť o zachovanie a rozvoj všetkých funkcií vodných tokov a ich koryt.

Správu vodných tokov vykonáva správca vodohospodársky významných vodných tokov, ktorým je SVP, š. p. Správa vodných tokov okrem iných povinností zahŕňa aj činnosti, ktoré sa týkajú alebo dotýkajú vodnej dopravy, a to udržiavať korytá v stave, ktorý zabezpečuje ich prirodzenú alebo projektovanú prietoknosť a hĺbku vody, zabezpečovať potrebnú úpravu vodných tokov, prevádzkovať a udržiavať v riadnom stave vodné stavby zabezpečujúce funkcie vodného toku alebo slúžiace vodnému toku, ktoré má správca vodného toku v správe alebo v užívaní, prípadne je povinný ich prevádzkovať z iného dôvodu, vytvárať podmienky na zabezpečenie všeobecného používania vôd a ostatných funkcií vodného toku, zabezpečovať úlohy prevádzkovateľa vodnej cesty a vytyčovať plavebnú dráhu za náhradu.

Pre niektoré z týchto činností sa nariadením vlády SR č. 755/2004 Z. z. ustanovuje výška neregulovaných platieb, výška poplatkov a podrobnosti súvisiace so spoplatňovaním užívania vôd. Medzi neregulované platby podľa tohto nariadenia patria aj platby za udržiavanie splavnosti vodných ciest a vytyčovanie plavebnej dráhy na plavbu na vodných cestách na účely používania vôd na plavbu. Výška týchto neregulovaných platieb predstavuje ekonomicky oprávnené náklady správcu vodných tokov schválené Ministerstvom životného prostredia SR. Správca vodných tokov uplatňuje nárok na úhradu ekonomicky oprávnených nákladov za služby prostredníctvom MŽP SR z prostriedkov štátneho rozpočtu do 31. marca bežného roka. Úhradu nákladov za tieto služby poskytuje správcovi vodných tokov MŽP SR.



3. PRÍSTAV KOMÁRNO – OPIS SÚČASNEJ SITUÁCIE

3.1. Oblasti prístavu a príslušné využitie

3.1.1. Umiestnenie a východiskový stav

VP Komárno je druhý najdôležitejší prístav na Slovensku, nachádza sa **v rozpätí rkm 1770,00 -1762,00**. Od prístavu v Bratislave je vzdialený 100 km po prúde.

V súčasnosti nie je taký významný ako prístav v Bratislave, ale keďže je východiskovým bodom Vážskej vodnej cesty, tak v budúcnosti, po dostavbe tejto vodnej cesty, má prístav Komárno perspektívu stať sa dôležitým logistickým strediskom pre tovary smerujúce z Dunaja na Váh, a ďalej do priemyselných zón stredného a severného Slovenska a opačne.

VP Komárno plní v prípade mimoriadnych udalostí (vysoké vodné stavy, povodne, ľadochod atď.) aj **funkciu ochranného prístavu** pre plavidlá na úseku toku Dunaja a časti Váhu.



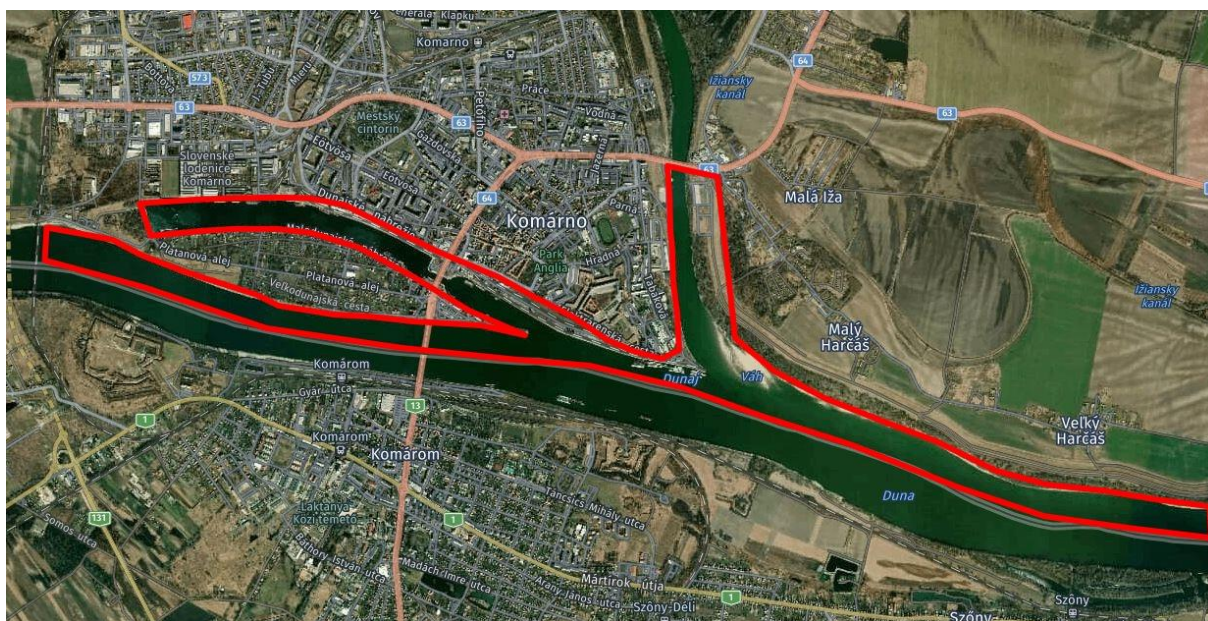
Obr. č. 2 – Prehľadná mapa úseku Dunaja Bratislava – Komárno
(Zdroj: www.mapy.cz)

Vymedzené územie prístavu Komárno bolo spresnené listom Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Odborom vodnej dopravy zo dňa 17. 6. 2002 pod č. j.: 647-202/2002. „Územie VP Komárno je vymedzené na ľavom brehu Dunaja po ľavý okraj



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

plavebnej dráhy kolmo ku brehu v rkm 1770,00 - 1762,00. Na ľavom brehu Dunaja vedie hranica vymedzeného územia prístavu od rkm 1770,0 po protipovodňovej ochrane k cestnému mostu. Na východnej strane mosta pokračuje hranica k ústiu východného bazéna podľa ustanovenia § 4 odst. 2 zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ochranné pásmo) a na ostrove Červenej flotily vedie hranica vymedzeného územia prístavu po pravom južnom brehu bazénu až po komunikáciu na čele západného bazénu vo vzdialenosti 5 m od brehovej čiary. Na ľavom severnom brehu bazénu tvorí územie verejného prístavu Komárno hranica vedená po oplotení prístavu medzi lodenicou Komárno, prechádza na oplotenie vedené po protipovodňovej ochrane mesta Komárno až k ústiu rieky Váh, pokračuje po protipovodňovom múre po objekt kasární. Ďalej vedie po hranici ochranného pásma po železničný most na pravom brehu Váhu. Po poprúdnnej hrane mosta prechádza na ľavý breh Váhu, kde vedie hranica po návodnej hrane protipovodňovej hrádze až do Veľkého Harčáša, kde na rkm 1762,0 prechádza kolmo na tok Dunaja.“



Obr.č. 3 - Vymedzené územie VP Komárno
(zdroj: VP, a. s.)

Areál VP Komárno, členený na západnú a východnú časť, sa rozkladá na relatívne úzkom teritóriu v tesnej blízkosti centra mesta a obytného sídliska. **Naviac východná časť prístavu je situovaná na hranici vyhlásenej pamiatkovej zóny mesta a v tesnej blízkosti národnej kultúrnej pamiatky „Pevnostný systém na sútoku riek Dunaja a Váhu v Komárne – „Komárome“.**





Obr.č. 4 – Pevnosť Komárno - letecký pohľad
(zdroj: <https://pevnost.komarno.eu>)



Obr.č. 5 - Letecký pohľad z východu na prístav Komárno
(zdroj: VP, a. s.)

Prístav sa delí na dve časti:

- Západná časť
- Východná časť



Obr.č. 6 - Ortofotomapa Komárno
(zdroj: <https://www.google.cz/maps>)

- **Západná časť** - Je umiestnená v centre Komárna, s čím je spojené obmedzenie ďalšieho rozvoja, ako mesta, tak aj prístavu. Za výhodu západnej časti prístavu možno považovať aj to, že pozemky neležia v záplavovej zóne. Naopak, za nevýhodu západného bazénu je nutné považovať obmedzenie plavebných hĺbok vďaka vjazdovému objektu, (keď pri vodnom stave v Komárne "0" = 103,40 m n.m. je hĺbka vody 1,0 m). Vjazdový objekt je uzatvárateľný v rámci protipovodňovej ochrany mesta, pričom prah pre uzatváranie protipovodňovej (ďalej „PPO“) brány sa musí pri každom zatváraní čistiť a kontrolovať potápačmi.
- **Východná časť** - Východná časť je vhodnejšia pre rozvoj prístavu, je však umiestnená v záplavovej zóne, v dôsledku čoho je ďalší rozvoj prístavu v tejto lokalite limitovaný. Východný bazén je umiestnený v tesnom kontakte s tokom Dunaja.





Obr.č. 7 – Pohľad na západný bazén prístavu
(zdroj: AQUATIS foto)



Obr.č. 8 – Pohľad na vjazdový objekt do západného bazéna
(zdroj: AQUATIS foto)

Časť východného bazéna sa nachádza v **ochrannom pásme NKP Pevnostného systému Komárna**, pričom v tomto ochrannom pásme je nutné dodržiavať podmienky stanovené podľa § 18 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov týkajúce sa:

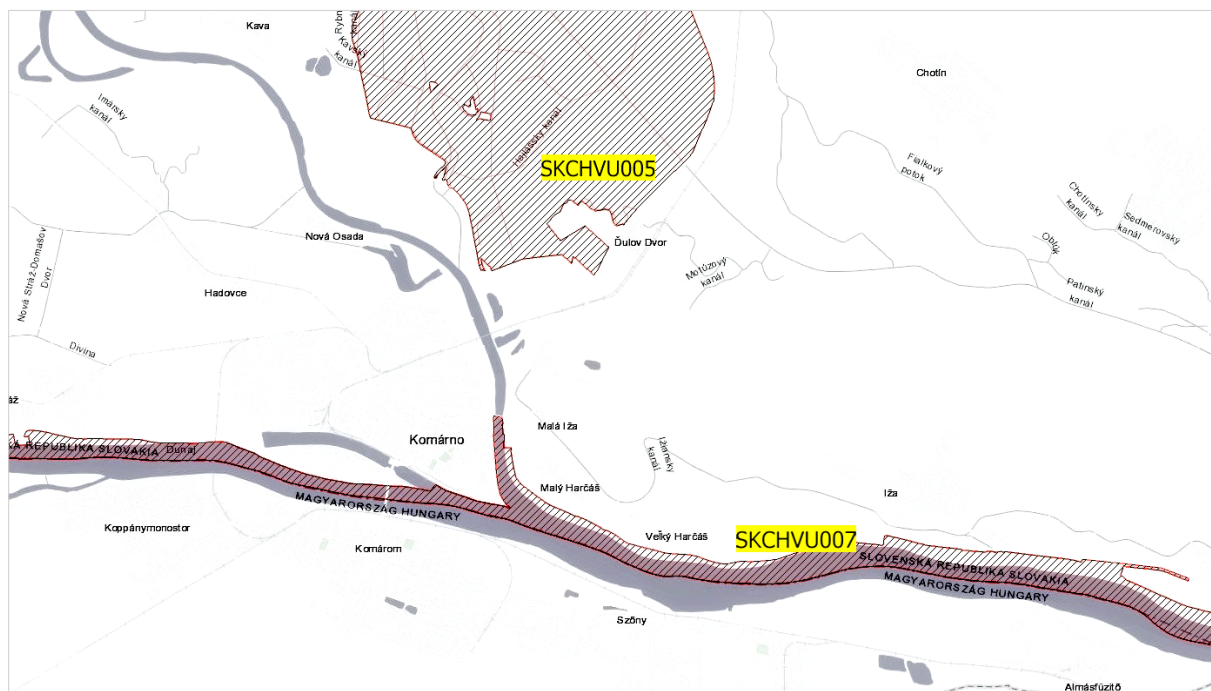
- zachovania doteraz neporušených pohľadov a prístupov k pevnosti a obranným líniam, vylúčená je realizácia takých nových objektov a prevádzok na území ochranného pásma, ktoré by svojim charakterom, neprimeranými priestorovými požiadavkami znehodnocovali ochranné pásmo NKP.



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

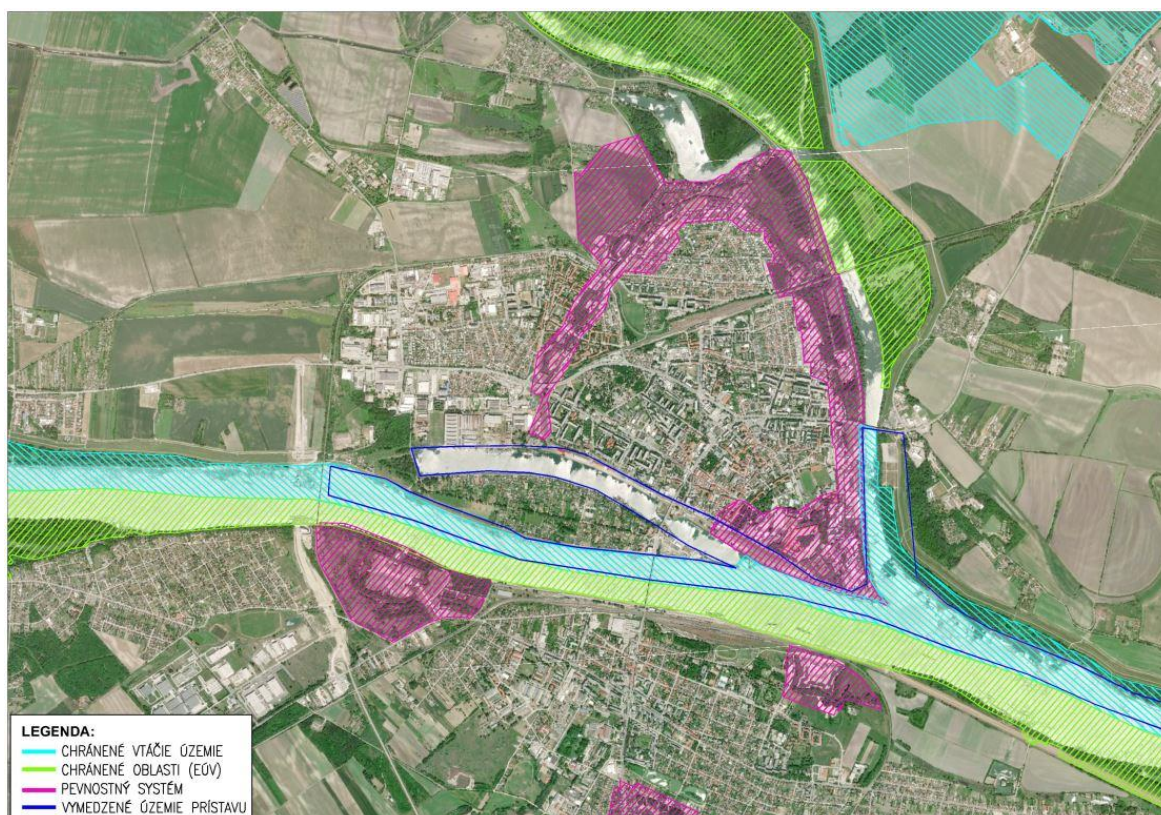
[illegible]

Obr.č. 10– Celková situácia chránených území v dotknutom území



Obr.č. 11– Situácia CHVÚ v dotknutom území a jeho okolí

Z mapového výrezu je zrejmé, že predmetné územie prístavu Komárno priamo zasahuje do chráneného vtáčieho území Dunajské luhy (SKCHVU007).



Obr.č. 12– Celková situácia vymedzených území v okolí prístavu Komárno



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

Základné informácie o VP Komárno

V nasledujúcej tabuľke (*Tab.č. 1*) sú uvedené základné informácie o VP Komárno a v *kapitole 3.* sú uvedené detailnejšie informácie týkajúce sa parametrov prístavu, ako aj jeho vybavenosti.

Tab.č. 1 – Základné informácie o prístave Komárno:

Parameter	Hodnota
<i>Celková rozloha prístavu</i>	643 000 m ²
<i>Počet bazénov</i>	2
<i>Dĺžka prístavnej hrany</i>	3 000 m (celkom), z toho 3 000 m (šíkmo)
<i>Železničné napojenie</i>	Áno
<i>Režim posúvania</i>	Externý
<i>Cestné napojenie – vzdialenosť od diaľnice</i>	Áno (9 km)
<i>Počet parkovacích miest pre nákladné automobily</i>	--

Súčasná funkcia a technológia prístavu zabezpečuje prekládku tovarov pre tuzemské a zahraničné obchodné prepravné spoločnosti. Technologicky môže VP Komárno poskytnúť nasledujúce **druhy prekládok**:

- Cesta – voda
- Voda – cesta
- Železnica – voda
- Voda – železnica
- Cesta – železnica
- Železnica - cesta

Medzi základné výhody prístavu patrí:

- Napojenie prístavu na dopravnú infraštruktúru charakterizované blízkosťou železničných a cestných hraničných prechodov do Maďarska;
- Zimný a ochranný prístav.

Medzi základné nevýhody prístavu patrí:

- Umiestnenie západnej časti prístavu do centra Komárna, a s tým spojené obmedzenie ďalšieho rozvoja;
- Napojenie na cestnú sieť limituje nevyhnutnosť prechodu po miestnych komunikáciách s úrovňovým križovaním bez blízkeho napojenia na diaľnicu;



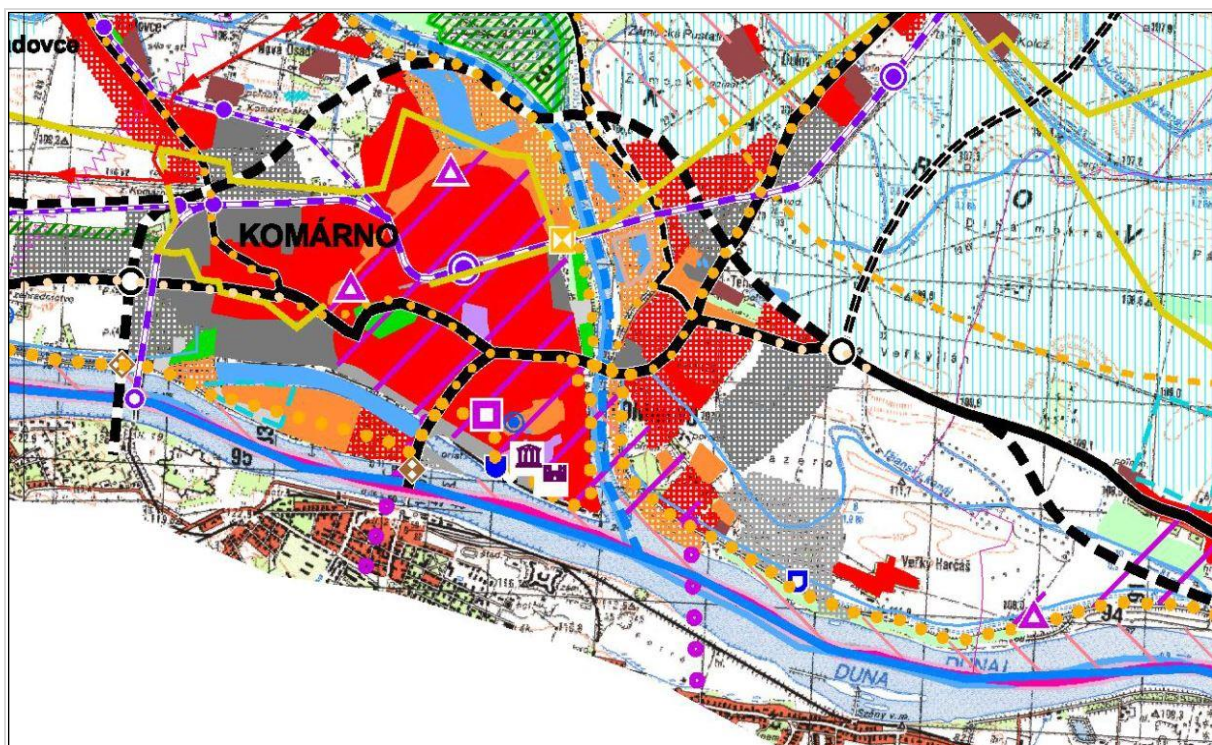
- Zastaraná infraštruktúra a superštruktúra;
- Šikmé hrany alebo kolmé hrany so šikmým záhozom pri päte na všetkých prekladových polohách;
- Východná časť prístavu leží v záplavovej zóne.

3.2. Posúdenie súladu s príslušnými plánmi územného rozvoja

3.2.1. Vzťah k územnému plánu regiónu Nitrianskeho kraja

Územný plán vyššieho územného celku Nitrianskeho kraja bol schválený všeobecne záväzným nariadením č. 1/2008 Zastupiteľstvom Nitrianskeho samosprávneho kraja konanom dňa 14. januára 2008.

V územnom pláne regiónu Nitrianskeho kraja sa počíta v súlade so schválenou Koncepciou rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky s výstavbou nového prístavného terminálu v Komárne v lokalite Veľký Harčáš. Z obrázku (*Obr.č. 13*) je v komplexnej situácii územného plánu Nitrianskeho kraja zrejmé vyznačenie súčasného umiestnenia prístavu a rozvojový zámer s redislakáciou prístavu do lokality Veľký Harčáš (šedá šrafa).



Obr.č. 13 – Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja od r. 2008

(zdroj: <http://www.uzemneplany.sk>)



Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy

3.2.2. Vzťah k územnému plánu Komárna

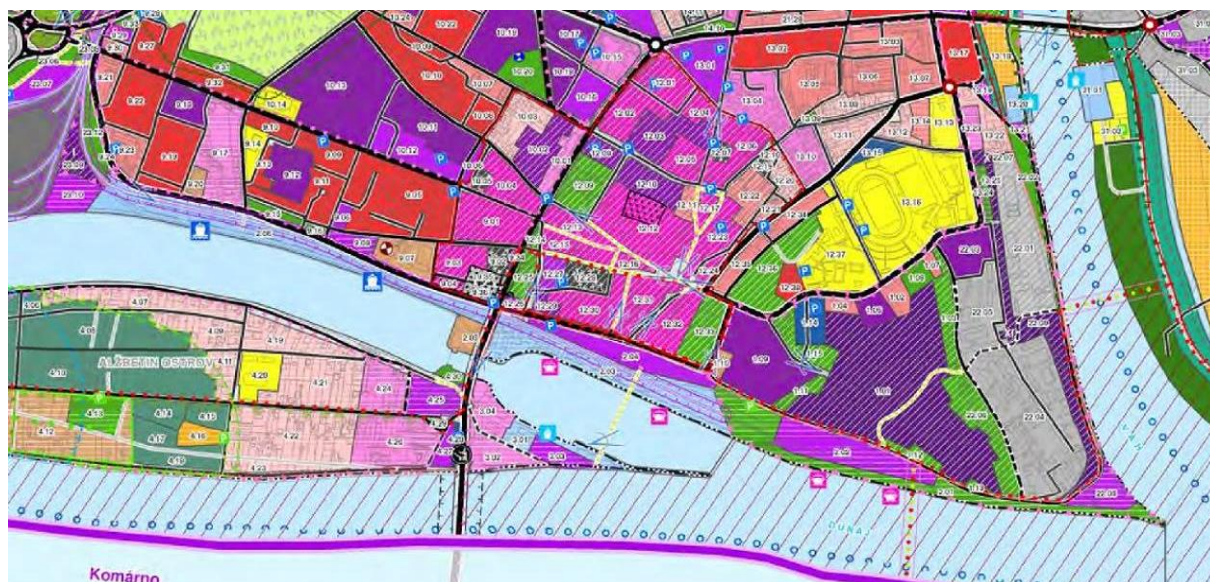
Územný plán mesta Komárno bol schválený uznesením Mestského zastupiteľstva v Komárne č. 2000/2018 dňa 20.09.2018. Závazná časť bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením mesta Komárno č. 5/2018 z 20.09.2018, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Územného plánu mesta Komárno.

Na obrázkoch nižšie (Obr.č. 14 a Obr.č. 15) je zrejmé, že zmenou územného plánu mesta Komárno, i v súlade so schválenou Konceptiou rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky, i vzhľadom k tomu, že súčasný prístav sa nachádza blízko centra mesta, (čo limituje možnosti ďalšieho územného rozvoja mesta), mesto uvažuje o jeho redislokácii.

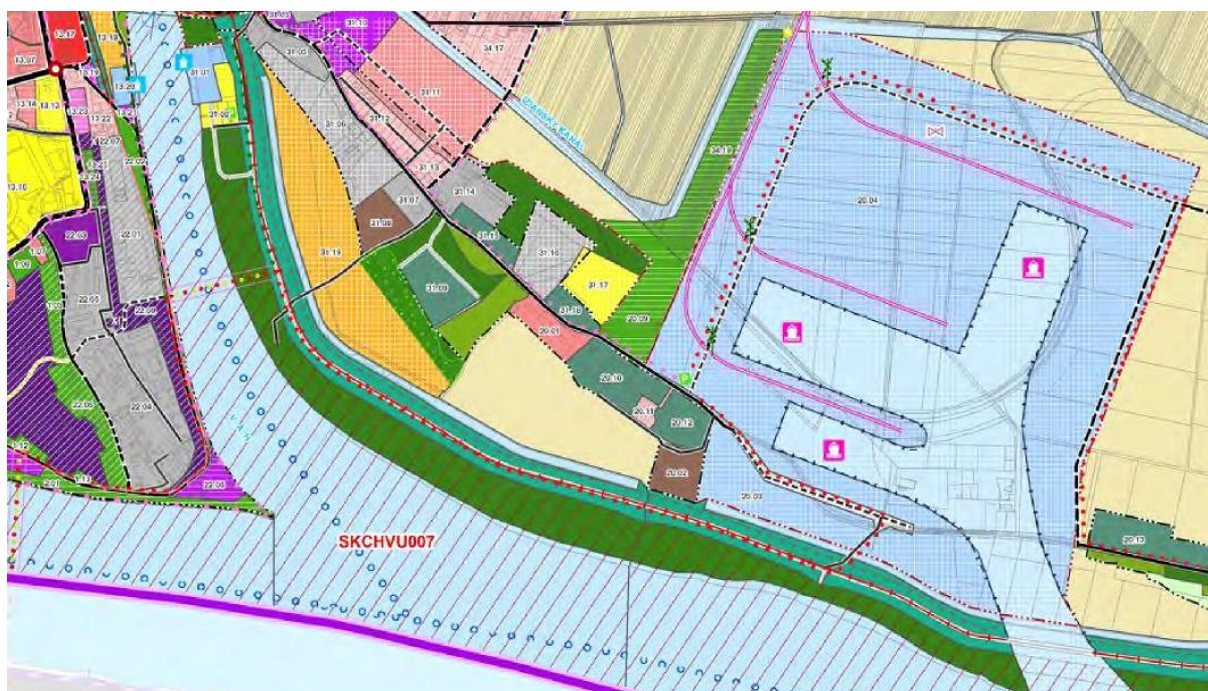
Regulatívy intenzity využitia a výšky zástavby v urbanistických (regulačných) blokoch, vrátane doplnujúcich regulatívov o ich požadovanej podobe sú uvedené v tabuľke (Tab.č. 2). Pozn: Označenie regulačného bloku je lepšie viditeľné v grafickej prílohe č. A.4.

V súvislosti s prístavom Komárno je v kapitole 5. textovej časti územného plánu „**Zásady a regulatívy umiestnenia verejného dopravného vybavenia územia**“ uvedené:

„Rozhodovať o umiestnení verejného prístavu do novej lokality Veľký Harčáš v nadväznosti na výstupy zo Strategického plánu rozvoja verejného prístavu Komárno - Masterplan and Feasibility study for the public port Komárno.“



Obr.č. 14 – Územný plán mesta Komárno platný 09/2018 – Územie súčasného prístavu
(zdroj: <http://www.komarno.sk>)



Obr.č. 15 – Územný plán mesta Komárno platný 09/2018 – Územie Veľký Harčáš
(zdroj: <http://www.komarno.sk>)

Tab.č. 2 – Regulatívy intenzity využitia a výšky zástavby v urbanistických (regulačných) blokoch
(Zdroj: Územný plán mesta Komárno platný 09/2018 - <http://www.komarno.sk>):

Označenie regulačného bloku (RB)	Typ funkčného využitia (FP)	Percento zastavanej plochy (%)	Maximálna podlažnosť (NP)	Percento plochy zelene (%)	Intervenčné zásahy	Požadovaná podoba bloku alebo doplňujúci regulatív
Urbanistický obvod 02 - PRÍSTAV						
2.01	ZS (zeleň sídla)	5	1	90	Z	Realizovať mestskú promenádu s prislúchajúcou drobnou občianskou vybavenosťou. Rešpektovať náležitosti rozvoja v inundačnom území v zmysle zákona o ochrane pred povodňami.
2.02	OV1 (plochy komerčnej občianskej vybavenosti)	10	1	80	Z	Realizovať občiansku vybavenosť a zariadenia cestovného ruchu ako doplnkovú funkciu pre susednú kultúrno - historickú pevnosť a tiež mestskú promenádu s verejným prístupom k vodnej hladine Dunaja, vrátane zabezpečenia protipovodňovej ochrany. Zachovať zariadenia a aktivity jestvujúceho prístavu až dospracovania Strategického plánu rozvoja verejného prístavu Komárno - Master plan and feasibility study for the public port Komárno alebo do 31.10.2019, ktorého závery budú premietnuté do územného plánu. Rešpektovať náležitosti rozvoja v inundačnom území v zmysle zákona o ochrane pred povodňami.
2.03	DV (územie zariadení vodnej dopravy)	25	2+1	60	Z	Rešpektovať náležitosti rozvoja v inundačnom území v zmysle zákona o ochrane pred povodňami. Doriešiť protipovodňovú ochranu územia a zachovať zariadenia a aktivity jestvujúceho prístavu až do spracovania Strategického plánu rozvoja verejného prístavu Komárno - Master plan and feasibility study for the public port Komárno alebo do 31.10.2019, ktorého závery budú premietnuté do územného plánu. Územie potenciálne vhodné pre polyfunkčné mestské prostredie. Rešpektovať náležitosti rozvoja v inundačnom území v zmysle zákona o ochrane pred povodňami.
2.04	OV1 (plochy komerčnej občianskej vybavenosti)	30	3	20	S	Rešpektovať náležitosti rozvoja v inundačnom území v zmysle zákona o ochrane pred povodňami. Doriešiť protipovodňovú ochranu územia a zachovať zariadenia a aktivity jestvujúceho prístavu až do spracovania Strategického plánu rozvoja verejného prístavu Komárno.
2.05	TI (územia zariadení nadradených systémov technickej infraštruktúry)	30	1	10	S	Stavba pre reguláciu vodnej hladiny bazéna lodeníc.
2.06	DV (územie zariadení vodnej dopravy)	15	2	50	S	—
Urbanistický obvod 03 - STARÁ LODENICA (špica Alžbetiného ostrova)						
3.01	DV (územie zariadení vodnej dopravy)	30	2	20	Z	Realizácia verejného športovo - rekreačného prístavu. Rešpektovať náležitosti rozvoja v inundačnom území v zmysle zákona o ochrane pred povodňami. Možnosť realizácie objektov občianskej vybavenosti na východnom cípe polostrova.
3.02	PO (polyfunkčné územie bývania a občianskej vybavenosti)	20	2	20	Z	—
3.03	OV1 (plochy komerčnej občianskej vybavenosti)	30	2	20	Z	Doplnkové a vybavenostné aktivity k novému verejnému prístavu.
3.04	PO (polyfunkčné územie bývania a občianskej vybavenosti)	20	2	20	Z	Rešpektovať náležitosti rozvoja v inundačnom území v zmysle zákona o ochrane pred povodňami.
Urbanistický obvod 20 - VEĽKÝ HARČÁŠ						
20.03	DV (územie zariadení vodnej dopravy)	20	2	40	N	Transkontinentálne prístavné prekladisko.
20.04	DV (územie zariadení vodnej dopravy)	20	2	40	N	Transkontinentálne prístavné prekladisko.
Urbanistický obvod 22 - PRI ELEKTRÁRNI (pravý breh Váhu)						
22.01	H1 (územie výrobných a servisných aktivít - priemyselnej výroby, výrobných služieb, skladov a logistiky)	40	2	15	R	Možnosť kombinovať s občianskou vybavenosťou.
22.02	ZS (zeleň sídla)	5	1	75	S	—
22.08	OV1 (plochy komerčnej občianskej vybavenosti)	15	1	65	Z	Koncipovať ako extenzívne zastavaný bod s verejným prístupom za účelom stretávania sa ľudí. Rešpektovať náležitosti rozvoja v inundačnom území v zmysle zákona o ochrane pred povodňami.
22.09	P (plochy pevnosti a pevnostný systém)	10	1	55	R	Zachovať a prezentovať opevnenie.

3.3. Vybavenie nábrežia

VP Komárno tvorí ľavý breh rieky Dunaj po ľavý okraj plavebnej dráhy v úseku rkm 1770,000 až 1 762,000, obidva brehy rieky Váh až po železničný most, breh s vymedzeným územím. Prístav Komárno z hľadiska činnosti je rozdelený na šesť úsekov. Činnosť je zameraná na manipuláciu s tekutými tovarmi, kovovými materiálmi a hromadnými tovarmi. Prevádzkovateľ stanoví ochranné pásmo pod mostami, ktoré pretínajú Dunaj v akvatóriu prístavu. Toto pásmo je v dĺžke 20 metrov po prúde a proti prúdu z dôvodu bezpečnosti.

V „Prístavnom poriadku verejných prístavov SR – čl. 9“ sú stanovené manipulačné a odstavné polohy, podmienky a spôsob kotvenia, vyviazania a prípustnosť státi plavidla v prístave Komárno.

Tab.č. 3 – Druh a počet prístavných polôh vo VP Komárno
(Zdroj: Prístavný poriadok verejných prístavov - <http://www.vpas.sk>):

Prístav Komárno							
Časť prístavu:	HTD	Osobný prístav	HTD	HTD	Východný bazén	Západný bazén	HTD
Úsek:	1.	2.		3.	4.	5.	6.
Počet prístavných polôh:	19	4	2	11	10	30	3
Typ polôh:	Odstavné polohy			Manipulačné a odstavné polohy			Odstavné polohy

Celkový počet manipulačných polôh v prístave Komárno 23

Celkový počet odstavných polôh v prístave Komárno 56

Celkový počet všetkých polôh v prístave Komárno 79

Podrobnejšie sú druhy prístavných polôh pre úsek prístavu 3.- 5. (Západný a Východný bazén) rozpísané nižšie v tabuľke (Tab.č. 5).

3.3.1. Nákladný prístav Komárno

Prístav Komárno je verejným prístavom využívaným na prekládku tovarov medzi prostriedkami železničnej, cestnej a vodnej dopravy priamo alebo s využitím ako medziskladov. Koncepčne, technologicky a štrukturálne je prístav Komárno vybudovaný na prekládku hromadných voľne ložených substrátov, t. j. hromadného sypkého nákladu, či poľnohospodárskych výrobkov.

Prístavné prekládkové zariadenia umožňujú prekládku i kusového nákladu a nákladových jednotiek kombinovanej dopravy - kontajnery a výmenné nadstavby. Prístav disponuje krytými skladmi o ploche cca 6 600 m² a otvorenými skládkami cca 26 130 m²



plochy s priamym napojením na železničnú a cestnú sieť v blízkosti hraničných priechodov do Maďarska.

Nákladný prístav je situovaný v tesnej blízkosti obytnej zóny, čo je pre prevádzku prístavu veľmi limitujúci faktor (pre vysokú hlučnosť prístavných zariadení, prašnosť), a preto je jeho prevádzka obmedzená. ***Dopravný inšpektorát vydal zákaz prejazdu nákladných automobilov nad 3,5 t cez obytnú zónu, v susedstve ktorej sa nákladný prístav v Komárne nachádza. Na základe uvedeného zákazu je prístup k západnému bazénu pre nákladné automobily odklonený na obchádzkovú trasu okolo sídliska. Tiež bola pre hluk a prašnosť zastavená prekládková činnosť vo večerných a nočných hodinách a počas dní pracovného pokoja.***

Nevýhodou tohto prístavu je jeho úzke a dlhé teritórium bez možnosti ďalšieho rozširovania, kvôli tesnej blízkosti už spomínaného obytného sídliska a šikmé, resp. pološikmé nábrežné steny, ktoré pri nízkom vodnom stave na Dunaji nútia uväzovať plavidlá vo väčšej vzdialenosti od brehu.

3.3.2. Osobný prístav Komárno

Prístav osobnej lodnej dopravy v meste Komárno je v súčasnej dobe sústredený na Alžbetínskom ostrove na hlavnom toku rieky Dunaj západne od Alžbetinho mostu, ktorý spája Komárno s maďarským mestom Komárom.

Osobný prístav Komárno, ktorý je podľa „Prístavného poriadku verejných prístavov SR“ ohraničený rkm 1768,10 - 1767,47 medzi krajnými prístavnými polohami tzn. od OPKN 21 po OPKN 24. Okrem prístavnej polohy OPKN 22, kde je privedená elektrická energia, polohy neposkytujú napojenie na inžinierske siete. Vo vzťahu k brehovému pásmu majú prístavné polohy OPKN 21 a OPKN 22 vyvážovacie prvky (bitvy, lôžka na vzpery a mostík), OPKN 23 a OPKN 24 disponujú iba bitvami.

Je potrebné upozorniť, že existujúce prístavné polohy pre osobnú lodnú dopravu nespĺňajú požiadavky Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave najmä v tom bode, aby zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou, či už spôsobenou zdravotným postihnutím, vekom alebo iným faktorom, mali možnosť využívať služby osobnej dopravy a vykonávať výletné plavby, ktoré sú porovnateľné s možnosťami ostatných občanov.

Na základe zistení z rozhovoru s pracovníkmi magistrátu mesta možno konštatovať, že v súčasnosti je prevádzka prístavu na minimálnej úrovni a vybavenie je obmedzené len



na prístavný pontón, ktorý však nie je vlastnený spoločnosťou VP, a. s.. Do mesta nesmerujú žiadne pravidelné celoročné linky osobnej lodnej dopravy. Prístav je využívaný hlavne v letných mesiacoch, kedy premávajú výletné lode do Bratislavy a príležitostne aj do iných okolitých miest na Dunaji.

Komárno disponuje taktiež športovým prístavom Maják, ktorý sa nachádza na západnom konci západného bazéna za ochrannou stenou. V „Prístavnom poriadku verejných prístavov SR“ je vymedzená prístavná poloha 5.14 pre športový prístav a je zadefinovaná ako odstavná poloha v dĺžke 150 m a je určená pre plávajúce zariadenie, ktoré slúži k vyviazaniu malých plavidiel a jacht v odstavných boxoch plávajúceho zariadenia do max. šírky 50 m. Súčasťou športového prístavu je reštaurácia a v zime poskytuje možnosť zimného kotvenia plavidiel. V záujme mesta je rekonštrukcia daného športového prístavu vrátane vybudovania klubového zariadenia spolu so zariadením na občerstvenie návštevníkov. Územný plán mesta pojednáva aj o zámere vystavania medzinárodného športového prístavu vodnej turistiky pre jachty a motorové a nemotorové člny na Alžbetínskom ostrove zo strany ramena Dunaja pri vstupe do časti Stará lodenica. Prevádzkové vybavenie by malo obsahovať pontónové parkovanie člnov, klub s občerstvením, hangár na údržbu a servis lodí a člnov a chránenú stanicu pohonných hmôt pre člny.



Obr.č. 16 - Osobný prístav Komárno
(zdroj: VP a. s.)



3.4. Prístavná infraštruktúra a superštruktúra

V nákladnom prístave sú vyvážovacie prvky, schodiská k prekládkovým polohám na šikmom brehu a obslužné chodníky. Tie sú však zväčša v zlom technickom a prevádzkovom stave ako je zrejmé z fotografií nižšie (*Obr.č. 17 - Obr.č. 20*). Niektoré sú vo vlastníctve správcu vodného toku (SVP, š. p.), niektoré vo vlastníctve spoločnosti Slovenská plavba a prístavy, a. s. (ďalej „SPaP, a. s.“).

Aktuálny technický stav infraštruktúry a superštruktúry na území prístavu Komárno je do značnej miery nevyhovujúci - táto infraštruktúra a superštruktúra je značne zastaraná a udržiavaná iba v nevyhnutnej miere. Je potrebná hlavne revitalizácia zariadení verejného prístavu (schodiská, pobrežné chodníky, vyvážovacie prvky, kolmé prekládkové hrany, atď.), ktoré využívajú členovia lodných posádok i iné osoby v rámci činností vo verejnom prístave, na úroveň európskych štandardov.

Základné parametre vybavenosti prístavu sú uvedené v tabuľke (*Tab.č. 4*).

Tab.č. 4 – Vybavenie prístavu Komárno
(Zdroj: VP a. s.)

Parameter	Hodnota
<i>Počet žeriavov (vrátane mobilných žeriavov)</i>	8 (1 mobilný žeriav)
<i>Maximálna nosnosť žeriavov</i>	32 t
<i>Počet mobilných žeriavov</i>	1
<i>Maximálna nosnosť mobilných žeriavov</i>	17 t
<i>Počet mobilných manipulačných prostriedkov (napríklad vysokozdvížné vozíky pre nakládku tovaru)</i>	4
<i>Ro-Ro rampa pre osobné a nákladné automobily</i>	Nie
<i>Rozloha krytých skladov</i>	6 597 m ²
<i>Rozloha nekrytých skladov</i>	26 130 m ²
<i>Colný sklad</i>	1 700 m ²





Obr.č. 17 - Železničná vlečka vo východnej časti prístavu, manipulačné plochy, prístavná hrana so žeriavmi
(zdroj: AQUATIS foto)



Obr.č. 18 – Existujúce vybavenie prístavnej hrany - odberné stĺpiky (voda, elektrina)
(zdroj: AQUATIS foto)



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**



Obr.č. 19 – Železničná vlečka v západnej časti prístavu, manipulačné plochy a skladovacie priestory, prístavná hrana so žeriavmi
(zdroj: AQUATIS foto)



Obr.č. 20 – Vstup železničnej vlečky do areálu v západnej časti prístavu
(zdroj: AQUATIS foto)



Čo sa týka prekladných polôh, preklad sa vykonáva prevažne cez šikmé brehy alebo kolmé hrany so šikmým záhozom pri päte. Odstavné a manipulačné polohy verejného prístavu Komárno pri ľavom brehu voľného toku Dunaja sú uvedené v nasledujúcej tabuľke (Tab.č. 5) a v situácii (grafická príloha A.3).

Preprava nebezpečných tovarov

Medzi rkm 1766,5 – 1766,1 je vyznačený úsek vhodný pre státie plavidiel prepravujúcich nebezpečný tovar a označených jedným modrým kužeľom alebo jedným modrým svetlom. V súčasnej dobe sa jedná o 3 státi plavidiel označených ako manipulačné polohy HTD 36-38 (Tab.č. 5). Tieto polohy podľa Európskych pravidiel pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI) musia byť v minimálnej vzdialenosti 100 m od osídlených oblastí, občianskeho vybavenia alebo skladovacích nádrží.

Do budúcnosti je nutné jednoznačne definovať hranicu medzi prístavom a vodným tokom, tzn. hranicu územia, ktoré spravuje SVP, š. p a VP, a. s. bez ohľadu na to, či sú pozemky, aby bola účelne a efektívne vykonávaná údržba brehov prístavu, nábrežného múru atď.



Tab.č. 5 – Zoznam existujúcich prekladaných a manipulačných polôh v prístave Komárno
(Zdroj: VP, a. s.) Pozn: V tejto tabuľke sú uvedené prístavné polohy iba v západnom a východnom
bazéna prístavu Komárno (úsek prístavu 3. - 5.)

Označenie polohy	Využitie	Operátor	Parametre	Druh prístavnej hrany	Názov zariadenia
HTD - 39B	Manipulačná poloha	Dunaj Petrol Trade, a.s.		Riečny breh	
HTD - 39A	Manipulačná poloha	Morsevo group, s.r.o.	Prekládka minerálnych olejov, tankovanie plavidiel	Riečny breh	lodný produktovod
HTD - 38	Manipulačná poloha	Dunaj Petrol Trade, a.s.	-	Riečny breh	
HTD - 37	Manipulačná poloha	Dunaj Petrol Trade, a.s.	-	Riečny breh	
HTD - 36	Manipulačná poloha	Dunaj Petrol Trade, a.s.	-	Riečny breh	
HTD - 35	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. dĺžky 38 m	Riečny breh	
HTD - 34	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	Priama prekládka	Riečny breh	
HTD - 33	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	priama prekládka poľnohosp. produktov	Riečny breh	Žeriav GANZ 16t/32t
HTD - 32	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	priama prekládka poľnohosp. produktov	Riečny breh	Žeriav GANZ 16t/32t
HTD - 31	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	priama prekládka poľnohosp. produktov	Riečny breh	Žeriav GANZ 16t/32t
HTD - 30	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	priama prekládka poľnohosp. produktov	Riečny breh	Žeriav GANZ 16t/32t
SB - 41	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	-	Riečny breh	
SB - 42	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	-	Riečny breh	
SB - 43	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	-	Riečny breh	
SB - 44	Odstavná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	do max. dĺžky 38 m	Riečny breh	
SB - 45	Odstavná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	do max. dĺžky 38 m	Riečny breh	
SB - 46	Odstavná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	do max. dĺžky 38 m	Riečny breh	
SB - 47	Odstavná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	do max. dĺžky 38 m	Riečny breh	
SB - 5.1	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	Priama objemná prekládka	Kolmá hrana	
SB - 5.2	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	Priama objemná prekládka	Kolmá hrana	
SB - 5.3	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	Priama objemná prekládka	Kolmá hrana	
SB - 5.4	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	Priama objemná prekládka	Kolmá hrana	
SB - 5.5	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	Priama objemná prekládka	Kolmá hrana	Žeriav GANZ 16t/32t
SB - 5.6	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	Priama objemná prekládka	Kolmá hrana	
SB - 5.7	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	Priama objemná prekládka	Kolmá hrana	Žeriav GANZ 16t/32t
SB - 5.8	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	Priama objemná prekládka	Kolmá hrana	
SB - 5.9	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	Priama objemná prekládka	Kolmá hrana	
SB - 5.10	Manipulačná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	Priama objemná prekládka	Kolmá hrana	
SB - 5.11	Odstavná poloha	Slovenská plavba a prístavy, a.s.	do max. dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.12	Odstavná poloha	SK-REMONT s.r.o.	do max. dĺžky 100 m	Riečny breh	SK-REMONT-P1
SB - 5.13	Odstavná poloha	SAM-SHIPBUILDING&MACHINERY, a.s.	do max. šírky 80 m a dĺžky 50 m	Kolmá hrana	SAM - P18
SB - 5.14	Odstavná poloha	HM-Komárno s.r.o.	do max. šírky 50 m a dĺžky 150 m	Riečny breh	HM-1
SB - 5.15	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.16	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.17	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.18	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.19	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.20	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.21	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.22	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.23	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.24	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.25	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.26	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.27	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. šírky 60 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.28	Odstavná poloha	SVP, š.p. OZ Bratislava	do max. šírky 40 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.29	Odstavná poloha	SVP, š.p. OZ Bratislava	do max. šírky 40 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
SB - 5.30	Odstavná poloha	SVP, š.p. OZ Bratislava	do max. šírky 40 m a dĺžky 100 m	Riečny breh	
JB 48	Odstavná poloha	Marina ALT, s.r.o.	do max. dĺžky 38 m	Riečny breh	
JB 49A	Odstavná poloha	Dopravný úrad	do max. dĺžky 38 m	Riečny breh	
JB 49B	Odstavná poloha	Verejné prístavy, a.s.	do max. dĺžky 38 m	Riečny breh	



Celková dĺžka manipulačných polôh v prístave s vybavením žeriavom je 840 m, pričom polohy s funkčnými žeriavy sú HTD-30 a HTD-31 v dĺžke 2 x 85 m.

Západná časť prístavu je využívaná na prekládku materiálov s nižšou násypnou hmotnosťou a zároveň aj kontajnerov, ak sa taká požiadavka vyskytne. Nachádzajú sa tu aj kryté sklady. V západnej časti prístavu bola v 80. rokoch rekonštruovaná železničná vlečka.

Východná časť prístavu je určená na prekládku hromadných voľne ložených substrátov a feromateriálov s vyššou násypnou hmotnosťou, lebo sú tu voľné skládky.

Prekladisko minerálnych olejov leží na voľnom toku Dunaja v blízkosti ústia Váhu do Dunaja. Ide o stavbu, ktorá je dočasnou stavbou povolenou do 1. 8. 2018, do roku 2013 mal na výkonoch prístavu dlhodobý najvyšší podiel preklad ropných produktov. Od roku 2013 sa minerálne oleje v Komárne neprekładajú a najprekladanejšími sú kukurica a pšenica.

Areál Tabaková sa nachádza v juhovýchodnom cípe mesta Komárno, neďaleko sútoku riek Dunaj a Váh. Areál leží v intraviláne obce, v zastavanej časti v priemyselnej zóne mesta, v tesnej blízkosti rieky Váh. Zo západnej strany je areál ohraničený murovaným plotom. Ide o súčasť fortifikačného systému mesta Komárno, ktorý je predmetom pamiatkovej ochrany a je zapísaný v Registri nehnuteľných Národných kultúrnych pamiatok. Z východnej strany je areál ohraničený betónovým plotom, ktorý je súčasťou protipovodňovej ochrany mesta. V oplotení bola pôvodne funkčná brána na dvoch miestach. V minulosti boli tieto brány zabetónované a múr je v súčasnosti kompaktný bez možnosti vstupu od Váhu. Terajšie využitie areálu je na nízkej úrovni. Väčšina objektov a dvor je v prenájme.

Prístav Komárno disponuje iba prekládkovými zariadeniami súkromných obchodných spoločností (operátorov), z čoho vyplýva že VP, a. s. prekládkové služby vo verejnom prístave neponúka. Rovnako ako v prístave Bratislava, aj v prístave Komárno patrí medzi nevýhody to, že dominantným operátorom v prístave Bratislava je SPaP, a. s., ktorá svojou prevádzkou a infraštruktúrou pokrýva prevažnú časť areálu prístavu, čo znevýhodňuje ďalších operátorov usadených v prístave a znemožňuje zdravú konkurencieschopnosť medzi operátormi.

V prístave sú umiestnené zberné nádoby pre zber komunálneho odpadu. Túto službu zabezpečuje VP, a. s. ako prevádzkovateľ prístavu. Zber ostatných druhov odpadov z tuzemských plavidiel ani zahraničných plavidiel v súčasnosti nie je zabezpečený vôbec.



Nedostatkom poskytovaných služieb v nákladnom prístave je aj odber pitnej vody pre plavidlá a napojenie sa na elektrickú energiu počas státia plavidla v prístave. Tieto služby sčasti supluje majoritný operátor, čo však vôbec nie je štandardné pre verejný prístav a je potrebné túto záležitosť riešiť.

3.5. Dostupnosť prístavu Komárno pre plavidlá a ich parametre

Územie VP Komárno je vymedzené na ľavom brehu Dunaja po ľavý okraj plavebnej dráhy kolmo ku brehu v r.km 1770,0 – 1762,0.

3.5.1. Hydrologické údaje

Rozhodujúcou vodomernou stanicou pre riadenie prevádzky VP Komárno je vodomerná stanica SHMÚ v profile Dunaja Komárno – most – rkm 1767,80.

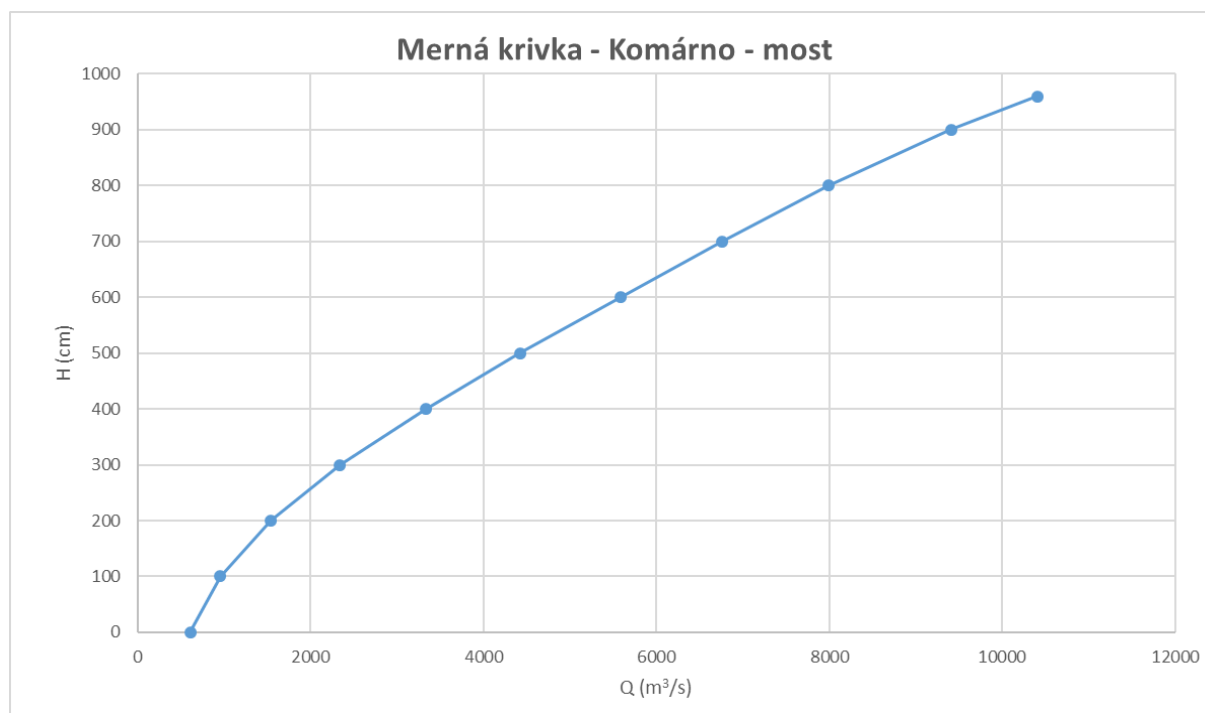
Tab.č. 6 - Hydrologické údaje Dunaj – Komárno (čiara prekročenia):

m - denné prietoky							
<i>m (dni)</i>	30	90	180	270	330	355	364
<i>Q_m (m³s⁻¹)</i>	3437	2554	1890	1378	1074	941	804
N - ročné prietoky							
<i>N (roky)</i>	1	5	10	20	50	100	1000
<i>Q_N (m³s⁻¹)</i>	3800	4800	6000	6700	7500	8500	9200

Tab.č. 7 – Merná krivka – vodočet Komárno – most (vyrátané na podklade dlhodobého merania):

(zdroj: SHMÚ, merná krivka č. 6849023, platnosť od 1.1.2016):

Názov stanice:		Komárno - most	
Tok:		Dunaj	
Plocha povodia		151.954,69 (km ²)	
Staničenie		1767,8 (km)	
Nadmorská výška nuly:		103,33 (m n.m.)	
<i>hlbka</i>	<i>prietok</i>	<i>hlbka</i>	<i>prietok</i>
H (cm)	Q (m³/s)	H (cm)	Q (m³/s)
0	610	600	5583
100	958	700	6762
200	1541	800	7993
300	2343	900	9407
400	3333	960	10405
500	4425		



Graf č. 1 – Merná krivka – vodočet Komárno – most

3.5.2. Štandardná plavebná prevádzka

Podľa podkladu kap. 7.2.4 sú v rozhodujúcej vodomernej stanici pre riadenie prevádzky VD Gabčíkovo profil Bratislava - Devín v rkm 1879,72 tieto hodnoty:

„0“ vodočtu = 103,33 m n. m.

Hladina nízkej plavebnej a regulačnej vody (HNPaRV)

- $H_{\text{NPaRV}} = 136 \text{ cm}$
- $Q_{\text{NPaRV}} = 1.060 \text{ m}^3/\text{s}$

Hladina nízkej plavebnej a regulačnej vody prislúchajúca prietoku so zabezpečenosťou 94 % z krivky prekročenia prietokov zostrojenej z 30-ročného radu meraní prietokov s vylúčením dní s ľadovými javmi (nízky plavebný a regulačný prietok - NPaRP) na kľúčových vodomerných staniciach.

Vysoká plavebná hladina (VPH)

- $H_{\text{VPH}} = 588 \text{ cm}$
- $Q_{\text{VPH}} = 5.052 \text{ m}^3/\text{s}$

Vysoká plavebná hladina prislúchajúca prietoku so zabezpečenosťou 1% z krivky prekročenia prietokov zostrojenej z 30-ročného radu meraní prietokov s vylúčením dní s ľadovými javmi (vysoký plavebný prietok – VPP) na kľúčových vodomerných staniciach.



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

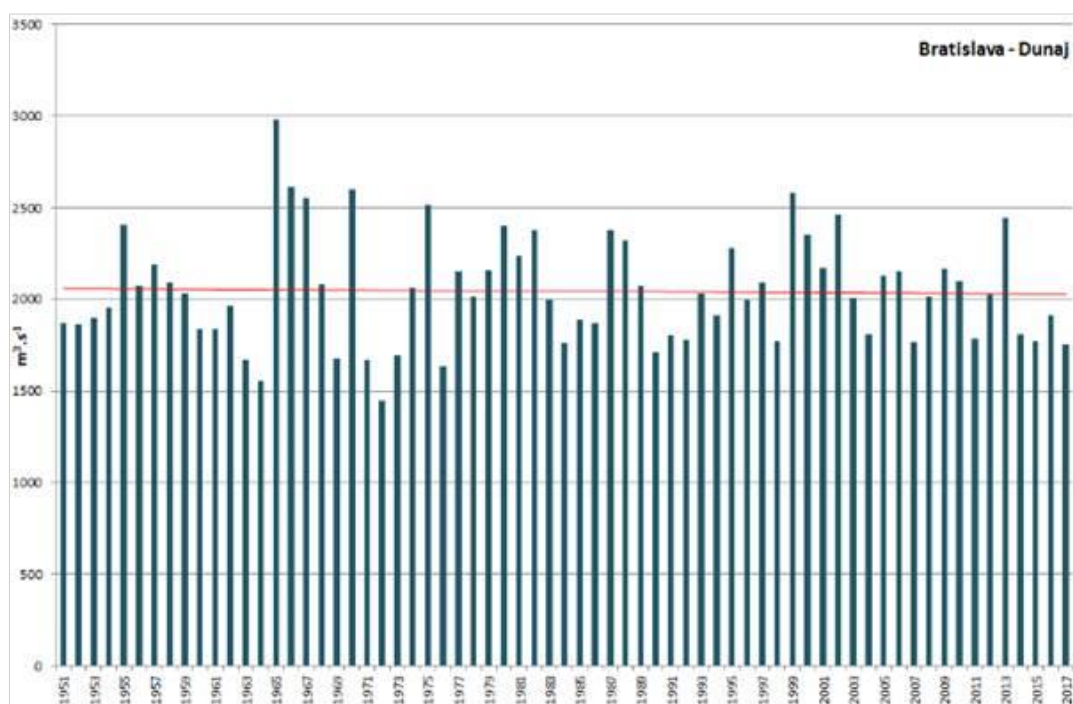
V tabuľke (**Tab.č. 8**) nižšie sú uvedené plavebné hladiny (NPaRH - nízka regulačná hladina a HVPV - najvyššia hladina splavnej vody) v profiloch v riešenom úseku Dunaja (*podklad kap. 7.2.3. - Regulierungsniederwasserstand und Höchster schiffahrtswasserstand an den wichtigsten hydrologischen messtellen der Donau für den zeitraum 1981 – 2010 – Donaukommission, Budapest - 2015*).

Tab.č. 8 – Plavebné hladiny podľa odporúčania Dunajskej komisie:

profil	rkm	"0" - nula na vodočte	NPaRH nízka regulačná hladina		HVPV najvyššia hladina splavnej vody		prietok zodpovedajúci NPaRH	prietok zodpovedajúci HVPV
		(m n.m.)	(cm)	(m n.m.)	(cm)	(m n.m.)	(m ³ /s)	(m ³ /s)
Devín	1879,78	132,84	130	134,14	600	138,84	1049,0	5340,0
Sap	1810,00	108,10	76	108,86	626	114,36	neuvedené	
Medveďov	1806,30	107,38	116	108,54	644	113,82	1010,0	5040,0
Klišská Nemá	1792,40	104,65	169	106,34	678	111,43	neuvedené	
Zlatná na Ostrove	1779,10	103,90	112	105,02	608	109,98	neuvedené	
Komárno	1767,80	103,33	136	104,69	588	109,21	1060,0	5052,0

3.5.3. Vplyv zmeny klímy na splavnosť Dunaja

Na podklade dlhodobého merania prietokov v Dunaji je možno zostaviť uvedený graf (**Graf č.2**) za roky 1951 - 2017:



Graf č. 2 – Priemerné prietoky v Dunaji v rokoch 1951 - 2017



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

Z uvedeného je zrejmé, že veľmi mierne klesá ročný odtok (celkový trend), ale medziročné rozdiely sú významne (rádovo) vyššie, takže dopady na plavebné pomery budú zodpovedať stavu v príslušnom roku tak ako dnes. Všeobecne platí, že v povodí Dunaja by mali byť zrážky celkovo bez významnej zmeny (zníženie v južnej časti a zvýšenie v severnej časti), mení sa sezónne rozloženie zrážok. Z hľadiska splavnosti je pozitívny klesajúci výskyt zamŕzania, obdobie nízkych prietokov má byť pretrvávajúci na hornom Dunaji a mierne stúpajúci na strednom a dolnom toku. Proti zníženiu splavnosti sa podunajské štáty zaviazali robiť prehlbovanie plavebnej dráhy (vid' kap. 2.2.).

3.5.4. Obmedzenie uzatváracieho objektu

Obmedzenie uzatváracieho (vjazdového) objektu - v západnom bazéne je nutné počítať s obmedzením hĺbok vo vjazdovom objekte (pri vodnom stave na vodočte Komárno - most "0" = 103,33 m n. m. je hĺbka 1,0 m).

Z Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) - príloha č. 3 - Technické a prevádzkové charakteristiky vodných ciest kategórie E vyplýva, že na vodných cestách s meniacou sa hladinou vody, by mala hodnota odporúčaného ponoru zodpovedať ponoru, ktorý bol dosiahnutý alebo prekročený priemerne 240 dní v roku (alebo 60% počas plavebného obdobia), pričom na vodných cestách kategórie E by mal byť zabezpečený minimálny ponor 2,8 m.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že obmedzenie vplávania plavidiel do západného prístavu uzatváracím objektom nastane pri plavebnej hĺbke v objekte menšej ako 3,1 m (2,8 m min. ponor + 0,3 m marža). Za predpokladu, že pri vodnom stave "0" na vodočte Komárno - most je hĺbka vody v uzatváracom objekte 1,0 m, je hraničnou hodnotou čítanie na uvedenom vodočte 210 cm.

Ako vyplýva z tabuľky (Tab.č. 6) a konzumčnej krivky v profile Komárno – most (Graf č. 1) je prietok $Q_{240d} = 1540 \text{ m}^3/\text{s}$, čo podľa mernej krivky v profile vodočtu Komárno - most (Tab.č. 7) znamená čítanie 200 cm. Prietok pre čítanie 210 cm na vodočte z mernej krivky je $1615 \text{ m}^3/\text{s}$.

Pre zistenie početnosti obmedzenia plavby uzatváracím objektom sme analyzovali denné prietoky z 10 ročného radu (roky 2008 - 2017). Z tabuľky (Tab.č. 9) vyplýva, že uzatvárací objekt obmedzuje ponor plavidiel priemerne 150 dní v roku (pri prietoku $1615 \text{ m}^3/\text{s}$), kým ponor obmedzený podmienkami na rieke Dunaj je priemerne 135 dní v roku



(pri prietoku 1540 m³/s), tzn. že uzatvárací objekt obmedzuje ponor priemerne o 15 dní ročne viac (o 4,1 %) než samotné podmienky na rieke.

Ponúkajú sa dva spôsoby ako sa vysporiadať s vyššie uvedeným obmedzením uzatváracieho objektu západného bazéna. Jedným riešením je v dobe prietoku nižšom ako 1615 m³/s nariadiť obmedzenie ponoru plavidiel vchádzajúcich do západného bazéna prístavu Komárno. Druhým riešením je prebudovať uzatvárací objekt tak, aby jeho prah bol znížený o 10 cm a úroveň dna bola tak porovnateľná s podmienkami na rieke.

Ak v strategickej časti MP v rámci multikriteriálnej analýzy bude vyhodnotený ako najvhodnejší ten variant, pri ktorom bude prekládka realizovaná v západnom bazéne, bude v ďalšej fáze projektu Štúdie realizovateľnosti technicky riešená úprava uzatváracieho objektu.

Tab.č. 9 – Analýza početnosti obmedzení plavby:

(Hodnota rozdielu obmedzenia ponoru uzatváracieho objektu voči obmedzeniu ponoru v Dunaji (posledný stĺpec) je rozdiel medzi hodnotami prietokov 1615 m³/s a 1540 m³/s).

Prietok (m ³ /s)			Roky										Priemer za obdobie (2008-2017)	Rozdiel obmedzenie ponoru uz.objektu x Dunaj
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017		
1615	počet dní v roku s obmedzením ponoru uzatváracieho objektu	(dni)	152	146	129	205	93	81	195	217	151	126	150	
		(%)	41,6	40,0	35,3	56,2	25,5	22,2	53,4	59,5	41,4	34,5	41,0	
1540	počet dní v roku s obmedzením ponoru v Dunaji	(dni)	141	135	113	170	88	67	183	203	141	106	135	15
		(%)	38,6	37,0	31,0	46,6	24,1	18,4	50,1	55,6	38,6	29,0	36,9	4,1

V tabuľke značí „počet dní v roku s obmedzením ponoru u uzatváracieho objektu“ uvádza počet dní v danom roku, po ktoré nebolo možné vplávať do západného bazéna s ponorom, ktorý bol možný na vodnej ceste.

3.5.5. Plavebná dráha

V tabuľke (*Tab.č. 10*) sú uvedené parametre vodnej cesty pre úsek Dunaja VD Gabčíkovo a nižšie - trieda VII., ktoré vychádzajú z klasifikácie medzinárodne využívaných vnútrozemských vodných ciest a vyhlášky MDPT č. 22/2001 Z. z. Podľa Európskej dohody AGN je rieka Dunaj zaradená do kategórie E (E 80).

Tab.č. 10 - Parametre vodnej cesty podľa vyhlášky MDPT SR č. 22/2001 Z. z.:

DUNAJ	
	VD Gabčíkovo
Parametre plavebnej dráhy	rkm 1867,0 - 1708,20
	VII. trieda
Parametre súpravy - typ súpravy	tlačná
zostava	TR + 9 TČ (3x3)
rozmery - dĺžka	285 - 295 m
- šírka	33,0 - 34,20 m
- ponor	2,50 - 4,50 m
nosnosť súpravy	14 500 - 27 000 t
šírka plav. dráhy (obojsmerná)	120 m
šírka plav. poľa pod mostom	100 m (oblúk 80 m)
svetlá výška pod mostom	9,10 m (VDG 8,70 m)

3.5.6. Maximálne prípustné rozmery zostáv plavidiel

Parametre maximálnych možných rozmerov zostáv v tabuľke (*Tab.č. 11*) vychádzajú z plavebného opatrenia č. 40/2013 a sú závislé na tom, či sú alebo nie sú v dolnom úseku Dunaja hlásené brody alebo úžiny so šírkou menšou ako 80 m.

Tab.č. 11 - Úsek vodnej cesty Dunaj r.km 1784,0 – 1708,20 (ak na tomto úseku nie sú hlásené brody alebo úžiny so šírkou menšou ako 80 m):

Smer	Zostava	Dĺžka (m)	Šírka (m)	Poznámka
Po prúde	Vlečná	160	48	Bez dĺžky lán
	Tlačná	220	38	
	Bočne zviazaná	135	36	
Proti prúdu	Vlečná	220	38/24*	Bez dĺžky lán
	Tlačná	285	24	
		220	38/24*	
	Bočne zviazaná	140	36	

* tieto hodnoty šírky zostáv platia, ak sú hlásené brody alebo úžiny na tomto úseku užšie ako 80 m.



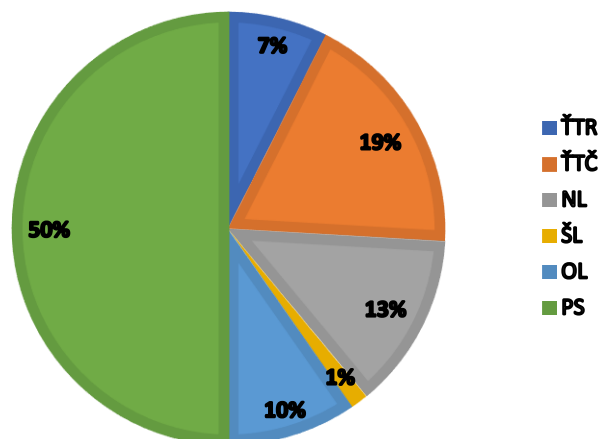
3.5.7. Zloženie typov plavidiel

Na základe tabuľky (Tab.č. 13) bola urobená analýza početnosti rôznych druhov zostáv a plavidiel preplavených cez PLK VD Gabčíkovo v období 1992 - 2016. Pre iné lokality ako je napríklad Komárno či štátna hranica pri obci Szob relevantné dáta neexistujú.

Tab.č. 12 – Priemerný počet preplavení cez PLK VD Gabčíkovo podľa druhu plavidiel (obdobie 1992-2016)

(zdroj: SVP, š.p.):

Druh plavidiel		Priemerný počet preplavení cez PLK VD Gabčíkovo za rok (obdobie 1992-2016)	
	skratka	(ks)	(%)
Ťažno-tlačné remorkéry	ŤTR	2220	7,44
Ťažno-tlačné člny	ŤTČ	5516	18,48
Nákladné lode	NL	3911	13,11
Športové lode	ŠL	401	1,34
Osobné lode	OL	2873	9,63
Plavidlá spolu	PS	14920	50,00
Celkom za rok		29841	100



Graf č. 3 – Grafické zobrazenie (Tab.č. 12)



Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy

Tab.č. 13 – Analýza preplavení cez PLK VD Gabčíkovo v rokoch 1992 – 2016

(zdroj: SVP, š.p.):

MESIAC	počet dní v mesiaci	PLAVIDLÁ												OSOBY	NÁKLAD V TONÁCH	LODE				PLNENIE KOMÔR		
		ĎTR	počet lodí ĎTR/deň	ĎTČ	počet lodí ĎTČ/deň	NL	počet lodí NL/deň	ŠL	počet lodí ŠL/deň	OL	počet lodí OL/deň	PS (súčet plavidiel)	počet lodí PS/deň			PROTI PRÚDU	počet lodí proti prúdu/deň	PO PRÚDE	počet lodí po prúde/deň	PRAVÁ	ĽAVÁ	SPOLU
priemer preplavenie v roku za 25 rokov		2220		5516		3911		401		2873		14920				7448		7472				3771
Sumár 1992 - 2016		55 489		137 888		97 778		10 019		71 837		373 011		7 794 577	144 414 662	186 203		186 808				94 284
JANUÁR	31	40	1,29	99	3,19	117	3,77	0	0,00	15	0,48	271	8,74	1 721	86 234	133	4,29	138	4,45	0	97	97
FEBRUÁR	28	100	3,57	256	9,14	211	7,54	0	0,00	0	0,00	567	20,25	0	259 937	277	9,89	290	10,36	2	160	162
MAREC	31	137	4,42	364	11,74	334	10,77	1	0,03	62	2,00	898	28,97	7 491	532 332	428	13,81	470	15,16	0	306	306
APRÍL	30	122	4,07	341	11,37	343	11,43	2	0,07	382	12,73	1 190	39,67	49 243	882 571	579	19,30	611	20,37	0	395	395
MÁJ	31	143	4,61	417	13,45	334	10,77	23	0,74	582	18,77	1 499	48,35	79 427	603 355	756	24,39	743	23,97	0	449	449
JÚN	30	138	4,60	372	12,40	313	10,43	42	1,40	665	22,17	1 530	51,00	86 998	506 981	765	25,50	765	25,50	2	435	437
JÚL	31	175	5,65	471	15,19	353	11,39	116	3,74	695	22,42	1 810	58,39	92 449	565 909	876	28,26	934	30,13	0	462	462
AUGUST	31	155	5,00	427	13,77	359	11,58	89	2,87	665	21,45	1 695	54,68	91 526	595 204	840	27,10	855	27,58	0	449	449
SEPTEMBER	30	151	5,03	390	13,00	270	9,00	24	0,80	628	20,93	1 463	48,77	88 510	488 534	747	24,90	716	23,87	65	370	435
OKTÓBER	31	163	5,26	420	13,55	297	9,58	22	0,71	576	18,58	1 478	47,68	80 635	450 333	740	23,87	738	23,81	420	3	423
NOVEMBER	30	157	5,23	408	13,60	304	10,13	16	0,53	167	5,57	1 052	35,07	21 524	503 188	560	18,67	492	16,40	329	2	331
DECEMBER	31	140	4,52	420	13,55	276	8,90	7	0,23	165	5,32	1 008	32,52	20 593	456 979	472	15,23	536	17,29	324	6	330
SPOLU	365	1 621	4,44	4 385	12,01	3 511	9,62	342	0,94	4 602	12,61	14 461	39,62	620 117	5 931 557	7 173	19,65	7 288	19,97	1 142	3 134	4 276
PLAVIDLÁ		14 461														14 461				4 276		

LEGENDA :

ĎTR
ĎTČ
NL
ŠL
OL
PS

Ťažno-tlačné remorkéry
Ťažno-tlačné člny
Nákladné lode
Športové lode
Osobné lode
Plavidlá spolu

Zdroj:

SVP š.p. OZ Bratislava
závod Vodné dielo Gabčíkovo



Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy

3.5.8. Transport sedimentu

Všeobecne je možné konštatovať, že k transportu splavenín v koryte toku dochádza kontinuálne a to v závislosti na prietoku a rýchlosti. V momente, keď točné napätie prekročí kritickú hodnotu, dochádza ku vznosu a pohybu častíc (materiálu na dne toku) a k jeho transportu. V priestore, kde dôjde k spomaleniu prúdu napríklad rozšírením toku alebo zmenšením pozdĺžneho sklonu toku, zmenší sa točné napätia ovplyvnené rýchlosťou prúdu a dochádza k usadzovaniu transportovaného sedimentu.

V prípade prístavu Komárno, ktorého západný i východný bazén sa nachádza na ľavom brehu v mieste konca konvexného brehu, čo je hydraulicky priestor, kde vplyvom priečného pohybu prúdu dochádza k ukladaniu splavenín. Tieto splaveniny sú ďalej transportované smerom do západného bazénu prístavu, kde dochádza k zanášaniam najmä priestoru v okolí vchodového objektu do bazéna.

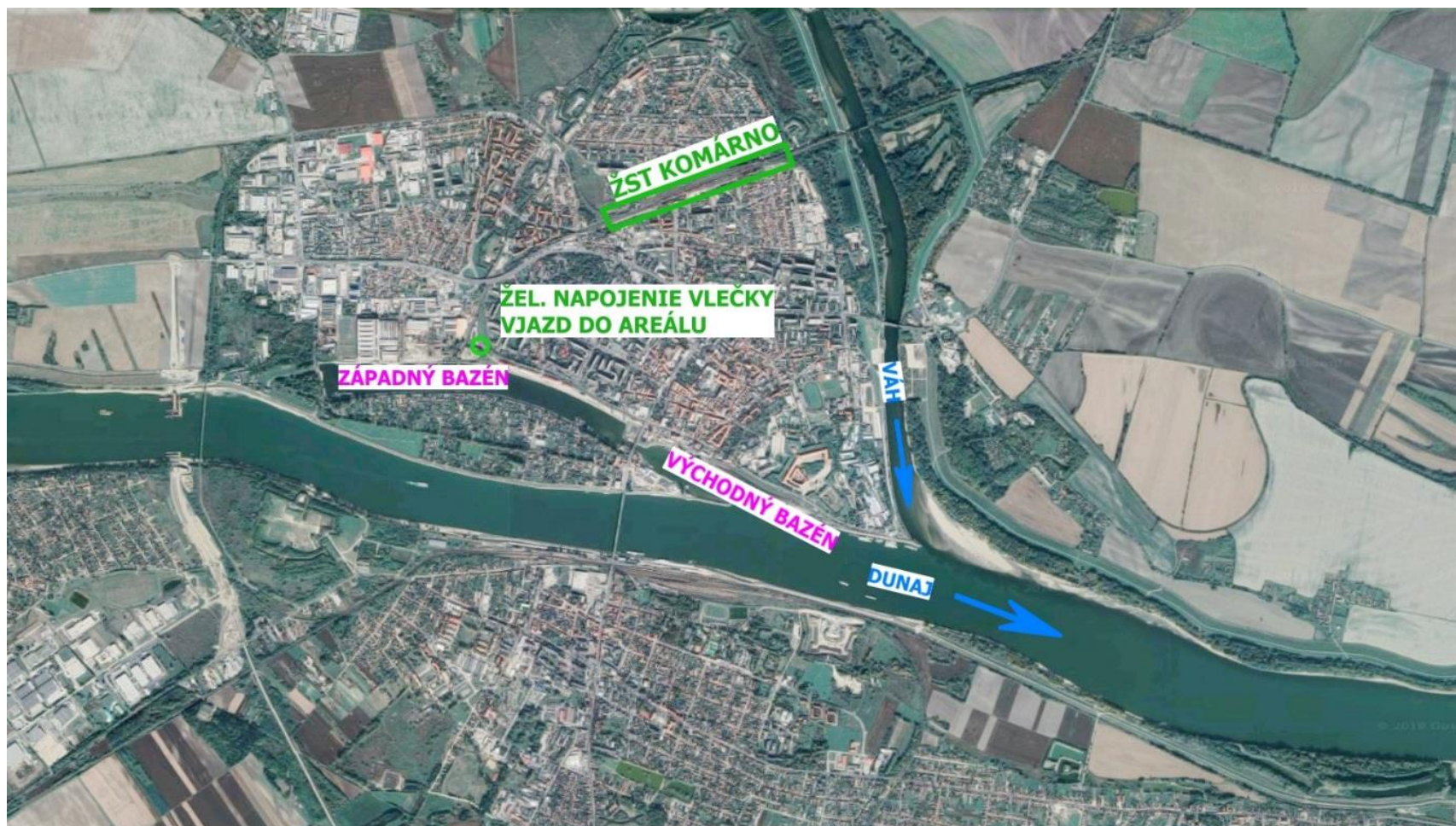
3.6. Železničné a cestné spojenie z a do prístavu

3.6.1. Kapacita a kvalita železničného napojenia

V súčasnej dobe je VP Komárno napojený na železničnú sieť vlečkou, a to na trate č.131 Komárno Bratislava a č.135 Komárno - Nové Zámky. Ide o trate štandardného rozchodu, neelektrifikované. Situačná schéma s napojením na železničnú sieť v meste Komárno je uvedená nižšie (Obr.č. 22). Vjazd sa nachádza na západnom okraji prístavu pri Bratislavskej bráne - Bastion č. I v blízkosti križovatky ulíc Dunajské nábrežie a Hviezdna.

Celková dĺžka koľají v areáli VP Komárno je 13,85 km. Dĺžky jednotlivých častí železničnej vlečky spolu s označením koľají sú zrejmé z tabuľky (Tab.č. 14), situácia je uvedená v grafickej prílohe A.7.





Obr.č. 21 – Napojenie areálu VP Komárno na železničnú sieť
(zdroj: <https://www.google.cz/maps>)



Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy

Tab.č. 14 – Dĺžky koľají v areáli prístavu – súčasný stav

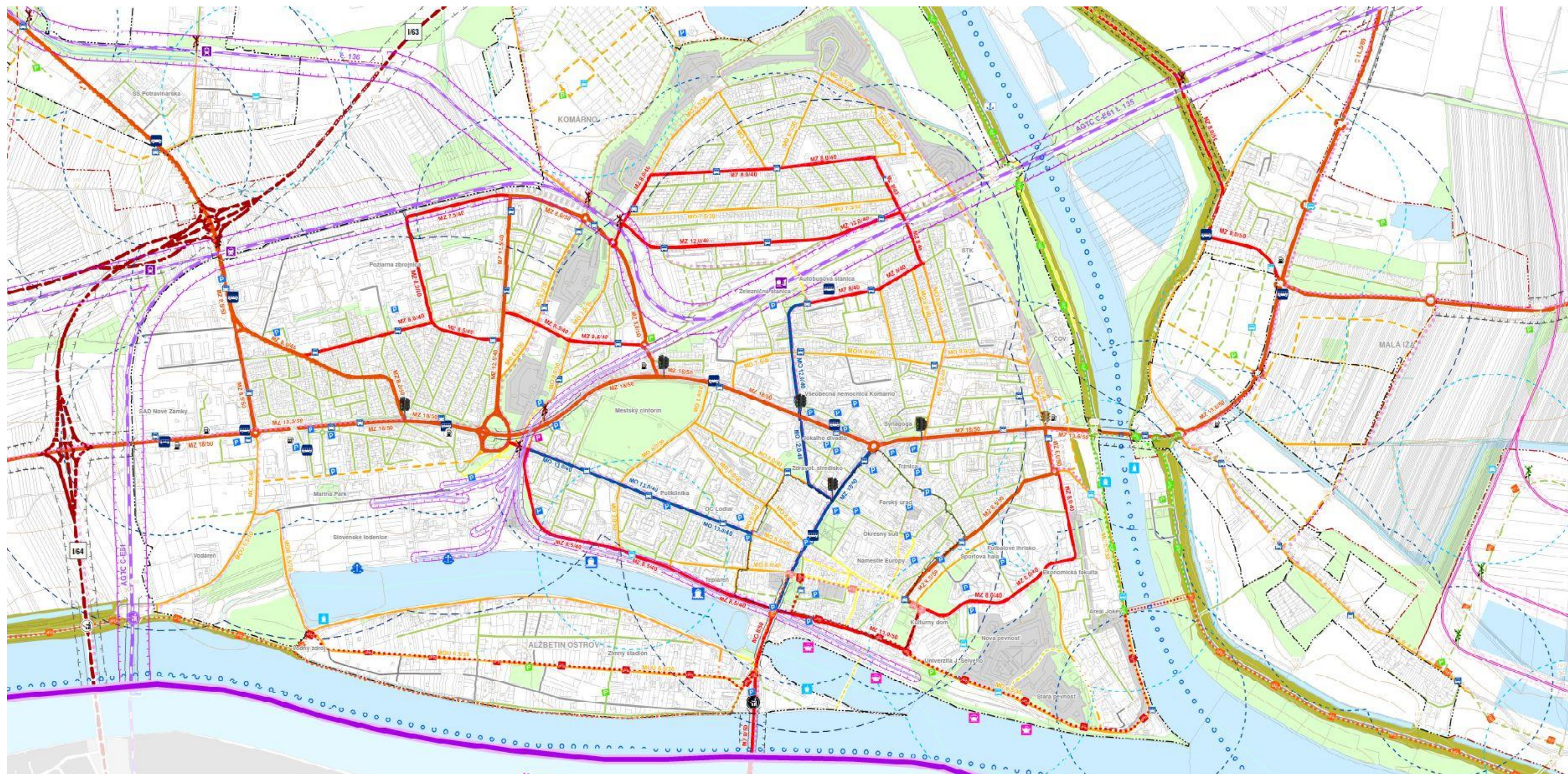
(Zdroj: VP, a. s.):

koľaj č.	dĺžka (m)	koľaj č.	dĺžka (m)
1	1 145	15	598
3	1 006	17	566
3a	238	19	526
5	679	21	986
7	635	23	628
9	1 422	2	1 663
11	1 377	4	1 719
13	657		
celková dĺžka koľají (km)			13,85

Železničná trať v železničnej stanici Komárno je **triedy D** s maximálnym zaťažením uceleného vlaku **2200 ton**. Z toho vyplýva, že ucelený vlak môže obsahovať max. 55 vagónov pri nosnosti 40 - 50 ton/vagón. Vlečku v areáli spravuje spoločnosť SPaP, a. s., pričom vlečku prevádzkuje a ucelené vlaky vypravuje Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK Cargo). V súčasnosti prebieha pravidelné odovzdanie uceleného vlaku do prepravy (ak je potreba prístavu) od 9.12.2018 3x týždenne (Po, St, Pia).

Z prevádzkového dôvodu nie je obmedzenie prekládky kvôli kapacite železničného napojenia. Železničné napojenie je kvalitné a prevádzkovo vyhovujúce.

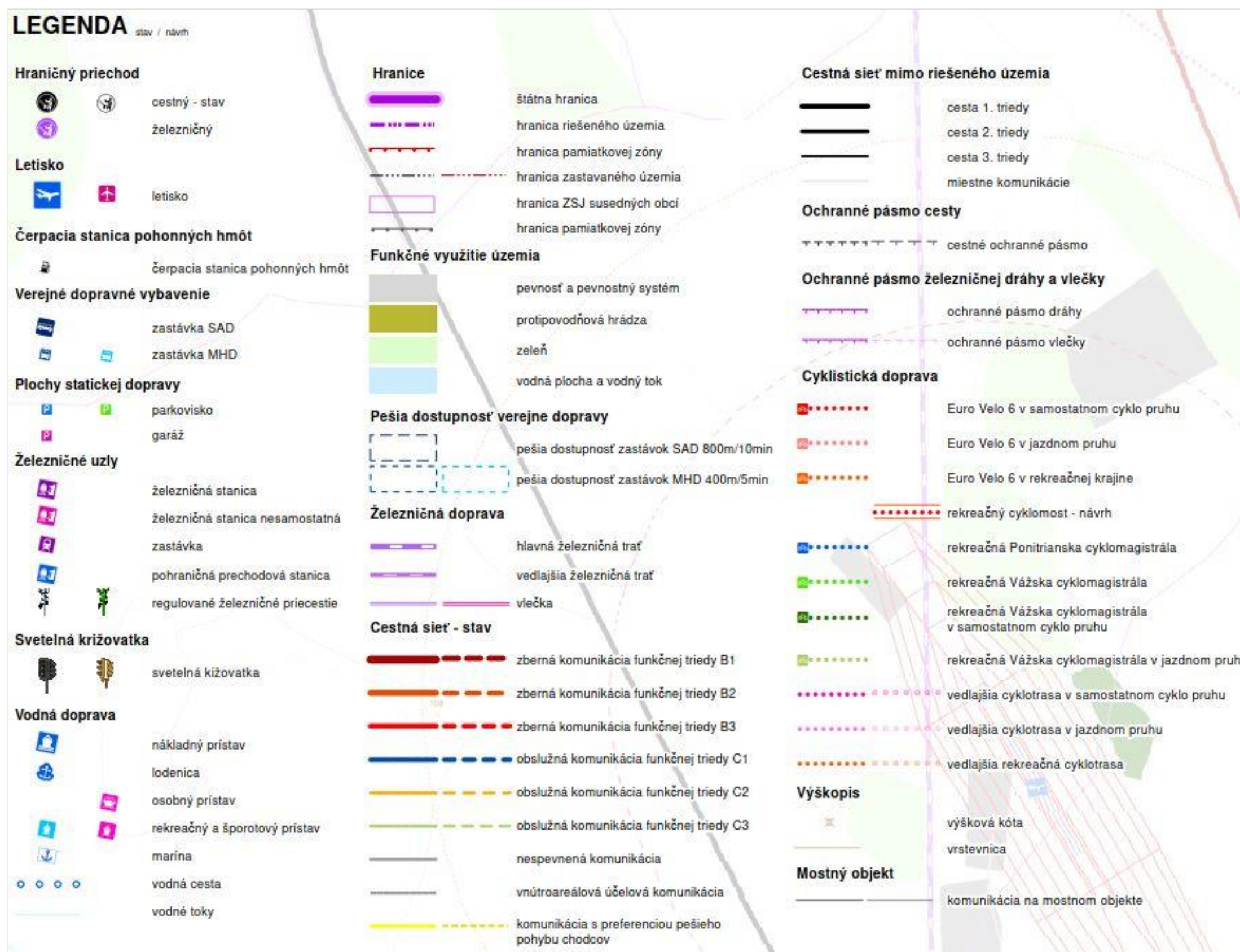




Obr. č. 22 – Možnosti napojenia na cestnú sieť a napojenie na železničnú sieť v meste Komárno
(zdroj: Územný plán mesta Komárno)



Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy



3.6.2. Kapacita a kvalita cestného napojenia

Komárno sa nachádza na križovatke ciest I. triedy I/63 a I/64, ktoré umožňujú spojenie okresného mesta Komárno s krajským mestom Nitrou (cesta I/64), hlavným mestom SR Bratislavou (I/63) a vytvárajú prepojenie do Maďarska na diaľnicu M1 (cca 10 km od mesta Komárno).

Ostatnú sieť v riešenom území tvoria cesty II. a III. triedy a miestne komunikácie.

Situačná schéma s možnosťami napojenia na cestnú sieť v meste Komárno je uvedená na obrázku (*Obr.č. 22*).

Priamo v meste Komárno sa nachádza cestný hraničný priechod Komárno - Komárom na ceste I/64. Prevádzka na prechode je nepretržitá. Hraničný priechod je medzi štátmi Slovensko a Maďarsko, ktoré patria do Schengenského priestoru, a tým je daný aj režim jeho prevádzky.

Nákladná doprava je mostom cez rieku Dunaj limitovaná na nosnosť do 20 t.
Nákladná doprava cez rieku Váh je obmedzená nosnosťou do 25 t.

Dopravné prepojenie mesta Komárno s ostatným územím SR a susednými štátmi je zabezpečené cestami:

- V smere východ - západ je to **cesta I/63** v trase **Bratislava - Komárno - Štúrovo**, št. hranica. Cesta I/63 je v úseku Bratislava - Veľký Meder súčasťou európskej cesty E575, ktorá začína v Bratislave, končí v Győri a je dlhá cca 100 kilometrov. V rámci Slovenska začína v Bratislave na križovatke D1 (E 58, E 75 a E 571) s cestou I. triedy č. 63 a pokračuje mestami Šamorín, Dunajská Streda a Veľký Meder a odtiaľ po ceste I/13 na hraničný prechod Medveďov. Cesta I/63 ako E 575 neprechádza mestom Komárno.
- V smere sever - juh je to **cesta I/64** v trase štátna hranica SR/MR - Komárno - Nové Zámky - Nitra - Topoľčany - hranica kraja NR/TN, s napojením na diaľnicu D1.
- V západnej časti mesta sa od cesty I/63 odpája cesta II. triedy II/573, ktorá sa v Kolárove pripája na cestu II/563.
- Na okraji mesta Komárno sú lokalizované dve cesty III. triedy. Cesta III. triedy III/1462 a cesta III. triedy III/1463.

V rámci cestnej siete sa Komárno zatiaľ nenachádza na trase európskych cestných koridorov. Dopravný význam sa zvýši výstavbou nového mosta cez Dunaj, ktorý prevezme časť dopravy (predovšetkým nákladnej dopravy), ktorá v súčasnosti využíva hraničný priechod v Medveďove. Cestný most spája slovenské Komárno s maďarským Komáromom.



Spoločný projekt dvoch krajín je financovaný s príspevkom z fondov EÚ cez Nástroj na prepájanie Európy. Vybudovaním nového mosta sa zvýši možnosť využitia prístavu Komárno pre vybudovanie multimodálneho centra pre prekládku tovaru.

Vzdialenosť mesta od sídla samosprávneho kraja Nitry, je cestnou dopravou 40 km. Napojenie na cestnú sieť vyššieho významu je viazané na cestu I/64, ktorá sa v meste Nitra napája na rýchlostnú cestu R1 (E 571). V zámeroch územného rozvoja NSK sa uvažuje s výstavbou rýchlostnej cesty R7, ktorej poloha nie je priamo viazaná na mesto Komárno, ale po jej dokončení by rýchlostná cesta R7 ovplyvnila intenzitu dopravy na ceste I/63. Zároveň sa vo výhľade uvažuje s preložkou cesty I/64 ako nadregionálnej cestnej komunikácie v severojužnom smere. Jej poloha je v súčasnosti viazaná na polohu nového mosta cez Dunaj, ktorý je lokalizovaný západne od mesta Komárno. Do výhľadu sa uvažuje s ďalším mostom cez Dunaj, východne od mesta Komárno. Po jeho výstavbe by v tomto koridore mala viesť aj cesta I/64.

Do areálu prístavu vedú tri vchody, dva k východnému a jeden k západnému bazénu pričom všetky vstupy sú priamo napojené iba na mestské komunikácie a ich prostredníctvom na hore uvedené cesty I triedy. V rámci areálu prístavu nepremáva žiadna kyvadlová doprava, ani linka MHD. Najbližšia zastávka MHD je cca 30 m od hlavného vstupu do nákladného prístavu.

Ako je hore uvedené kapacitnú a aj sociálnou a hygienickou nevýhodou súčasného cestného napojenia je vedenie trás cez mesto bližšie centra. Je nutné hľadať nové cestné napojenie, ktoré by minimalizovalo dopady na obyvateľov mesta.

3.6.3. Kapacita a kvalita pripojenia inžinierskych sietí

Ako je zrejmé z obrázku (Obr.č. 23) pozdĺž areálu prístavu sú vedené kmeňové kanalizačné stoky DN 600 – DN 1200, do ktorých je možné sa napojiť s areálovou kanalizáciou. Takisto pozdĺž areálu prístavu sú vedené verejné vodovodné potrubia DN 150 - DN 250 s možnosťou pripojenia areálového rozvodu vody. Správca inžinierskych sietí (vodovod, kanalizácia) je v meste Komárno spoločnosť KOMVaK a. s.

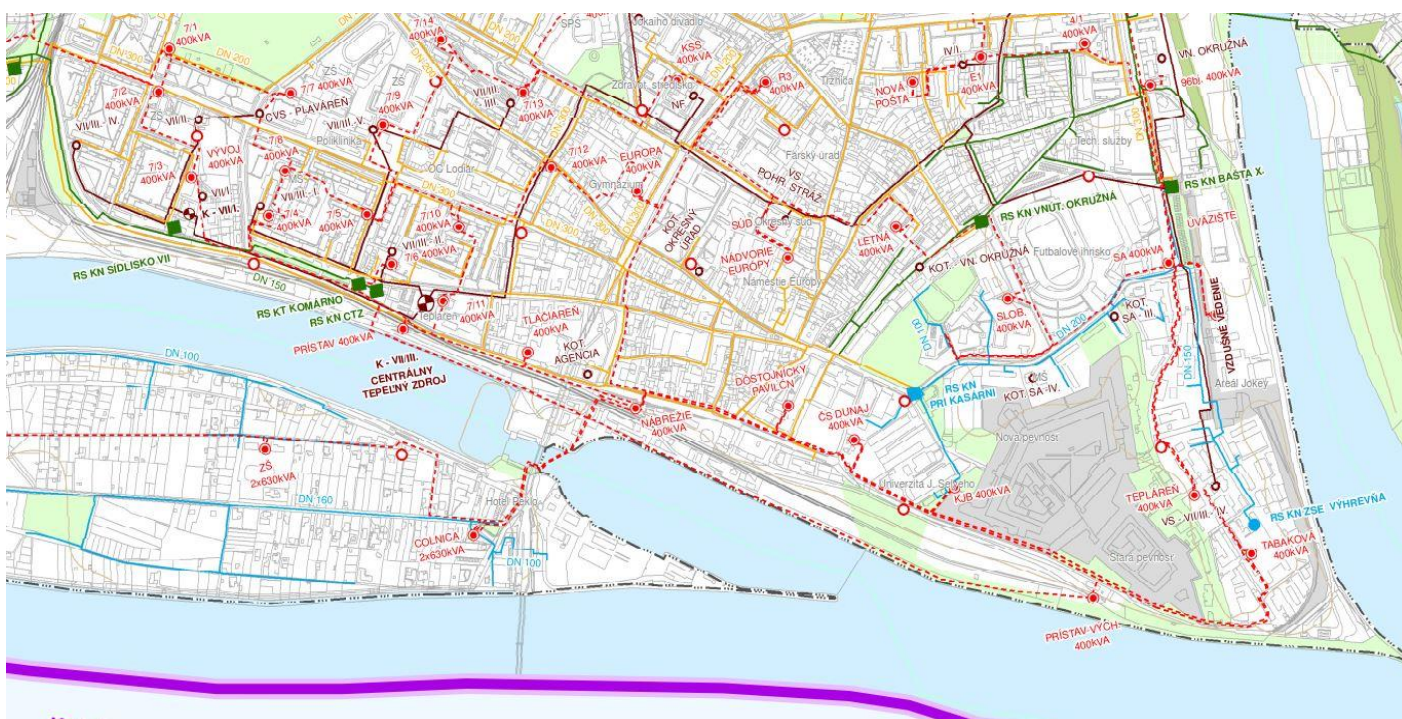
V západnej časti prístavu je umiestnená trafostanica 400 kVA a vo východnej časti je tiež trafostanica 400 kVA, pričom vedenie elektrickej energie v areáli je podzemné. Pozdĺž areálu prístavu je vedený tiež plynovod (Obr.č. 24).



„Master Plán rozvoja verejného prístavu Komárno“



Obr.č. 23 – Výkres technického vybavenia (vodné hospodárstvo) v meste Komárno
(zdroj: Územný plán mesta Komárno)



Obr.č. 24 – Výkres technického vybavenia (energetika) v meste Komárno
(zdroj: Územný plán mesta Komárno)

3.7. Analýza kapacity

Je potrebné zdôrazniť, že analýza kapacít je silne závislá od prevádzkových podmienok (napr. technické vlastnosti člnov, zariadenia pre manipuláciu s nákladom, využitie dočasných alebo stálych skladovacích zariadení atď.). V súčasnej dobe sa v prístave prekladá **iba voľne uložený a sypký náklad**.

Pre výpočet maximálnej kapacity počítame s využitím všetkých fungujúcich žeriavov v prístave. Podľa informácií od prevádzkovateľa prístavu SPaP, a.s. sú v súčasnej dobe plne funkčné iba **2 žeriavy** z celkovo 8 ks. Zvyšné sú buď nefunkčné dlhodobo alebo s chýbajúce revízií.

Výpočet kapacity bol vykonaný podľa doporučenej metodiky JASPERS.

3.7.1. Analýza kapacity pre voľne uložený a sypký náklad

Analýza kapacít zahŕňa analýzu kotvísk (pre 1 plavidlo)/nábreží s funkčnými dvoma žeriavmi, možnosti skladovania, cestnú dopravu a železničnú dopravu. Kapacita celého prístavu je potom minimom odhadovaných kapacít vyššie uvedených subsystémov. Kapacity boli odhadnuté v ročnom výhľade na základe dostupných informácií od prevádzkovateľa a široko používanými pravidlami.

Výpočet ročnej kapacity vychádza z rady parametrov uvedených v tabuľkách nižšie.

Tab.č. 15 – Skladovacia kapacita:

Parameter	Popis	Hodnota	Jednotky	Poznámky
SA	Kapacita skladovacieho priestoru	6 500	t	To by mali prevádzkovatelia poskytovať podľa svojich skúseností.
WD	Počet pracovných dní v roku	212,5	dni	Tento počet dní sa môže líšiť od príslušného počtu kotvísk.
CTT	Náklad meniaci sa v čase	3	dni	To je čas, kedy náklad zostane v sklade. Záleží na type nákladu a prevádzkových podmienkach a musia byť prerokované s prevádzkovateľmi. Rozhodne sa výrazne líši medzi naloženými a prázdnyimi kontajnery.
Ročná skladovacia kapacita	$Kap. = (SA \times WD) / CTT$	460 417	t/rok	

Tab.č. 16 – Cestná kapacita:

Parameter	Popis	Hodnota	Jednotky	Poznámky
NV	Maximálny počet nákladných vozidiel za deň	60	č.	To by malo byť založené na skúsenostiach operátorov. Záleží na systéme stretnutí pre kamióny, čakacích dobách, dobe nakládky / vykládky atď.
TL	Maximálne zaťaženie na nákladné vozidlo	40	t	
WD	Počet pracovných dní v roku	212,5	dni	
Ročná kapacita ciest	$Kap. = NV \times TL \times WD$	510 000	t/rok	



Tab.č. 17 – Kapacita železníc:

Parameter	Popis	Hodnota	Jednotky	Poznámky
NT	Maximálny počet vlakov za deň	1,5	č.	To by malo byť založené na dostupnosti železničnej infraštruktúry a prevádzkových modalitách.
TRL	Maximálna kapacita na vlak	1 600	t	To by malo byť založené na skúsenostiach operátorov. Počítame kapacitu vlaku rovnakú ako nosnosť 1 člna tj. 1600 ton, aj keď železničná trať v železničnej stanici Komárno je triedy D s maximálnym zaťažením uceleného vlaku 2200 ton. Z toho vyplýva, že ucelený vlak môže obsahovať max. 55 vagónov pri nosnosti 40-50 ton/vagón.
WD	Počet pracovných dní v roku	213	dni	
Ročná kapacita železníc	Kap. = NT x TRL x WD	510 000	t/rok	

Tab.č. 18 – Kapacita nábreží a kotvísk:

Parameter	Popis	Hodnota	Jednotky	Poznámky
DWT	Nosnosť člnu	1 600	t	Jedná sa o "reprezentatívny" čln, ktorý by mal byť definovaný Ako priemerná hodnota na základe štatistických údajov o výzvach
Ic	Súčiniteľ zaťaženia	60	%	Percento skutočného zaťaženia vo vzťahu k nosnosti. Malo by byť definované na základe skúseností a úsudku operátorov
U	Miera využitia nábreží	60	%	Ako pravidlo a aby sa zamedzilo preťaženiu a dlhým čakacím dobám, malo by to byť 60% s maximom 65%, ak nábreží zahŕňa aspoň 2 kotvíská
WD	Pracovné dni v roku	212,5	dni	365 dní minus nepracovné dni (napr. sviatky, časy z dôvodu nepriaznivých poveternostných podmienok, povodne atď.). Odhad by mal byť založený na skúsenostiach prístavného úradu a prevádzkovateľov.
Tc	Pracovný čas žeriavov denne	8	hod	Záleží predovšetkým na počte smien. Odhad podľa aktuálnej pracovnej praxe.
C1... Cn	Žeriavy používané pre nakládku / vykládku člna - nosnosť	16	t	V súlade s prevádzkovou praxou
Pr1 ... Prn	produktivita žeriavu	12	pohyb/hod	V súlade s prevádzkovou praxou. Mala by byť priemernou skôr konzervatívne hodnotou
T	Celková doba obratu člna: $T = T1 + T2 + T3 + T4 + T5$	7,25	hod	To je v zásade celkový čas potrebný od vstupu člna do výstupu z prístavu.
T1		0,5	hod	Čas, ktorý uplynul od príchodu člna do prístavu až po dosiahnutí kotvísk a dokončenie procedúry kotvenia.
T2		0,5	hod	Doba, ktorá uplynie medzi dokončením kotvenia / pripravenosti k začatiu nakladacie / vykladacie procedúry až do skutočného začatia nakladacie / vykladacie procedúry.
T3	$T3 = (DWT \times (Ic/100)) / ((C1 \times Pr1 + C2 \times Pr2 + \dots Cn \times Prn) \times Tc)$	5,00	hod	Skutočný čas potrebný pre nakladanie / vykladanie.
T4		0,75	hod	Čas medzi ukončením nakládky / vykládky a opustením kotvísk.
T5		0,5	hod	Čas, ktorý uplynie od opustenia kotvísk až po opustenie prístavu (zvyčajne $T5 = T1$)
Ročná kapacita kotvísk	Kap. = $(DWT \times (Ic/100) \times (U/100) \times WD \times Tc) / T$	135 062,1	t/rok	
Ročná kapacita nábreží	2 žeriavy	270 124,1	t/rok	ročná kapacita nábreží je súčtom kapacít kotvísk resp. funkčných žeriavov

Z vyššie uvedených výpočtov vyplynulo, že skladovacia kapacita aj napojenie VP Komárno na železničnú sieť a cestná sieť je kapacitné. Vypočítaná ročná kapacita prístavu pri funkčných iba 2 žeriavoch v súčasnosti je **270,1 tis. ton ročne**. Čo je menej ako celkovej



indikatívnej odhad potenciálu vo VP Komárne v roku 2017, ktorý je na úrovni **453 tis. ton ročne**, ako vyplynulo z analýzy dopytu (podrobnejšie v kapitole 4.). Indikatívny odhad reálneho prekladu v prístavu Komárno v roku **2025 je 86 tis. ton ročne** a v roku **2050 je 432 tis. ton ročne**.



3.8. Organizácia a funkcia prístavu

3.8.1. Právny a regulačný rámec

Vymedzené územie prístavu Komárno bolo upresnené listom Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Odborom vodnej dopravy zo dňa 17. 6. 2002 pod č. j.: 647-202/2002. - podrobnejšie v kapitole 3.1.1. tejto správy.

VP Komárno tvorí ľavý breh rieky Dunaj po ľavý okraj plavebnej dráhy v úseku rkm 1770,000 až 1 762,000, obidva brehy rieky Váh až po železničný most, breh s vymedzeným územím. Prístav Komárno z hľadiska činnosti je rozdelený na šesť úsekov. Činnosť je zameraná na manipuláciu s tekutými tovarmi, kovovými materiálmi a hromadnými tovarmi. Prevádzkovateľ stanoví ochranné pásmo pod mostami, ktoré pretínajú Dunaj v akvatóriu prístavu. Toto pásmo je v dĺžke 20 metrov po prúde a proti prúdu z dôvodu bezpečnosti.

V „Prístavnom poriadku verejných prístavov SR – čl. 9“ sú stanovené manipulačné a odstavné polohy, podmienky a spôsob kotvenia, vyviazania a prípustnosť stáť plavidla v prístave Komárno – podrobnejšie kap. 3.3 a 3.4.

3.8.2. Kľúčové zainteresované strany

Prístav Komárno je verejným univerzálnym prístavom využívaným na prekládku tovarov, predovšetkým hromadných voľne ložených substrátov priamym spôsobom alebo s medziskladovaním. Čo do veľkosti je to druhý najväčší (cca 20 ha) a najvýznamnejší slovenský prístav. Medzi výhody prístavu patrí napojenie prístavu na dopravnú infraštruktúru (aj v kontexte blízkosti hraničných prechodov do Maďarska) a zimný prístav. Prístav je lokalizovaný na brehu rieky a v spoločnom bazéne prístavu a lodeníc. Tvorí ho 16 kotvísk a zimný prístav.

- **Prevádzkovateľom prístavu je spoločnosť Slovenská plavba a prístavy, a. s., Bratislava („SPaP, a. s.“).**

Spoločnosť DUNAJ PETROL TRADE, a. s. v konkurze (skrátene obchodné meno: D.P.T., a. s. v konkurze) IČO: 36 527 319, má so spoločnosťou VP, a. s., uzatvorenú nájomnú zmluvu (platnú do roku 2056) na pozemky situované v nákladnom prístave Komárno, na cipe medzi vodnou cestou Dunaj a Váh. Nakoľko je spoločnosť D.P.T., a. s., v konkurze, užívanie bez zmluvného vzťahu s prevádzkovateľom verejných prístavov, spoločnosťou VP, a. s., prevzala spoločnosť Morsevo Group s.r.o., ktorá tam prevádzkuje daňový sklad na dočasné uloženie ropných produktov, derivátov a tekutých produktov



z biomasy a ich prečerpávanie medzi všetky druhy dopravných prostriedkov, tzn. železnica, voda, cesta.

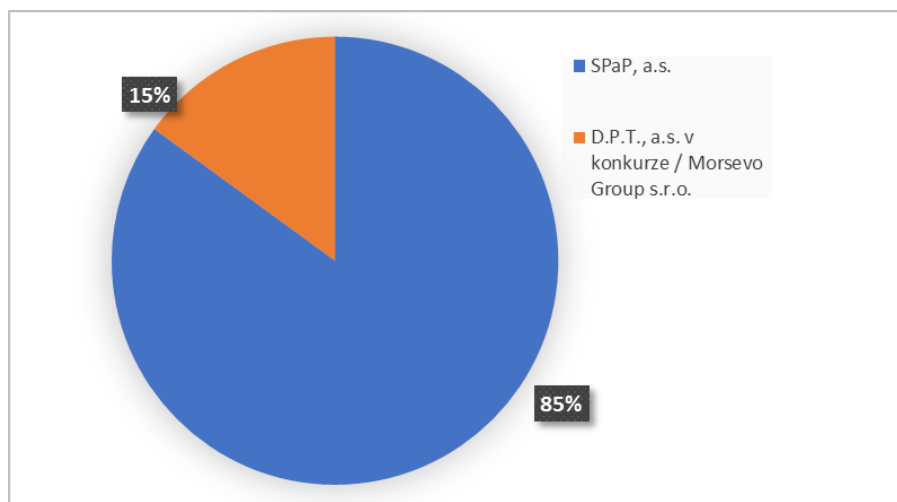
- **Pozemky vlastnené VP, a. s. sú dlhodobo prenajaté SPaP, a. s. (85 %) a D.P.T a. s. v konkurze resp. Morsevo Group s.r.o. (15 %).**
- VP Komárno je tiež využívaný spoločnosťou SPaP, a. s., ktorá v ňom kotví prevádzkované aj vyradené plavidlá.
- Podľa informácií VP, a. s. je vnútroareálová infraštruktúra a superštruktúra v majetku SPaP, a. s..

V ďalšom stupni Štúdie realizovateľnosti bude navrhnutý postup majetkovoprávneho vysporiadania, keď bude zrejmé ktoré konkrétne pozemky a vybavenie podľa vybraného variantu bude potrebné majetkovoprávne vysporiadať.

Podľa aktuálnych informácií sa teraz pripravuje majetkové vysporiadania medzi VP a.s. a SPaP, a. s..

Ide o tieto zmluvy o prenájme (podrobnejšie v kapitole 3.8.2.1):

- nájomná zmluva č. 16/2006 – D.P.T., a. s. - platnosť do roku 2056
- nájomná zmluva č. 19/2002 - SPaP, a. s – platnosť do roku 2027



Graf č. 4 – Nájomcovia prístavu Komárno (podľa rozlohy pozemkov)
(Zdroj: VP a. s.)



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

3.8.2.1. Nájomné zmluvy

V tabuľke nižšie (*Tab.č. 19*) je uvedený súčasný stav k vlastníckym právam k pozemkom prístavu Komárno a platné nájomné zmluvy so všetkými dodatkami. V tabuľke (*Tab.č. 20*) je uvedený súpis pozemkov vo vlastníctve VP a. s., ktoré sú obsahom nájomných zmlúv v prístave Komárno s uvedením prenajímateľa, druhu pozemku, spôsobu využívania pozemku a právnych vzťahov k pozemkom. V ďalšej tabuľke (*Tab.č. 21*) sú uvedené vysvetlivky k tabuľke (*Tab.č. 20*) súpisu pozemkov. Prehľad súčasných užívateľov prístavu Komárno je uvedený v tabuľke (*Tab.č. 22*). Rozsahy plôch prenajatých jednotlivým spoločnostiam sú v grafickej prílohe A.6.

Tab.č. 19 – Zoznam nájomných zmlúv v prístave Komárno
(Zdroj: VP, a. s.)

č. zmluvy	dodatok	dátum	prenajímateľ	nájomca	platnosť do	predmet zmluvy		výmera (m ²)	poznámky
19/2002		18.7.2002	Štátna plavebná správa	Slovenská plavba a prístavy a.s.	31.12.2027	prístav Bratislava	...		možno ukončiť zmluvu dohodou
						prístav Komárno	pozemky pod budovami na LV 5278 k.ú. Komárno	14 864	
							pozemky pod skládkami na LV 5278 k.ú. Komárno	27 745	
							pozemky pod žel.vlečkou na LV 5278 k.ú. Komárno	62 377	
	dod. č.1	31.3.2003							zmena ceny nájomného
	dod. č.2	10.3.2004							zmena ceny nájomného
	dod. č.3	24.4.2007							zmena ceny nájomného
	dod. č.4	7.11.2007							zmena ceny nájomného
16/2006		15.6.2006	Štátna plavebná správa	Dunaj Petrol Trade, a.s. (D.P.T., a.s.)	14.6.2056	prístav Komárno		19 456	
	dod. č.1	31.3.2008	Verejné prístavy, a.s.						zmena obchodného mena, cena



Tab.č. 20 – Súpis pozemkov vo vlastníctve VP, a. s. v prístave Komárno

(Zdroj: <https://www.katasterportal.sk/kapor/>)

prenajaté pozemky č.z. 16/2006 DPT	prenajaté pozemky č.z. 19/2002 SPaP	Parcelné čísla	Súpisné číslo (stavby na pozemku)	Výmera (m ²)	Druh pozemku	Spôsob využívania pozemku		Právny vzťah	Druh chránenej nehnutelnosti		vlastník stavby (rozdielny od vlastníka pozemku)
—	—	1665/1	—	845	zastavané plochy a nádvoria	25	ost. inžinierska stavba	2	201	Nehnutelná kultúrna pamiatka	—
—	—	1667/1	—	21119	ostatné plochy	34	manip./skladová plocha	2	201		—
—	—	1667/2	—	2004	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	4064	—	—	—	garážová hala	—	—		—
—	—	1667/3	—	135	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	170	—	—	—	vrátnica	—	—		—
—	—	1667/4	—	316	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	2	201		—
—	—	1667/5	—	42	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	4067	—	—	—	čerpacia tlaková st.	—	—		—
—	—	1667/6	—	1462	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	4068	—	—	—	nebytová budova	—	—		—
—	—	1667/7	—	70	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	4071	—	—	—	trafostanica	—	—		—
—	—	1667/8	—	81	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	4072	—	—	—	kotolňa	—	—		—
—	—	1667/9	—	842	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	4070	—	—	—	dielňa	—	—		—
—	—	1667/10	—	2645	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	4069	—	—	—	garážová hala	—	—		—
—	—	1667/11	—	1020	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	4073	—	—	—	garážová hala	—	—		—
—	—	1667/12	—	277	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	4075	—	—	—	garáž	—	—		—
—	—	1667/13	—	66	ostatné plochy	30	športové vybavenie	2	201		—
—	—	1667/14	—	1780	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	4074	—	—	—	sklad	—	—		—
—	—	1667/15	—	11	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	2	201		—
—	—	st.	4065	—	—	—	čerpacia stanica	—	—		—
—	—	1667/16	—	1720	ostatné plochy	29	zeleň	2	—	—	—
—	—	1667/17	—	2398	ostatné plochy	29	zeleň	2	—	—	—
—	—	1667/18	—	138	ostatné plochy	29	zeleň	2	—	—	—
—	—	1667/19	—	953	ostatné plochy	29	zeleň	2	—	—	—
—	—	1667/20	—	14193	ostatné plochy	29	zeleň	2	—	—	—
—	—	1667/21	—	255	zastavané plochy a nádvoria	17	s budovou bez súp.č.	2	—	—	—
—	—	1667/22	—	354	zastavané plochy a nádvoria	17	s budovou bez súp.č.	2	—	—	—
—	—	1667/23	—	158	ostatné plochy	29	zeleň	2	—	—	—
—	—	1667/24	—	596	ostatné plochy	29	zeleň	2	—	—	—
—	—	1667/25	—	59	ostatné plochy	29	zeleň	2	—	—	—



prenajaté pozemky č.z. 16/2006 DPT	prenajaté pozemky č.z. 19/2002 SPaP	Parcelné čísla	Súpisné číslo (stavby na pozemku)	Výmera (m ²)	Druh pozemku	Spôsob využívania pozemku		Právny vzťah	Druh chránenej nehnuteľnosti		vlastník stavby (rozdielny od vlastníka pozemku)
—	—	1668	—	1104	zastavané plochy a nádvoria	22	komunikácia	2	201	Nehnutelná kultúrna pamiatka	—
—	—	1709/1	—	5392	ostatné plochy	29	zeleň	2	201		—
—	—	1709/2	—	6695	ostatné plochy	29	zeleň	2	201		—
—	—	1709/3	—	1112	ostatné plochy	29	zeleň	2	201		—
—	—	1709/4	—	1419	zastavané plochy a nádvoria	20	dráha	2	201		—
prekladisko tekutých tovarov	—	1734/1	—	1431	zastavané plochy a nádvoria	23	inžinierska stavba	2	201		—
prekladisko tekutých tovarov	—	1734/2	—	69	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	52	201		10186
prekladisko tekutých tovarov	—	1734/3	—	15	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	52	201		10186
prekladisko tekutých tovarov	—	1734/4	—	370	zastavané plochy a nádvoria	23	inžinierska stavba	2	201		—
prekladisko tekutých tovarov	—	1734/5	—	15	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	52	201		10186
prekladisko tekutých tovarov	—	1734/6	—	2619	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	52	201		10186
prekladisko tekutých tovarov	—	1734/7	—	1868	zastavané plochy a nádvoria	23	inžinierska stavba	2	201		—
prekladisko tekutých tovarov	—	1734/8	—	922	zastavané plochy a nádvoria	23	inžinierska stavba	2	201		—
—	sivý objekt (búda)	1735/3	—	112	zastavané plochy a nádvoria	17	s budovou bez súp.č.	—	—	—	—
—	garáž Luna	1735/4	—	121	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	5	—	—	7981
—	kováčska dielňa	1735/5	—	477	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	5	—	—	7981
—	koľaj č.9,13,15,17	1735/6	—	15415	zastavané plochy a nádvoria	20	dráha	—	204	pásmo NKP	—
—	koľaj č.19 (časť parcely)	1735/7	—	13659	zastavané plochy a nádvoria	20	dráha	—	204	pásmo NKP	—
—	—	1735/8	—	6836	zastavané plochy a nádvoria	20	dráha	—	201	NKP	—
—	—	1735/9	—	219	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku	—	204	pásmo NKP	—
—	prístup.spev.plochy k budovám	1735/11	—	646	zastavané plochy a nádvoria	99	podľa druhu pozemku	—	—	—	—
—	prístup.spev.plochy k budovám	1735/12	—	1850	zastavané plochy a nádvoria	22	komunikácia	—	—	—	—
—	prístup.spev.plochy k budovám	1735/13	—	1162	zastavané plochy a nádvoria	99	podľa druhu pozemku	—	—	—	—
—	prístup.spev.plochy k budovám	1735/14	—	908	zastavané plochy a nádvoria	99	podľa druhu pozemku	—	—	—	—
—	prístup.spev.plochy k budovám	1735/15	—	440	zastavané plochy a nádvoria	99	podľa druhu pozemku	—	—	—	—
—	dláždená cesta	1735/16	—	2899	zastavané plochy a nádvoria	22	komunikácia	—	—	—	—
—	koľaj č.2,4 (časť parcely)	1735/17	—	11844	zastavané plochy a nádvoria	20	dráha	—	—	—	—
—	koľaj č.21 (časť parcely)	1735/18	—	6631	zastavané plochy a nádvoria	99	podľa druhu pozemku	—	—	—	—
—	koľaj č.19 (časť parcely)	1735/19	—	1065	zastavané plochy a nádvoria	20	dráha	—	—	—	—
—	skládka prístav východ	1735/20	—	17329	zastavané plochy a nádvoria	99	podľa druhu pozemku	—	—	—	—
—	dláždená cesta	1735/21	—	1876	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku	—	—	—	—
—	—	1735/22	—	456	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku	—	—	—	—
—	—	1735/23	—	2056	zastavané plochy a nádvoria	99	podľa druhu pozemku	—	—	—	—
—	—	1735/24	—	167	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku	—	—	—	—
—	—	1735/25	—	400	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku	—	—	—	—
—	—	1735/26	—	640	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku	—	—	—	—
—	—	1735/27	—	4069	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku	—	—	—	—
—	—	1735/28	—	499	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku	—	—	—	—



prenajaté pozemky č.z. 16/2006 DPT	prenajaté pozemky č.z. 19/2002 SPaP	Parcelné čísla	Súpisné číslo (stavby na pozemku)	Výmera (m ²)	Druh pozemku	Spôsob využívania pozemku	Právny vzťah	Druh chránenej nehnuteľnosti	vlastník stavby (rozdielny od vlastníka pozemku)
		1735/29		1254	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku		
		1735/30		2677	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku		
		1735/31		1370	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku		
		1735/32		1752	zastavané plochy a nádvorí	99	podľa druhu pozemku		
		1735/34		338	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku		
	dláždená cesta	1735/35		516	zastavané plochy a nádvorí	22	komunikácia		
		1735/36		1700	ostatné plochy	37	svahy bez trvalého užitku		
		1735/37		159	zastavané plochy a nádvorí	99	podľa druhu pozemku		
prekladisko tekutých tovarov		1735/42		12147	ostatné plochy	34	manip./skladová plocha	2	201 NKP
	budova kormidelníkov	1738		45	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	204 pásмо NKP
	vrátnica pri trafe východ	1739		21	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	204 pásмо NKP
	trafostanica východ	1740		280	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	204 pásмо NKP
		1741		65	zastavané plochy a nádvorí	17	s budovou bez súp.č.		204 pásмо NKP
		2195		402	záhrady	4	záhrada		204 pásмо NKP
	administratívna budova	2196/2		210	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	204 pásмо NKP
	hygien. sociál. zariadenie	2196/3		628	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	204 pásмо NKP
	budova kolkárne	2198		53	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	201 NKP
	ohrievareň, manipulant	2199		199	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	
		2204		195	zastavané plochy a nádvorí	17	s budovou bez súp.č.		
	bufet a závodná jedáleň	2205		287	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	
	budova ľudovej milície (CO)	2206		33	zastavané plochy a nádvorí	17	s budovou bez súp.č.		
	hlavná vrátnica	2218		27	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	
		2219		121	ostatné plochy	29	zeleň		
	rampa opravár. dielne	2220		311	zastavané plochy a nádvorí	18	dvor		
	opravárenská dielňa	2221		834	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	
	hala na opravu drapákov	2222		491	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	
	garáže	2223/1		202	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	
	prístavba garáží	2223/2		49	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	
	garáže (plechové)	2224		429	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	
	údržbárska dielňa	2225		436	zastavané plochy a nádvorí	16	s budovou so súp.č.	5	
		2228		1657	zastavané plochy a nádvorí	18	dvor		
	koľaj č.1, 3 (časť parcely)	2237/1		9577	zastavané plochy a nádvorí	18	dvor		
	koľaj č.5 (časť parcely)	2237/2		2447	zastavané plochy a nádvorí	18	dvor		
	koľaj č.11 (časť parcely)	2237/3		2126	zastavané plochy a nádvorí	18	dvor		
	skládka prístav západ (časť parc.)	2237/4		920	zastavané plochy a nádvorí	18	dvor		
	skládka prístav západ (časť parc.)	2237/5		732	zastavané plochy a nádvorí	18	dvor		
	skládka prístav západ (časť parc.)	2237/6		1007	zastavané plochy a nádvorí	18	dvor		
	skládka prístav západ (časť parc.)	2237/7		777	zastavané plochy a nádvorí	18	dvor		



prenajaté pozemky č.z. 16/2006 DPT	prenajaté pozemky č.z. 19/2002 SPaP	Parcelné čísla	Súpisné číslo (stavby na pozemku)	Výmera (m ²)	Druh pozemku	Spôsob využívania pozemku		Právny vzťah	Druh chránenej nehnuteľnosti		vlastník stavby (rozdielny od vlastníka pozemku)
—	skládky prístav západ (časť parc.)	2237/8	—	511	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	—	—	—	—
—	skládky prístav západ (časť parc.)	2237/9	—	2609	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	—	—	—	—
—	skládky prístav západ (časť parc.)	2237/10	—	2350	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	—	—	—	—
—	—	2237/11	—	3333	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	—	—	—	—
—	skládky prístav západ (časť parc.)	2237/12	—	184	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	—	—	—	—
—	—	2237/13	—	1264	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	—	—	—	—
—	—	2237/14	—	775	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	—	—	—	—
—	—	2237/15	—	2977	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	—	—	—	—
—	—	2237/16	—	11624	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	—	—	—	—
—	—	2237/18	—	4619	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	—	—	—	—
—	vrátnica č.1	2238	—	21	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	5	—	—	7981
—	sklad č.1	2239	—	2381	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	5	—	—	7981
—	sklad č.2	2240	—	2643	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	5	—	—	7981
—	budova (býv.ŽSR)	2241	—	180	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	5	—	—	7981
—	byt.jednotka (vrátnica)	2242	—	116	zastavané plochy a nádvoria	15	byt.budova so súp.č.	5	—	—	7981
—	sklad č.3	2243/1	—	2469	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	5	—	—	7981
—	WC pri sklade č.3	2243/2	—	17	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	5	—	—	7981
—	sklad č.4	2244	—	1373	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	5	—	—	7981
—	skládky prístav západ	2245	—	1326	ostatné plochy	34	manip./skladová plocha	5	—	—	7981
—	trafostanica západ	2246	—	252	zastavané plochy a nádvoria	16	s budovou so súp.č.	5	—	—	7981
—	soc. zariadenie (na ostrove)	3458	—	8	zastavané plochy a nádvoria	18	dvor	—	—	—	—



Tab.č. 21 – Vysvetlivky k súpisu pozemkov
(Zdroj: <https://www.katasterportal.sk/kapor>)

Vysvetlivky	SKRATKA do tab.
Vlastník stavby rozdielny od vlastníka pozemku:	
10186 Morsevo group s.r.o.	
7981 Slovenská plavba a prístavy a.s.	
Spôsob využívania pozemku:	
29 Pozemok, na ktorom je okrasná záhrada, uličná a sídlisková zeleň, park a iná funkčná zeleň a lesný pozemok na rekreačné a poľovnícke využívanie	zeleň
99 Pozemok využívaný podľa druhu pozemku	podľa druhu pozemku
15 Pozemok, na ktorom je postavená bytová budova označená súpisným číslom	byt.budova se súp.č.
37 Pozemok, na ktorom sú skaly, svahy, rok/iny, výmole, vysoké medze s krovím alebo kamením a iné plochy, ktoré neposkytujú trvalý úžitok	svahy bez trvalého úžitku
22 Pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - cestná, miestna a účelová komunikácia, lesná cesta, poľná cesta, chodník, neklyté parkovisko a ich súčasť	komunikácia
20 Pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasť	dráha
17 Pozemok, na ktorom je postavená budova bez označenia súpisným číslom	s budovou bez súp.č.
30 Pozemok, na ktorom je ihrisko, štadión, kúpalisko, športová dráha, autokemp, táborisko a iné	športové vybavenie
18 Pozemok, na ktorom je dvor	dvor
23 Pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - vz/etová, prístavacia a rolovacia dráha letiska a jej súčasť	inžinierska stavba
4 Pozemok prevažne v zastavanom území obce alebo v záhradkárskej osade, na ktorom sa pestuje zelenina, ovocie, Okrasná nízka a vysoká zeleň a iné poľnohospodárske plodiny	záhrada
16 Pozemok, na ktorom je postavená nebytová budova označená súpisným číslom	s budovou se súp.č.
34 Pozemok, na ktorom je manipulačná a skladová plocha, objekt a stavba slúžiaca lesnému hospodárstvu	manip./skladová plocha
25 Pozemok, na ktorom je postavená ostatná inžinierska stavba a jej súčasť	ost. inžinierska stavba
Druh chránenej nehnuteľnosti:	
201 Nehnuteľná kultúrna pamiatka (národná kultúrna pamiatka)	kultúrna pamiatka
204 Ochranné pásmo nehnuteľnej kultúrnej pamiatky, pamiatkovej rezervácie alebo pamiatkovej zóny	pásmo kultúrnej pamiatky
Umiestnenie pozemku:	
1 Pozemok je umiestnený v zastavanom území obce	
Právny vzťah:	
2 Nájom k pozemku	
5 Vlastník pozemku nie je vlastníkom stavby postavenej na tomto pozemku (pozemkoch)	
52 Vlastník pozemku nie je vlastníkom stavby postavenej na tomto pozemku a je súčasne nájom k pozemku	

Miesto	Súčasní užívatelia prístavu Komárno
Osobný prístav KN	P.A.D., s.r.o. Komárno
	SPaP - lodná osobná doprava, a.s. Bratislava
	Komárňanská pavebná spoločnosť, s.r.o. Komárno
Maríny	Marina - alt, s.r.o. Komárno
	HM - Komárno, s.r.o. Komárno
Nákladný prístav KN	DPT a.s. v konkurze Komárno
	Morsevo group, s.r.o. Bratislava
	SPaP, a.s. Bratislava
	SK-REMONTE, s.r.o. Komárno
	GAMOTA TRADING, s.r.o. Komárno
	DDSG MAHART Kft. Nadap, HU
	Trafalgar line Kft. Budapest, HU
	UBM Agro Zrt. Pilisvörösvár, HU
	PK NAVIS, s.r.o. Nesvady
	Atlantis-Visegrád club, Kft. Visegrád, HU
	I-CONSTRUCT Kft. Győr, HU
	SAM a.s. Bratislava
	LIQUID RECYCLING, s.r.o. Topoľčianky
	Stetrag Slovakia, s.r.o. Bratislava
	UDP a.s. Izmail, UA
	Navrom Galati SA, RO
	SVP, š.p. OZ Bratislava

Tab.č. 22 – Prehľad súčasných užívateľov prístavu Komárno
(Zdroj: VP a. s.)



3.8.3. Prevádzkový model

V súčasnej dobe je územie prístavu Komárno dlhodobo prenájaté dvom užívateľom. Jedná sa o spoločnosť Slovenská plavba a prístavy, a. s. (ďalej „SPaP, a. s.“) a spoločnosť DUNAJ PETROL TRADE, a. s. v konkurze (skrátene obchodné meno: D.P.T., a. s. v konkurze) (ďalej „D.P.T.“). Rozsahy plôch prenájatých jednotlivým spoločnostiam sú v grafickej prílohe analytickej časti A.6. Nájomné zmluvy sú dlhodobé a z jednotlivých zmlúv možno zdôrazniť tieto body:

- zmluva s SPaP, a. s. v aktuálnom znení je uzavretá do 31.12.2027. Podľa zistených informácií vnútroareálová infraštruktúra a superštruktúra je v majetku SPaP, a. s.
- zmluva s D.P.T., a. s. v konkurze je uzavretá na dobu určitú do 14.6.2056, prenájatá plocha je takmer 2 ha. Nakoľko je spoločnosť D.P.T., a. s., v konkurze, užívanie bez zmluvného vzťahu s prevádzkovateľom verejných prístavov, spoločnosťou Verejné prístavy, a. s., prevzala spoločnosť Morsevo Group s.r.o., ktorá tam prevádzkuje daňový sklad na dočasné uloženie ropných produktov, derivátov a tekutých produktov z biomasy a ich prečerpávanie medzi všetky druhy dopravných prostriedkov, tzn. železnica, voda, cesta. Nájomca je užívateľom železničnej vlečky. Cestné napojenie prenájatých pozemkov je samostatným vjazdom na ulicu Elektrárenská cesta.
- Súčasťou verejného prístavu Komárno je tiež areál „Tabaková“, ktorý sa nachádza v juhovýchodnom cípe mesta Komárno, neďaleko sútoku riek Dunaj a Váh. Areál leží v intraviláne obce, v zastavanej časti, v priemyselnej zóne mesta, v tesnej blízkosti rieky Váh. Terajšie využitie areálu je na nízkej úrovni. Väčšina objektov a dvor sú nevyužívané a spoločnosť VP a. s. ich ponúka na prenájom.

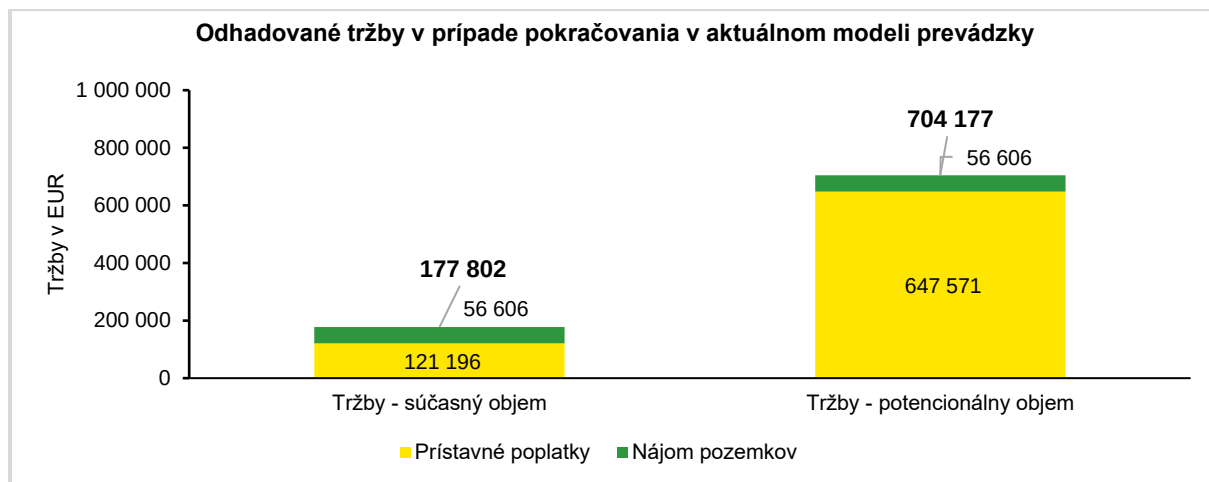
Predpoklady v prípade pokračovania v aktuálnom modeli fungovania, za ktorých budú odhadnuté budúce tržby VP Komárno, sú nasledovné:

- **Externý subjekt je prevádzkovateľ infraštruktúry**
- Prístav Komárno prekladá maximálny potenciálny objem – 453 993 ton (kap.4)
- Prístav Komárno má cenovú stratégiu postavenú na úrovni tržných cien
- Prístav Komárno má k dispozícii skladové priestory k prenájomu, ktoré sa nachádzajú mimo prístav, avšak momentálne nie sú poskytované k prenájomu.

Odhadované tržby sú v tomto prípade zobrazené na grafe nižšie (Graf č. 5). V prípade plného využitia potenciálu tak prístav Komárno zvýši tržby z prístavných poplatkov



pri aktuálnej cenovej politike na 647 tis. eur (výpočet na základe aktuálnej priemernej ceny prekladu a odhadovaného potenciálu prekladu vo VP Komárno z analytickej časti MP. Príjmy z prenájmu pozemkov zostanú konštantné (indexácia sa neuvažuje). Celkové tržby sa tak pri daných podmienkach zvýšia z úrovne 208 tis. eur na úroveň 868 tis. eur.



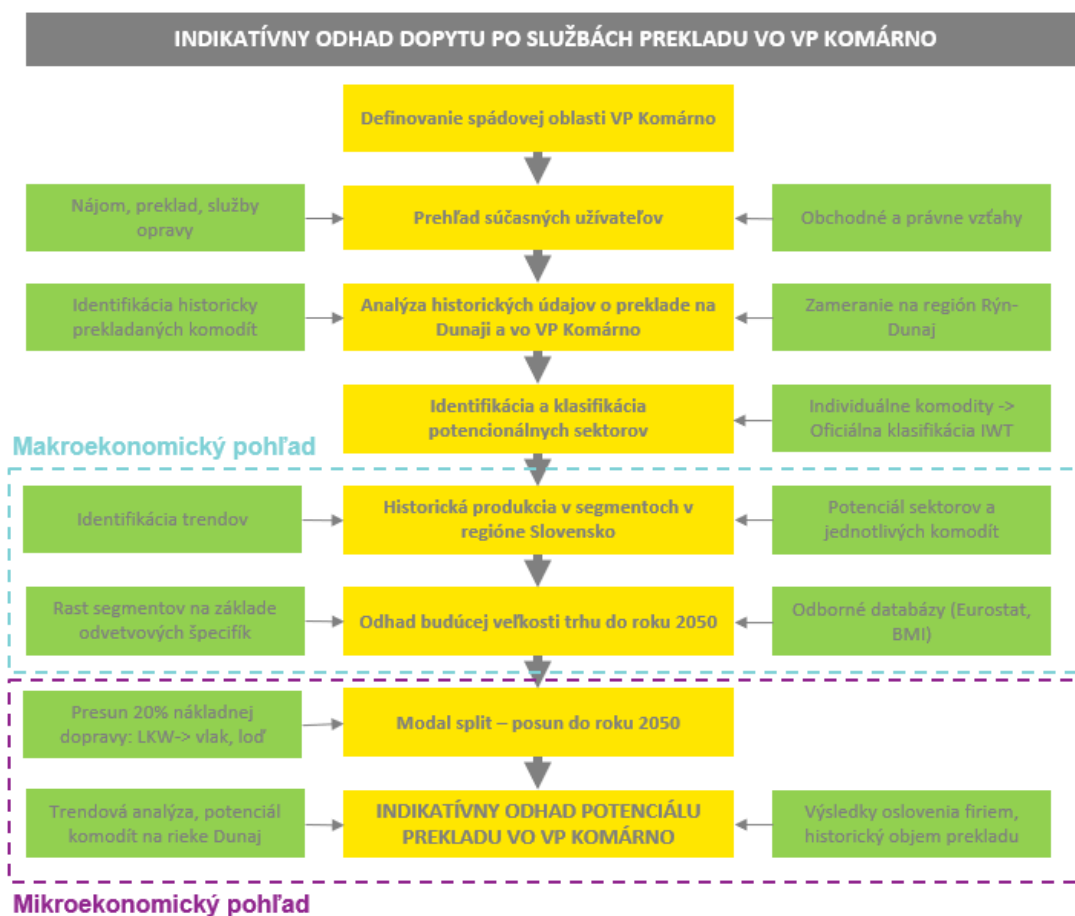
Graf č. 5 – Odhadované tržby v prípade pokračovania v aktuálnom modeli prevádzky
(Zdroj: EY)



4. ANALÝZA DOPYTU

Analýza dopytu bola spracovaná pre obdobie 2018-2050 na úrovni celého regiónu Slovenska relevantného pre vodnú dopravu a taktiež v spolupráci s prístavom Bratislava, ako najvýznamnejším prístavom na Slovensku a to najmä z toho dôvodu, že analýza implicitne predpokladá existenciu „jedného dopytu“ po službách vodnej dopravy, ktorý sa následne na základe stratégie jednotlivých prístavov zrealizuje v prístave Bratislava alebo v prístave Komárno. Je taktiež predpokladané, že prístavy budú na získaní čo najväčšieho skutočného dopytu voči potenciálu spolupracovať, aby došlo k využitiu potenciálnych synergií a aby boli dané komodity a výrobky prekladané v mieste, kde to dáva komerčný a ekonomický zmysel s cieľom významného posilnenia postavenia vodnej dopravy ako prostriedku pre nákladnú prepravu.

Metodika v pozadí spracovávaní analýzy dopytu bola nasledovná a bude sa prekrývať s jednotlivými nasledujúcimi kapitolami tejto správy.



Graf č. 6 – Indikatívny odhad dopytu vo VP Komárno
(Zdroj: EY)



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

V prvom kroku bola určená spádová oblasť prístavu a to na základe zistenia akčného rádiusu spádových oblastí v obdobných prístavoch. Zároveň boli zistené obdobné hodnoty konzultované s odborníkmi na lodnú dopravu.

Následne došlo k analýze súčasného stavu prístavu z hľadiska užívateľov. Na základe dostupných dát bol identifikovaný historický vývoj v jednotlivých sektoroch a boli určené dominantné prekladané komodity v jednotlivých rokoch. Na tomto základe boli potom identifikované súčasné oblasti, ktoré by mohli držať svoju aktuálnu výkonnosť aj do budúcnosti.

V ďalšom kroku boli hľadané potenciálne nové oblasti, ktoré by mohli vo väčšej miere využívať lodnú dopravu na Slovensku a sprostredkovane tak prístav Komárno. K tomuto došlo na jednej strane, na základe porovnávacej analýzy obdobných prístavov (podrobnejšie kap. 4.2), kde boli identifikované dominantné oblasti podieľajúce sa na prekládke. Zároveň bola zrealizovaná analýza spádovej oblasti v podobe zistenia pôsobenia primárneho, sekundárneho a terciárneho sektoru v regióne. Následne boli historické aj novo-identifikované oblasti zoskupené do kategórií na základe oficiálnej klasifikácie Inland waterway transport (ďalej len „IWT“)..

Jednotlivé segmenty boli podrobené hlbšej analýze. Bola zistená historická produkcia v jednotlivých segmentoch a to konkrétne za minimálne posledných 15 rokov (zjednotený prístup, ktorý aplikoval dáta od roku 2002). Na základe odvetvových správ a predikcií renomovaných databáz (Oxford Economics, BMI, Eurostat) bol odhadnutý očakávaný vývoj v jednotlivých odvetviach do roku 2050, ktorý implicitne v sebe zahŕňa jednotlivé trendy vývoja. V rámci sektorov boli taktiež vyhľadané a následne oslovené najväčšie firmy v danom regióne, ktoré by mohli potenciálne využiť lodnú dopravu a verejný prístav Komárno. Týmto bola získaná veľkosť predikovanej produkcie do roku 2050.

V ďalšom kroku bol uvažovaný vývoj ukazovateľa „modal split“ a to až do roku 2050. V tomto kroku je uvažovaný zásadný posun v úrovniach modal split, ktorý bude predstavený v ďalších kapitolách. Týmto bola získaná veľkosť trhu, potencionalného pre lodnú dopravu.

Na „mikro-úrovni“ bola zistená historická produkcia v jednotlivých segmentoch a ďalšie ukazovatele, ktoré kvantitatívne ohodnotili produkovaný objem. Týmto bola následne primárne určená veľkosť trhu špecifická pre spádovú oblasť, ktorá zároveň implikovala aj možné komoditné zloženie prekladu vo VP Komárno až do roku 2050. V priebehu výskumu bolo zistené, že lodnej doprave na Slovensku dominuje jednoznačne tranzit, ktorý sa prístavu priamo netýka, nasledovaný exportom. Import na Slovensko prostredníctvom lodnej



dopravy je minimálny. Práve preto dominantnú hodnotu v celkovej maximálnej veľkosti trhu predstavujú jednotlivé potenciálne maximálne veľkosti exportu vo vybraných segmentoch. V rámci importu bol identifikovaný zlomok segmentov, z vyššie uvedených dôvodov.

Na základe detailnej komunikácie s firmami boli sektorové trendy podporené zozbieranými dátami od jednotlivých spoločností. Prostredníctvom vyššie uvedených ukazovateľov tak bolo možné určiť odhadovanú veľkosť potenciálneho dopytu. Tento potenciál predstavuje objem možných prekladaných komodít, ktorý by potenciálne mohol byť vyvezený alebo dovezený z/na Slovensko prostredníctvom lodnej dopravy cez verejný prístav Komárno. Finálny objem v budúcom období je tak následne determinovaný okrem iného úspešnosťou obchodných jednaní verejného prístavu Komárno s potenciálnymi zákazníkmi z jednotlivých segmentov a ďalšími faktormi.

4.1. Zázemie prístavu

4.1.1. Identifikácia

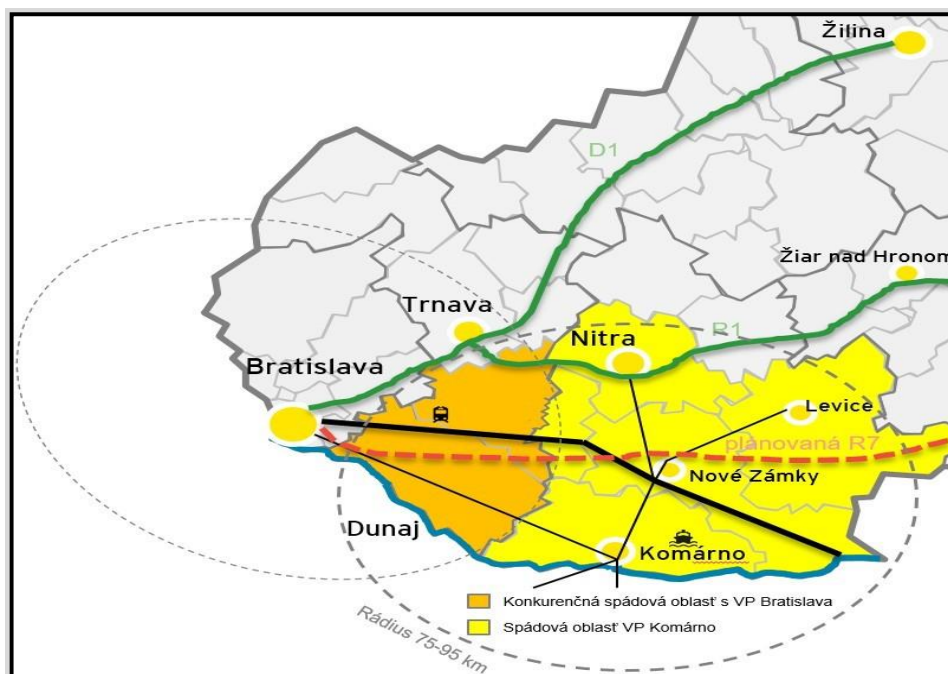
Spádová oblasť verejného prístavu predstavuje priestor na základe ukazovateľa akčného rádiusu. Tento akčný rádius definuje oblasť, v ktorej sídli spoločnosti, pre ktoré existuje potenciál, a to či už ekonomický, komerčný alebo logistický k využívaniu prístavu v danej oblasti pre prepravu a preklad komodít a svojich produktov. V rámci spádovej oblasti by tak mali existovať spoločnosti, ktoré budú mať záujem o využitie služieb prístavu. To samozrejme nevylučuje možnosť, že potenciálny záujemca o prepravu v danom prístave sa bude nachádzať mimo spádovú oblasť (napríklad z toho dôvodu, že charakter jeho výroby mu dovoľuje prepravovať produkty na dlhšie vzdialenosti a dlhšiu dobu), podobne ako definícia spádovej oblasti nezaručuje, že každá firma v jej rámci má potenciál službu využiť (napríklad z dôvodu lokálnych odberateľov a krátkych vzdialeností).

Spádová oblasť verejného prístavu Komárno bola určená na základe rešerše odborných štúdií v oblasti lodnej prepravy a riečnych prístavov a porovnávacej analýzy niekoľkých obdobných prístavov (podrobnejšie kap. 4.2). Spádová oblasť v prípade riečného prístavu sa väčšinou pohybuje na úrovni maximálne 100 km. Akčný rádius spádovej oblasti samozrejme závisí nielen na hustote zaľudnenia ale aj na hustote a počte právnických osôb v danej oblasti. Ďalší významný faktor je hustota cestnej a vlakovej infraštruktúry v oblasti, ktorá predstavuje konkurenciu pre lodnú dopravu a sprostredkovane pre prístav, zároveň však poskytuje nutný predpoklad pre multi-modálne centrum. Posledným faktorom je prípadný presah spádovej oblasti so spádovou oblasťou iného prístavu.



Spádová oblasť VP Komárno bola determinovaná na úrovni polomeru kruhu 75 - 95 km s centrálnym bodom v Komárne. Tento polkruh bol zmenšený o oblasť na území Maďarska a to najmä z dôvodu existencie prístavu Komárom, na maďarskej strane Dunaja, ktorý na základe dobrých vzťahov s lokálnymi zákazníkmi z tejto oblasti obsluhuje veľkú časť tohto trhu. Aj napriek tomu, že odborné štúdie odporúčajú vhodnú spádovú oblasť pre prístav lokálneho významu v intervale 0-120 km, čo značí, že zvolená spádová oblasť je na hornej hranici prípustného rádiusu, je možné konštatovať, že k tomu došlo hlavne z dôvodu nízkej hustoty zaľudnenia a nízkej penetrácie ekonomickými subjektmi. Spádová oblasť tak bola stanovená na hore uvedených 75-95 km pri rešpektovaní komerčnej racionality a všetkých parametrov a premenných hore uvedených.

Graficky zobrazená spádová oblasť je viditeľná z obrázku (*Obr.č. 25*). Na obrázku je vyznačený rádius VP Komárno a zároveň predpokladaný rádius VP Bratislava. Bol zaznamenaný prienik, respektíve presah týchto spádových oblastí, ktorý je vyznačený oranžovou farbou. Táto oblasť sa dá považovať za konkurenčnú, preto získavanie spoločností z tejto oblasti bude pravdepodobne obchodne náročnejšie. Finálna spádová oblasť VP Komárno tak optimálne predstavuje územie, vyznačené žltou farbou. Zároveň je na obrázku vyznačená priliehajúca aktuálna a plánovaná dopravná infraštruktúra.



Obr.č. 25 – Definovaná spádová oblasť VP Komárno
(Zdroj: EY)

V definovanej spádovej oblasti žije približne 780 000 obyvateľov v 7 okresoch Slovenskej republiky. Približná celková rozloha spádovej oblasti je 6 800 km². V roku 2017 vygenerovalo spomenutých 7 okresov spolu HDP v hodnote 14 000 miliónov EUR (15% HDP Slovenska). Z infraštruktúrneho hľadiska je v danej spádovej oblasti stredne hustá diaľničná aj vlaková infraštruktúra.

Vlakové napojenie prístavu Komárno je prostredníctvom odbočky z hlavného ťahu smer Bratislava aj Budapešť (tento ťah sa nachádza približne 30 km od prístavu priamym vlakovým spojením). V rámci spádovej oblasti je možné dostať sa sekundárnym vlakovým napojením do všetkých okresov.

Cestné napojenie prístavu Komárno je prostredníctvom 5 km vzdialenej diaľnice M1 v Maďarsku na smer Bratislava aj Budapešť. V spádovej oblasti sa nachádzajú najmä cesty I. a II. triedy. Približne 75 km od prístavu sa nachádza rýchlostná cesta R1. Budúcemu rozvoju prístavu Komárno by taktiež mohla pomôcť plánovaná výstavba rýchlostnej cesty R7, ktorá by sa nachádzala približne 40 km od prístavu.

V danej spádovej oblasti pôsobí približne 792 legálnych entít z relevantných segmentov pre lodnú dopravu. Potenciál, ktorý generujú pre spádovú oblasť, je suchý a tekutý náklad a taktiež kontajnerová preprava. Zhrnutie základných charakteristík určenej spádovej oblasti verejného prístavu Komárno je uvedené v tabuľke (*Tab.č. 23*).

Tab.č. 23 – Charakteristiky spádovej oblasti VP Komárno
(Zdroj: EY)

Akčný rádius	75-95 km (mimo časť na území Maďarska)
Rozloha	7 okresov, 6 800 km ²
Hustota osídlenia	780 000 obyvateľov
HDP	14 000 mil. EUR
Infraštruktúra – vlak	Všetky okresy priamo, nepriamo Bratislava a Budapešť
Infraštruktúra – cesta	M1 - 5 km, R1 - 75 km, plánovaná R7, inak I. a II. trieda
Počet právnických osôb v relevantných segmentoch	792
Potenciál	Suchý a sypký, tekutý náklad, kontajnery

4.1.2. Dopravné a priemyselné aktivity v okolí (priemyselné zóny)

Okresy v spádovej oblasti, ktoré patria primárne do **Nitrianskeho** a sekundárne do **Trnavského kraja** sú zamerané hlavne na oblasť poľnohospodárstva, keďže sa v týchto južných okresoch nachádza veľké množstvo úrodnej pôdy. Taktiež priemyselná aktivita je v týchto okresoch v posledných rokoch na vzostupe spolu so vznikom a rozvojom priemyselných parkov.



V spádovej oblasti bolo identifikovaných spolu 14 priemyselných parkov s celkovou rozlohou viac než 700 ha. Najvýznamnejšie okresy z hľadiska koncentrácie priemyselnej aktivity sú Nitra a Galanta. Priemyselné parky (ďalej „PP“) sú od VP Komárno vzdialené približne 20 - 75 km. V priemyselných parkoch pôsobí spolu viac než 110 spoločností, a to hlavne zo segmentov ako automobilový priemysel, elektronika, chémia, logistika a špedícia. Všetky identifikované priemyselné parky sú popísané v tabuľke (*Tab.č. 24*).

Tab.č. 24 - Zoznam priemyselných parkov v regióne

*(Zdroj: priemyselneparkyslovenska.sk, *poznámka: 3 veľké spoločnosti, celkový počet odhadovaný):*

	Priemyselný park	Rozloha (ha)	Okres	Vzdialenosť do VP Komárno (km)	Čas cesty: Cestná nákladná doprava	Počet firiem
1	Levice - Geňa	96	Levice	75	1 hod 19 min	20
2	Nitra Juh - Dolné Krškany	3	Nitra	65	1 hod 22 min	8
3	Nitra Sever - Mlynárce	220	Nitra	71	1 hod 37 min	13
4	Vráble	18	Nitra	61	1 hod 14 min	8
5	Diakovce	8	Šaľa	58	1 hod 9 min	6
6	Hurbanovo	15	Komárno	19	0 hod 23 min	6
7	Čab	74	Nitra	87	1 hod 48 min	7
8	Palárikovo	15	Nové Zámky	42	0 hod 58 min	2
9	Nesvady	22	Komárno	23	0 hod 30 min	9
10	Vlčany	21	Šaľa	40	0 hod 51 min	6
11	Sládkovičovo juh	58	Galanta	76	1 hod 40 min	10*
12	Sládkovičovo západ	77	Galanta	76	1 hod 40 min	15
13	Galanta	13	Galanta	72	1 hod 38 min	2
14	Komárno	64	Komárno	1,5	0 hod 2 min	10*

Tab.č. 25 - Zoznam priemyselných parkov - dojazdová vzdialenosť VP Bratislava

(Zdroj: priemyselneparkyslovenska.sk)

	Priemyselný park	Rozloha (ha)	Okres	Vzdialenosť do VP Bratislava (km)	Čas cesty: nákladná doprava	Počet firiem
1	Levice - Geňa	96	Levice	134	1 hod 44 min	20
2	Nitra Juh - Dolné Krškany	3	Nitra	89	1 hod 15 min	8
3	Nitra Sever - Mlynárce	220	Nitra	88	1 hod 14 min	13
4	Vráble	18	Nitra	109	1 hod 27 min	8
5	Diakovce	8	Šaľa	65	1 hod 15 min	6
6	Hurbanovo	15	Komárno	122	1 hod 55 min	6
7	Čab	74	Nitra	96	1 hod 20 min	7
8	Palárikovo	15	Nové Zámky	102	1 hod 18 min	2
9	Nesvady	22	Komárno	118	1 hod 35 min	9
10	Vlčany	21	Šaľa	92	1 hod 21 min	6
11	Sládkovičovo juh	58	Galanta	46	0 hod 52 min	10*
12	Sládkovičovo západ	77	Galanta	44	0 hod 51 min	15
13	Galanta	13	Galanta	54	0 hod 58 min	2
14	Komárno	64	Komárno	128	1 hod 43 min	10*



Tab.č. 26 - Zoznam populačných centier v regióne
(Zdroj: Štatistický úrad SR)

	Mesto	Počet obyvateľov	Vzdialenosť do VP Komárno (km)	Vzdialenosť do VP Bratislava (km)
1	Dunajská streda	22,639	53	48
2	Nitra	77,603	68	93
3	Nové Zámky	38,544	31	100
4	Levice	33,977	78	151
5	Galanta	15,109	68	54
6	Šala	21,893	55	69

4.1.3. Možnosti súčasných užívateľov

Z hľadiska súčasného využívania VP Komárno je možné konštatovať, že v prístave dominantne plynú poplatky z oblasti prenájmu pozemkov, z prekladu komodít a tovarov a taktiež z dodatočných služieb, ako oprava lodí. Medzi hlavného užívateľa prístavu patrila historicky spoločnosť SPaP, a. s., ktorá je dominantným nájomníkom v prístave po tom, ako spoločnosť D.T.P. a. s., prepravujúca ropné produkty, skončila v konkurze. V oblasti opráv lodí je hlavným užívateľom tejto služby spoločnosť Gamota s. r. o. a Gamex Trading s. r. o..

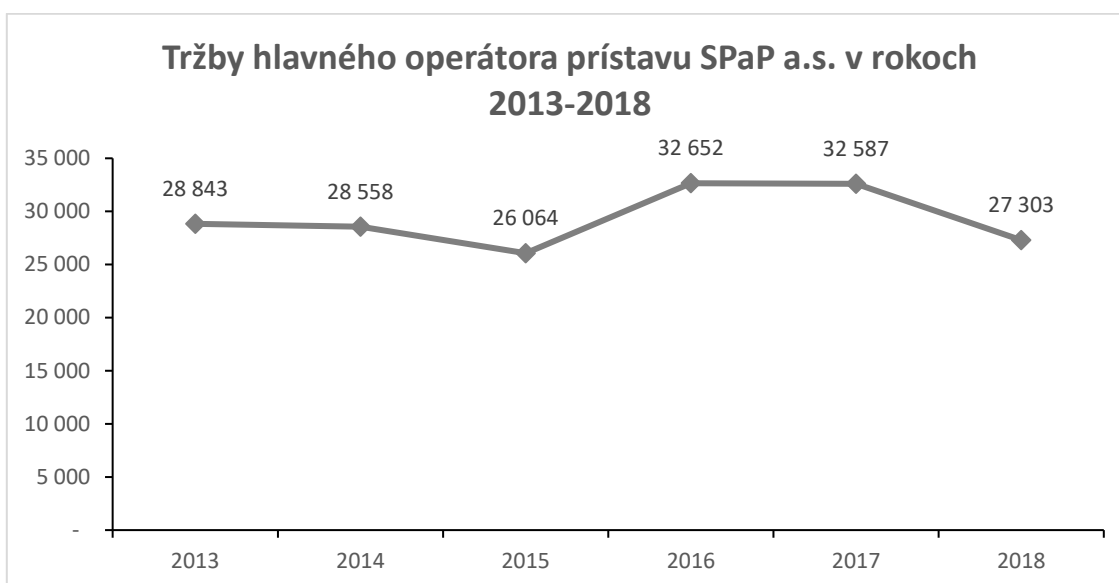
V oblasti prekladaných surovín sa v prípade spoločnosti VP, a. s. nejedná o priamy príjem, k týmto príjmom sa dostáva sprostredkované prostredníctvom toho, že so spoločnosťou SPaP, a. s. existuje aktuálne nastavenie poplatkov nasledovne:

- fixný poplatok za využívanie prístavu a nájom,
- variabilný poplatok v závislosti na objeme prekládky,
- prístavné poplatky.

Z hľadiska hlavných sprostredkovaných užívateľov prístavu sa na základe dostupných štatistík jedná hlavne o spoločnosti z oblasti poľnohospodárstva, chemického priemyslu, hutníckeho a uhoľného priemyslu.

Na nasledujúcom grafe sú zobrazené aktuálne tržby hlavného operátora v prístave, a to spoločnosti SPaP, a.s.





Graf č. 7 – Tržby SPaP, a.s.
 (Zdroj: finstat.sk)

Na základe analyzovaných informácií a hlavne informácií v kapitole 4.4, bolo identifikovaných 9 segmentov, podľa charakteru komodít, ktoré boli následne zoskupené do 4 oblastí, podľa typu technológie prekladu.

9 nasledovných identifikovaných segmentov:

- poľnohospodárstvo,
- hutníctvo a oceliarstvo,
- chémia a plasty,
- automobilový priemysel a strojárstvo,
- drevo,
- druhotné suroviny,
- nerastné suroviny (soľ samostatne),
- kontajnery,
- konštrukcia a stavebníctvo.

Tieto segmenty boli následne zoskupené podľa spomínanej technológie prekladu, a to nasledujúcim spôsobom:

- sypký materiál – poľnohospodárstvo,
- granulátový materiál – umelé hnojivá, soľ, železné pelety
- objemný materiál – drevo, hutníctvo a oceliarstvo, nerastné suroviny, stavebné konštrukcie, druhotné suroviny (recyklovateľný odpad a zmiešaný bežný odpad),
- kusový materiál – stroje a automobily, kontajnery



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

4.2. Analýza konkurencie / synergií s inými prístavmi (vnútroštátnymi a medzinárodnými)

V rámci tejto sekcie bola zrealizovaná porovnávacia analýza s obdobnými prístavmi na Dunaji. Keďže VP Komárno je prístav, ktorý sa rozlohou zaraďuje medzi stredne veľké prístavy, naopak objemom prekladu medzi prístavy menšie, nie je možné jednoznačne určiť porovnateľný prístav alebo prístavy. Pre výber prístavov preto bola vytvorená nasledujúca hodnotiacia matica, v ktorej bolo zvolených nasledujúcich 6 kritérií pre výber prístavu do porovnávacjej analýzy:

- **Objem prekladu** – podobnosť na základe objemu prekladu, ktorý je rovný maximálne historickým a odhadovaným objemom prekladu vo VP Komárno a minimálne aktuálnym objemom prekladu. Kritérium pre porovnateľnosť prístavu je tak objem prekladu v intervale 85 000 – 455 000 ton.
- **Rozloha** – podobnosť na základe rozlohy prístavu určenú intervalom v rozmedzí 35% aktuálnej rozlohy VP Komárno. Kritérium pre porovnateľnosť prístavu je tak rozloha 418 000 – 868 000 m².
- **Mix prekladu** – podobnosť na základe podobného historického alebo odhadovaného zloženia prekladového mixu. Kritériom pre porovnateľnosť prístavu je tak významný podiel prekladu poľnohospodárskych komodít, nerastných surovín, chemikálií v porovnávanom prístave.
- **Spádová oblasť** – podobnosť na základe polohy porovnávaného prístavu. Kritérium porovnateľnosti je splnené v prípade polohy v podobnej klimateckej lokalite (nížina, poľnohospodárska oblasť), prípadne v podobnej obchodnej lokalite (mimo hlavné priemyselné zóny krajiny, bez dostupnosti hlavných dopravných ťahov).
- **Alokácia Capex** – podobnosť na základe budúcich predpokladaných investičných nákladov a inovatívnosti.
- **Dostupnosť dát** – limitácia pre výber z pohľadu verejne dostupných dát alebo zo zdrojov Spracovateľa.

Pre porovnanie boli z hodnotených prístavov na rieke Dunaj finálne vybrané 4 uvedené prístavy. Dva prístavy – prístav Kelheim a Straubing sa nachádzajú na území Nemecka, jeden prístav – prístav Passau – sa nachádza na nemecko-rakúskej hranici a posledný zvolený prístav – prístav Baja – sa nachádza v lokalite Bácska v Maďarsku. Porovnávací analýza tak bude prezentovaná jednotlivo po prístavoch so závermi na konci kapitoly.



Tab.č. 27 – Kritériá pre zaradenie do porovnávacej analýzy

(Zdroj: AQ, EY, Legenda: označenie „x“ znamená, že daný prístav splnil zvolené kritérium (popísané v odseku vyššie) pre zaradenie do porovnania, príklad prístav Baja: prístav má obdobný historický alebo budúci objem prekladu podobne aj mix prekladu ako VP Komárno, leží v obdobnej spádovej oblasti (poľnohospodárska pôda), k alokácii investičných nákladov dochádza v podobných oblastiach ako vo VP Komárno, dáta pre porovnanie boli dostupné vo vysokej kvalite)

	Objem prekladu	Rozloha	Mix prekladu	Spádová oblasť	Alokácia CapEx	Dostupnosť dát
Prístav Kelheim	x	x		x		x
Prístav Straubing			x		x	x
Prístav Passau	x		x			x
Prístav Baja	x		x	x	x	x



Obr.č. 26 - Poloha prístavov Kelheim, Straubing, Passau, Baja a Komárno na rieke Dunaj (zdroj: www.danube-logistics.info)



4.2.1. Podobné prístavy

4.2.1.1. Prístav Kelheim

Prístav Kelheim sa nachádza pri meste Kelheim na pravom brehu Dunaja v rkm 2411,0 – 2414,5 v blízkosti odbočenia kanála Rýn-Mohan-Dunaj. Prístav je umiestnený v tesnej blízkosti priemyslovej zóny o veľkosti cca 85 ha. Zóna je napojená na železnicu prostredníctvom stanice Saal an der Donau a na cestnú sieť komunikáciou I. triedy B16. V blízkosti nákladného prístavu je prístav pre malé plavidlá vrátane servisného zázemia. Prístav má prístavný bazén s dĺžkou prístavných hrán 615 m, 400 m a 190 m pri vjazde do prístavu. Múry prístavných hrán sú zvislé a vybavené prístupmi na plavidlá, vyvážovacími prvkami a možnosťou pripojenia plavidiel na elektrickú energiu.

Pre preklad je prístav vybavený koľajovými žeriavmi, dopravníkmi pre priamy preklad sypkého tovaru a Ro-Ro rampou pre preklad nových automobilov. Pozdĺž najdlhšej prístavnej hrany sú koľaje pre železničnú prevádzku a preklad z a do vozňov. Koľaje sú vybudované v prejazdovej úprave a umožňujú pohyb nákladných automobilov po ploche pozdĺž prístavnej hrany. V tesnej blízkosti prístavných hrán sú voľné aj kryté plochy pre skladovanie sypkých substrátov od chemikálií až po potravinárske produkty. Na skladové priestory nadväzujú objekty pre spracovanie materiálov.

V dobe návštevy prístavu bola väčšina voľných plôch využitá pre skladovanie nových automobilov prepravovaných napríklad firmou BLG zo Žiliny. Väčšina prepravy automobilov pravdepodobne prebieha železničnou a cestnou prepravou.

Prístav vlastní a prevádzkuje verejná spoločnosť „Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim“.

Prístav funguje ako multimodálne prekladisko na Dunaji s dostatočnými skladovacími kapacitami a výhodnou polohou s rýchlym a priamym spojením na významné industriálne body v regióne Bavorska. Prístav vzhľadom na vysokú koncentráciu iných prístavov v okolitom území prekladá relatívne menšie množstvo tovaru – na úrovni 348 tis. ton ročne.

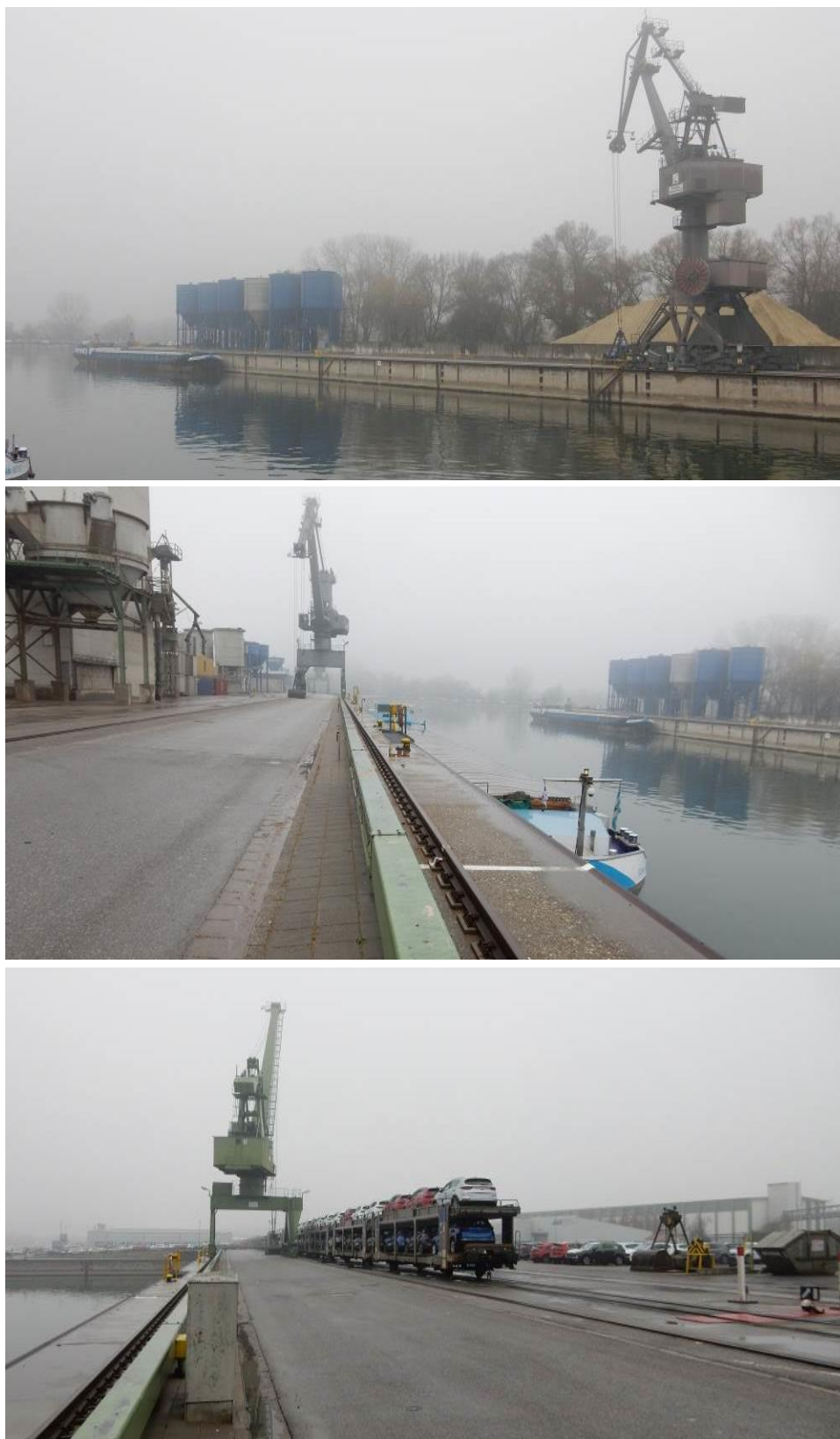




Obr.č. 27 - Poloha prístavu Kelheim na rieke Dunaj
(zdroj: www.danube-logistics.info)



Obr.č. 28 - Ortofotomapa prístavu Kelheim
(zdroj: <https://www.google.cz/maps>)



Obr.č. 29 – Vybavenie prístavu Kelheim
(zdroj: AQUATIS foto)



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

Celková rozloha prístavu predstavuje 85 ha, čo prístav zaraďuje medzi väčšie prístavy na rieke Dunaj. Prístav disponuje 1 200 metrov dlhou prístavnou hranou. Infraštruktúra na danom priestore je široká. Na území prístavu sa nachádza 2,5 km železničnej trate, ktorá sa priamo napája na hlavný železničný ťah Ulm - Regensburg. V prístave sa nachádza 5 statických žeriavov s maximálnou nosnosťou 45 ton a 2 mobilné žeriavy s maximálnou nosnosťou 25 ton. Tento počet sa variabilne mení a býva pri frekventovanejších dňoch doplnený o ďalšie mobilné jednotky.

Prístav poskytuje 45 000 m² krytých skladovacích plôch, 80 000 m² otvorených skladovacích plôch a zároveň 400 000 m² otvorených parkovacích plôch, na ktorých je možné skladovať a parkovať až 7 000 automobilov. Moderný kontajnerový terminál sa rozkladá na ploche 16 000 m². Prekladanému množstvu dominujú primárne suroviny a nespracované materiály, ktoré sa podieľajú viac než 1/3 na prekládke. Vývoj prekladaného množstva s výnimkou roku 2014 kontinuálne klesá.

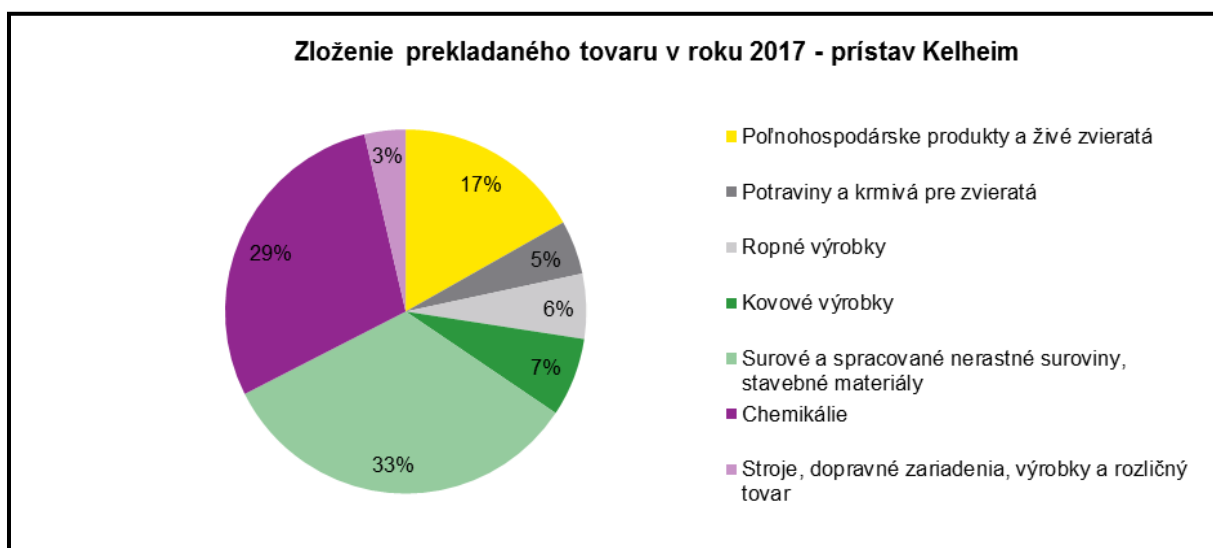
Tab.č. 28 – Základná charakteristika prístavu Kelheim

(Zdroj: www.hafen-kelheim.de)

Rozloha	850 000 m ²
Dĺžka nákladného priestoru	1 200 m
Počet žeriavov	5
Maximálna nosnosť	45 ton
Počet mobilných žeriavov	2
Maximálna nosnosť	25 ton
Rozloha skladovacích plôch	45 000 m ²
Možnosti prekládky	Suchý a sypký náklad, kontajnery, jednotkový náklad, ťažký náklad, ropa a chemikálie, RoRo(stroje, automobily)
Objem lodných prekládok (2017)	348 tis. ton

Z celkového preloženého objemu v roku 2017 na úrovni 348 tisíc ton má najväčšie zastúpenie preklad nerastných surovín s 33 %, nasledovaný chemikáliami s 29 % a poľnohospodárskymi produktami so 17 %. Zanedbateľná nie je ani preprava automobilov, keďže prístav disponuje RoRo rampou. Preklad automobilov sa na celkovej prekládke podieľa približne 13 tisíc tonami, čo predstavuje takmer 4 %.





Graf č. 8 – Zloženie prekladaného tovaru v roku 2017 – prístav Kelheim

(Zdroj: Binnenschifffahrt in Bayern im Dezember und im Jahr 2017 – vlastné spracovanie)

Takmer 40% preloženého tovaru smeruje alebo prichádza z Nemecka s tým, že v tejto oblasti je zaznamenaný kontinuálny nárast za posledných 5 rokov. Druhá najvýznamnejšia destinácia z hľadiska objemu prepravy je Holandsko, kde však objem prepravy v posledných rokoch poklesol o 6,2%. Treťou najvýznamnejšou destináciou je Slovensko, ktoré sa podieľa na celkovom objeme takmer 7%, doprava do a z tejto destinácie taktiež v posledných 5 rokoch mierne klesá.

Tab.č. 29 – Objem prekladaného tovaru podľa destinácie v roku 2017 - prístav Kelheim

(Zdroj: www.hafen-kelheim.de)

Destinácia	Celková prekládka (t)	Podiel (%)	Δ 2016-2017
Nemecko	139 200	40%	3,5%
Holandsko	87 000	25%	-6,2%
Ostatné – Západná Európa	27 840	8%	-0,1%
Ostatné – Východná Európa	20 880	6%	5%
Slovensko	22 620	6,5%	-1,8%
Rakúsko	22 510	1,0%	-1,5%
Maďarsko	12 190	3,5%	1,2%
Belgicko	12 180	3,4%	0%
Rumunsko	3 480	6,5%	4,2%

Geograficky je prístav situovaný v koncentrovanej lokalite iných prístavov. Napojenie na kľúčové železničné a cestné tepny však existuje. Prístav sa nachádza na spolkovej ceste I. triedy B16 (Regensburg - Ingolstadt), pomocou ktorej je možné sa v priebehu niekoľkých



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

minút dostať na diaľničnú sieť reprezentovanú diaľnicami A3 a A93. Ako bolo uvedené, železničné napojenie je zabezpečené prostredníctvom vlastnej koľajovej infraštruktúry, ktorá sa napája na národne významnú železničnú trasu Ulm - Regensburg. Práve z dôvodu blízkosti kanálu Mohan-Dunaj dominuje prekládke z hľadiska ukazovateľa „modal split“ prekládka na loď (61%), nasledovaná vlakom (33%) a kamiónom (ďalej v texte pod skratkou „LKW“) (6%).



Graf č. 9 – Podiel druhov prepravy na prekládke v roku 2017 – prístav Kelheim
(Zdroj: www.hafen-kelheim.de)

4.2.1.2. Prístav Straubing

Prístav Straubing sa nachádza v Spolkovej republike Nemecko (ďalej „SRN“) východne od mesta Straubing na pravom brehu Dunaja v rkm 2313,0 – 2315,0 a môžeme ho zaradiť medzi väčšie riečne prístavy. Prístav je umiestnený v tesnej blízkosti priemyselnej zóny, veľkosti cca 220 ha. Zóna je napojená na železniciu samostatnou odbočkou z trate Straubing – Bogen a na cestnú sieť miestnou komunikáciou vedenou mimo zastavané územie na cestu I. triedy B20. Prístav má prístavný bazén s dĺžkou prístavných hrán 620 m a 390 m. Súčasťou prístavu je aj vyčkávacia poloha. Múry prístavných hrán sú zvislé a vybavené prístupmi na plavidlá, vyvážovacími prvkami a možnosťou pripojenia plavidiel na elektrickú energiu. Pre preklad je prístav vybavený koľajovými žeriavmi, dopravníkmi pre priamy preklad sypkého tovaru a Ro-Ro rampou. Pozdĺž prístavných hrán sú koľaje pre železničnú prevádzku a preklad z a do vozňov. Koľaje sú vybudované v prejazdovej úprave a umožňujú pohyb nákladných automobilov po ploche pozdĺž prístavnej hrany. V tesnej blízkosti prístavných hrán sú voľné aj kryté plochy pre skladovanie sypkých substrátov od



chemikálií až po potravinárske produkty. Na skladové priestory nadväzujú objekty pre spracovanie materiálov.

Prístav je prevádzkovaný spoločnosťou Hafen Straubing – Sand GmbH, ktorá je v skupine firiem vlastnených spolkom Zweckerverband Hafen Straubing-Sand.

Prístav disponuje veľkými komerčnými plochami, avšak k samotnej prekládke dochádza na relatívne malej ploche, pričom dochádza k vysokej využitiu majetku, hlavne manipulačných zariadení prístavu. Prístav patrí medzi najmladšie a zároveň najmodernejšie prístavy na Dunaji a je líder v oblasti prekládky a prepravy bio produktov. Dominantným prekladaným tovarom sú tak poľnohospodárske produkty, z ktorých dominujú zložky biomasy, potraviny a krmivá pre zvieratá a taktiež chemikálie.



Obr.č. 30 - Poloha prístavu Straubing na rieke Dunaj
(zdroj: www.danube-logistics.info)



Obr.č. 31 - Ortofotomapa prístavu Straubing
(zdroj: <https://www.google.cz/maps>)



Obr.č. 32 – Vybavenie prístavu Straubing
(zdroj: AQUATIS foto)



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

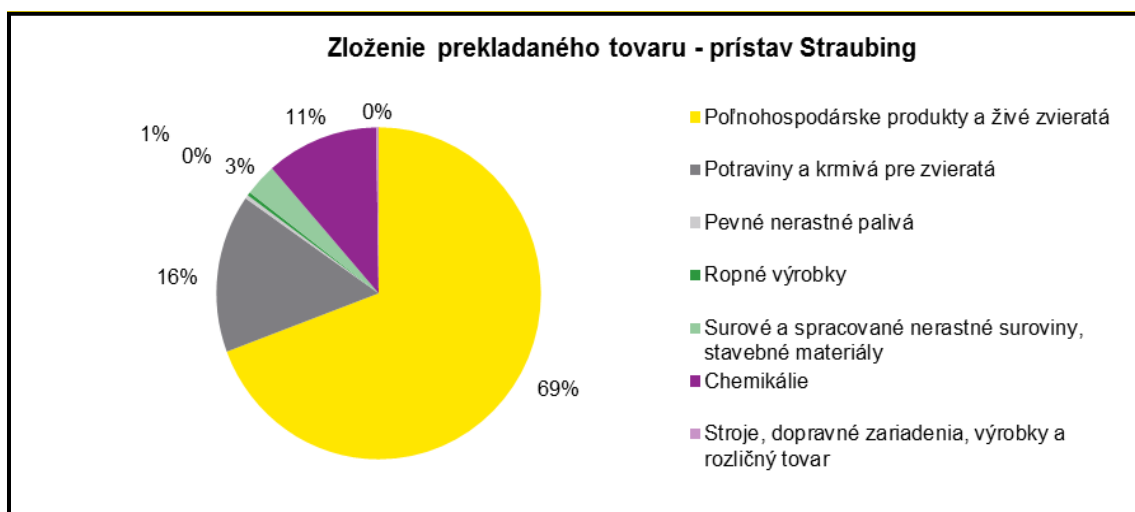
Prístav Straubing je z hľadiska prekladu charakterizovaný dominantným podielom prekladu komodít na biomasu. Objem lodných prekládok bol v roku 2017 na úrovni 795 tis. ton. Prístav realizuje prekládku na 1 050 m dlhej kolmej prístavnej hrane, ktorá je organizovaná do útvaru U. Celkový počet žeriavov je na úrovni 5 s maximálnou prevádzkovou hmotnosťou 35 ton. Prístav taktiež poskytuje možnosť prekladu nadrozmerného a ťažkého nákladu. Žeriavy sú doplnené menšími manipulačnými jednotkami. Prístav je súčasťou širšieho priemyselného parku s názvom Straubing-Sand. V tomto industriálnom parku sídli približne 70 spoločností, ktoré zamestnávajú 2 500 ľudí. Prístav spolu s priemyselným parkom tvorí jedno z najvýznamnejších logistických centier južného Nemecka.

Tab.č. 30 – Základná charakteristika prístavu Straubing
(Zdroj: www.straubing-sand.de)

Rozloha	2 200 000 m ² (cca 220 000 m ² využívaných k manipulácií)
Dĺžka nákladného priestoru	1 050 m
Počet žeriavov	3
Maximálna nosnosť	35 ton
Počet mobilných žeriavov	2
Maximálna nosnosť	30 ton
Rozloha skladovacích plôch	35 000 m ²
Možnosti prekládky	Suchý a sypký náklad, kontajnery, jednotkový náklad, ťažký náklad, ropa a chemikálie, RoRo(stroje, automobily)
Objem lodných prekládok (2017)	795 tis. ton

Štruktúre prekladaného tovaru dominujú zložky biomasy, ktoré sa využívajú aj v chemickom priemysle. Celkovo prekladanému množstvu dominujú poľnohospodárske produkty s viac než 2/3 podielom, následne potraviny a krmné zmesi pre zvieratá so 16 % a produkty v oblasti chémie s približne 11 %, pričom táto oblasť má v rokoch rastúci trend. Napriek tomu, že prístav disponuje RoRo rampou, automobily a iné stroje majú na celkovom prekladanom objeme podiel 0,2 %.





Graf č. 10 – Zloženie prekladaného tovaru v roku 2017 – prístav Straubing
(Zdroj: Binnenschifffahrt in Bayern im Dezember und im Jahr 2017 – vlastné spracovanie)

Dominantnú destináciu z hľadiska vývozu a dovozu predstavuje Maďarsko, nasledované Nemeckom, Chorvátskom a Holandskom, kde tovar putuje primárne do námorných prístavov pre ďalší export. Medziročný nárast je významný najmä s krajinami na dolnom toku Dunaja, kde narástol objem prepravy s Chorvátskom na 77 tis. ton (305%), Srbskom na 39 tis. ton (138%), Rumunskom na 33 tis. ton (190%) a Maďarskom na významných 258 tis. ton (30%).

Tab.č. 31 – Objem prekladaného tovaru podľa destinácie v roku 2017 - prístav Straubing
(Zdroj: www.straubing-sand.de)

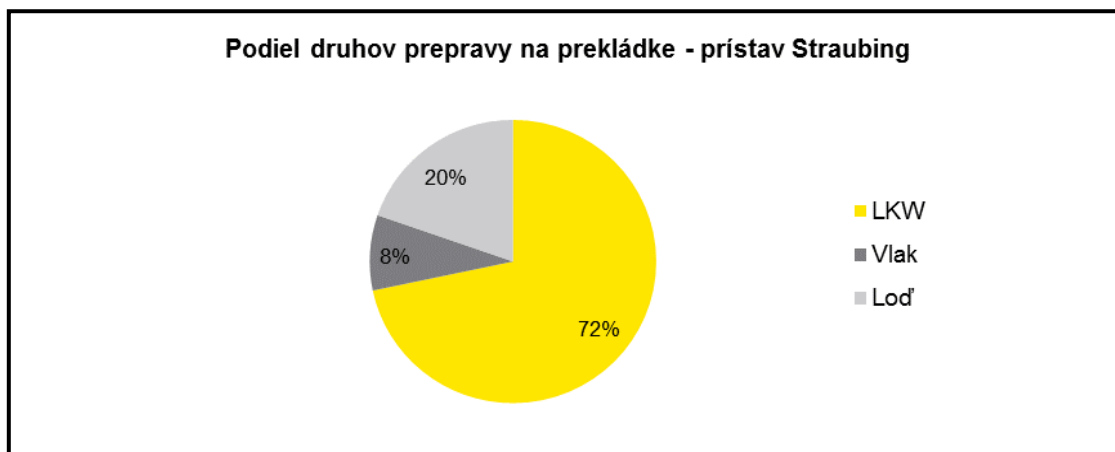
Destinácia	Celková prekládka (t)	Podiel (%)	Δ 2016-2017
Maďarsko	258 548	32,50%	30%
Nemecko	159 874	20,10%	28%
Chorvátsko	77 738	9,80%	305%
Holandsko	74 323	9,30%	-4%
Rakúsko	45 996	5,80%	16%
Belgicko	44 927	5,60%	19%
Srbsko	39 160	4,90%	138%
Rumunsko	33 612	4,20%	190%
Slovensko	25 772	3,20%	-36%
Švajčiarsko	22 449	2,80%	295%
Francúzsko	9 324	1,20%	-8%
Litva	1 739	0,20%	-33%
Nórsko	824	0,10%	-8%

Geografická poloha prístavu Straubing je veľmi výhodná. Priame železničné spojenie a blízkosť prepojenia kanálom Dunaj-Mohan na riečnu sieť smerom na západ. V blízkosti sa taktiež nachádzajú diaľnice A3 a A92 a pre kamiónovú dopravu prístupné cesty I. triedy B8 a B20. Prístav sa nachádza necelú hodinu autom od medzinárodného letiska



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

v Mníchove. Z geografického pohľadu sa teda jedná o veľmi výhodne situovaný prístav v regióne Bavorska. Tomu odpovedá aj zloženie prekladaného tovaru podľa ukazovateľa „modal split“, ktorému dominuje preklad na LKW (71%) nasledovaný prekladom na loď (20%) a vlak (8%).



Graf č. 11 – Podiel druhov prepravy na prekládke v roku 2017 – prístav Straubing
(Zdroj: www.straubing-sand.de)

4.2.1.3. Prístav Passau

Prístav Passau sa nachádza v SRN pri meste Passau na pravom brehu Dunaja v rkm 2228,4 – 2233,3. Prístav leží na území Nemeckej spolkovej republiky a patrí medzi rýchlo sa rozvíjajúce, avšak menšie nemecké riečne prístavy. Na prístav nadväzuje technické a priemyslové územie veľkosti cca 13 ha. Zóna je napojená na železniciu odbočkou z trate Passau Vilshofen an der Donau a na cestnú sieť komunikáciou I. triedy B8. V blízkosti nákladného prístavu je prístav malých plavidiel, vrátane malého servisného zázemia. Prístav nemá prístavný bazén, iba nábrežnú hranu dĺžky 650 m. Múr prístavnej hrany je zvislý a vybavený prístupmi na plavidlá, vyvážovacími prvkami a možnosťou pripojení plavidiel na elektrickú energiu. Pre preklad je prístav vybavený koľajovými žeriavmi a dopravníkmi pre priamy preklad sypkého tovaru. Pozdĺž prístavnej hrany sú koľaje pre železničnú prevádzku a preklad z a do vozňov. Koľaje sú vybudované v prejazdovej úprave a umožňujú pohyb nákladných automobilov po ploche pozdĺž prístavnej hrany. V tesnej blízkosti prístavnej hrany sú voľné aj kryté plochy pre skladovanie sypkých substrátov od chemikálií až po potravinárske produkty.

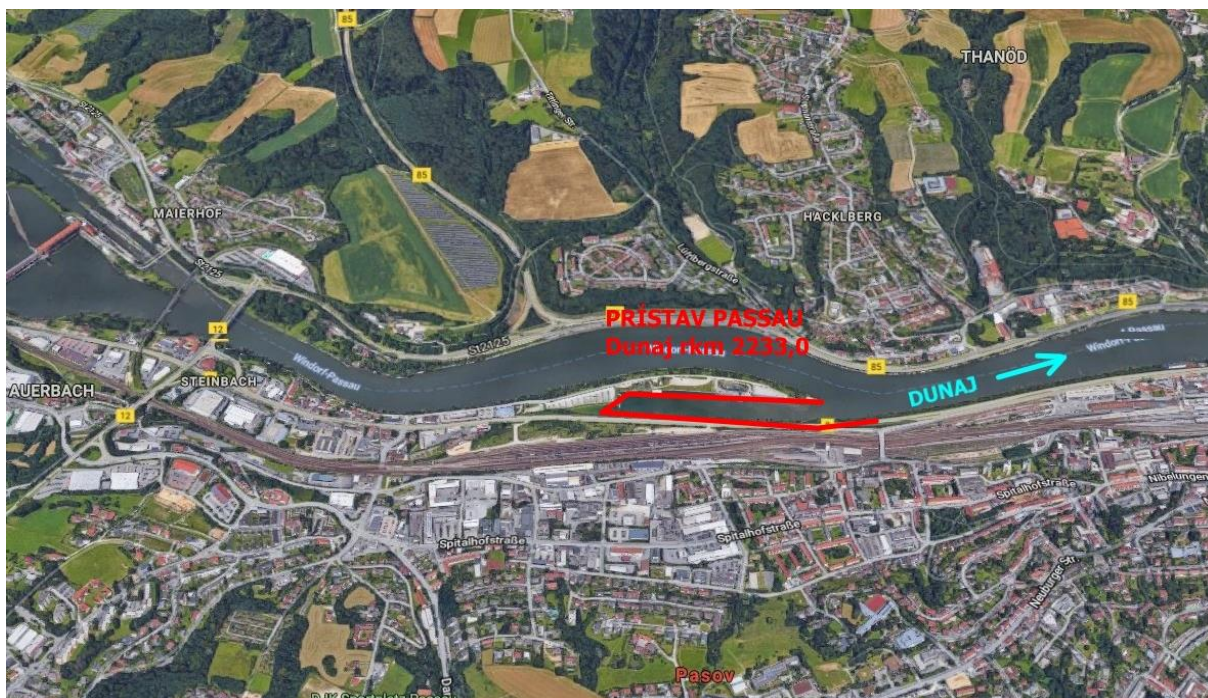
Prístav je vlastnený a prevádzkovaný spoločnosťou Bayernhafen GmbH. Táto spoločnosť vlastní ďalšie 4 prístavy na území Bavorska.



Celková rozloha prístavu predstavuje 25 ha a zameriava sa na prekládku obilia a poľnohospodárskych produktov, krmív pre zvieratá a hnojivá, pričom disponuje taktiež RoRo rampou. Na území prístavu pôsobí aktuálne 10 spoločností, ktoré zamestnávajú približne 150 zamestnancov.



Obr.č. 33 - Poloha prístavu Passau na rieke Dunaj
(zdroj: www.danube-logistics.info)



Obr.č. 34 - Ortofotomapa prístavu Passau
(zdroj: <https://www.google.cz/maps>)



Obr.č. 35 – Vybavenie prístavu Passau
(zdroj: AQUATIS foto)



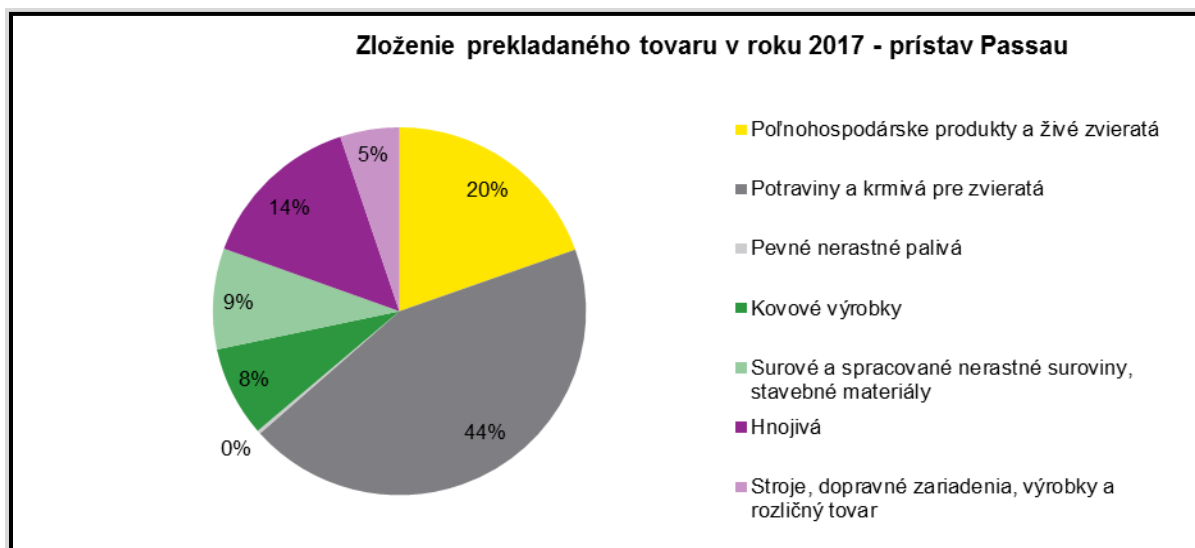
**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

S ročnou prekládkou na úrovni 471 tis. ton v roku 2017 patrí medzi lokálne významné prístavy. Prístav disponuje 650 metrov kolmou prístavnou hranou na ktorej operujú 2 až 3 žeriavy s maximálnou prípustnou hmotnosťou prekládky 63 ton. Prístav, na základe prehlásenia manažmentu, dlhodobo investuje do infraštruktúry, pričom tieto investície plánuje aj do budúcnosti, čo by malo posilniť jeho konkurenčnú pozíciu. Momentálne sa prístav zaraďuje medzi moderné logistické centrá s tri-modálnym terminálom a dodatočnými službami v podobe skladovacích priestorov o veľkosti 8,3 ha.

Tab.č. 32 – Základná charakteristika prístavu Passau
(Zdroj: www.bayernhafen-passau.de)

Rozloha	250 000 m ²
Dĺžka nákladného priestoru	650 m
Počet žeriavov	1
Maximálna nosnosť	63 ton
Počet mobilných žeriavov	2
Maximálna nosnosť	56 ton
Rozloha skladovacích plôch	83 155 m ²
Možnosti prekládky	Suchý a sypký náklad, kontajnery, jednotkový náklad, ťažký náklad, ropa a chemikálie, RoRo(stroje, automobily)
Objem lodných prekládok (2017)	327 tis. ton

Štruktúra prekladaného tovaru nie je dominantne závislá na jednej surovine, avšak približne 44% tvorí prekládka potravín, krmív a kŕmnych zmesí pre zvieratá, nasledovaná 20% podielom poľnohospodárskych produktov a zvierat. Významný podiel na prekládke majú taktiež hnojivá, surové a spracované nerastné suroviny a automobily a stroje.



Graf č. 12 – Zloženie prekladaného tovaru v roku 2017 – prístav Passau
(Zdroj: Binnenschifffahrt in Bayern im Dezember und im Jahr 2017 – vlastné spracovanie)



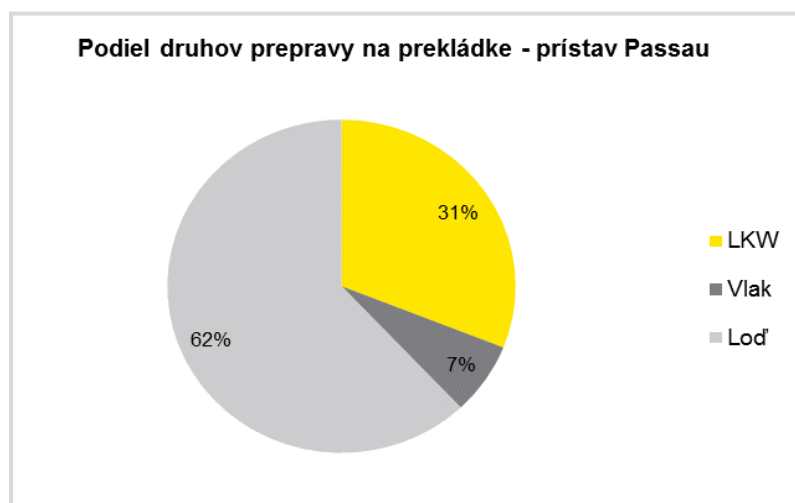
Väčšina prekladaného tovaru smeruje na export. Väčšina cieľových a začiatkových destinácií sa nachádza na dolnom toku Dunaja, smerom k Čiernemu moru. Približne 38 % prekladaného tovaru smeruje alebo prichádza z destinácií v Nemecku. Medziročný nárast smeru prekladaného tovaru je badateľný najmä s destináciou Nemecko (11,9 %), Rakúsko (32,9 %), Rumunsko (36,1 %), Srbsko (56,0 %) a Slovensko (71,8 %).

Tab.č. 33 – Objem prekladaného tovaru podľa destinácie v roku 2017 - prístav Passau

(Zdroj: www.bayernhafen-passau.de)

Destinácia	Celková prekládka (t)	Podiel (%)	Δ 2016-2017
Nemecko	97 239	37,7%	12%
Maďarsko	63 396	24,6%	2%
Rakúsko	32 057	12,4%	33%
Rumunsko	22 443	8,7%	36%
Bulharsko	10 937	4,2%	-2%
Srbsko	10 230	4,0%	56%
Slovensko	9 879	3,8%	72%
Holandsko	5 836	2,0%	-52%
Belgicko	5 264	2,0%	-7%
Chorvátsko	701	0,3%	51%

Prístav Passau je z hľadiska svojej geografickej polohy výhodne situovaný. Nachádza sa niekoľko kilometrov od napojenia prostredníctvom kanála Rýn-Mohan-Dunaj. Z hľadiska infraštruktúry tak môže prístav využívať lodné spojenie v oboch smeroch – k Čiernemu aj Baltickému moru, zároveň do prístavu vedie priame železničné spojenie. Napojenie na hustú nemeckú diaľničnú sieť je prostredníctvom diaľnice A3, ktorá leží 1 km od prístavu. Toto samozrejme ovplyvňuje ukazovateľ tzv. modal split – množstva prekladaného tovaru na jednotlivé druhy dopravných prostriedkov. V tomto ukazovateli dominuje lodná doprava s 62 %, nasledovaná cestnou dopravou s 31 % a vlakovou dopravou so 7 %.



Graf č. 13 – Podiel druhov prepravy na prekládke v roku 2017 – prístav Passau
(Zdroj: www.bayernhafen-passau.de)



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

4.2.1.4. Prístav Baja

Prístav Baja sa nachádza v Maďarsku pri meste Baja na ľavom brehu Dunaja v rkm 1479,1 – 1480,9. Na prístav nadväzuje technické a priemyselné územie veľkosti cca 10 ha. Prístav je napojený na železnicu odbočkou z trate Baja - Bátaszek a na cestnú sieť komunikáciou I. triedy 55. Prístav nemá prístavný bazén, iba nábrežnú hranu dĺžky 316 m, na ktorú nadväzuje šikmý breh dĺžky 620 m prispôsobený pre preklad prostredníctvom plávajúcich pontónov. Múr prístavnej hrany je zvislý a vybavený prístupmi na plavidlá a vyvážovacími prvkami. Pre preklad je prístav vybavený koľajovými žeriavmi a dopravníkmi pre priamy preklad sypkého tovaru. Pozdĺž prístavnej hrany sú koľaje pre železničnú prevádzku a preklad z a do vozňov. Koľaje sú v časti svojej dĺžky vybudované v prejazdovej úprave a umožňujú pohyb nákladných automobilov pozdĺž časti prístavnej hrany. V tesnej blízkosti prístavnej hrany sú voľné aj kryté plochy pre skladovanie sypkých substrátov od chemikálií až po potravinárske produkty.

Prístav je prevádzkovaný spoločnosťou MAHART Passnave GmbH.

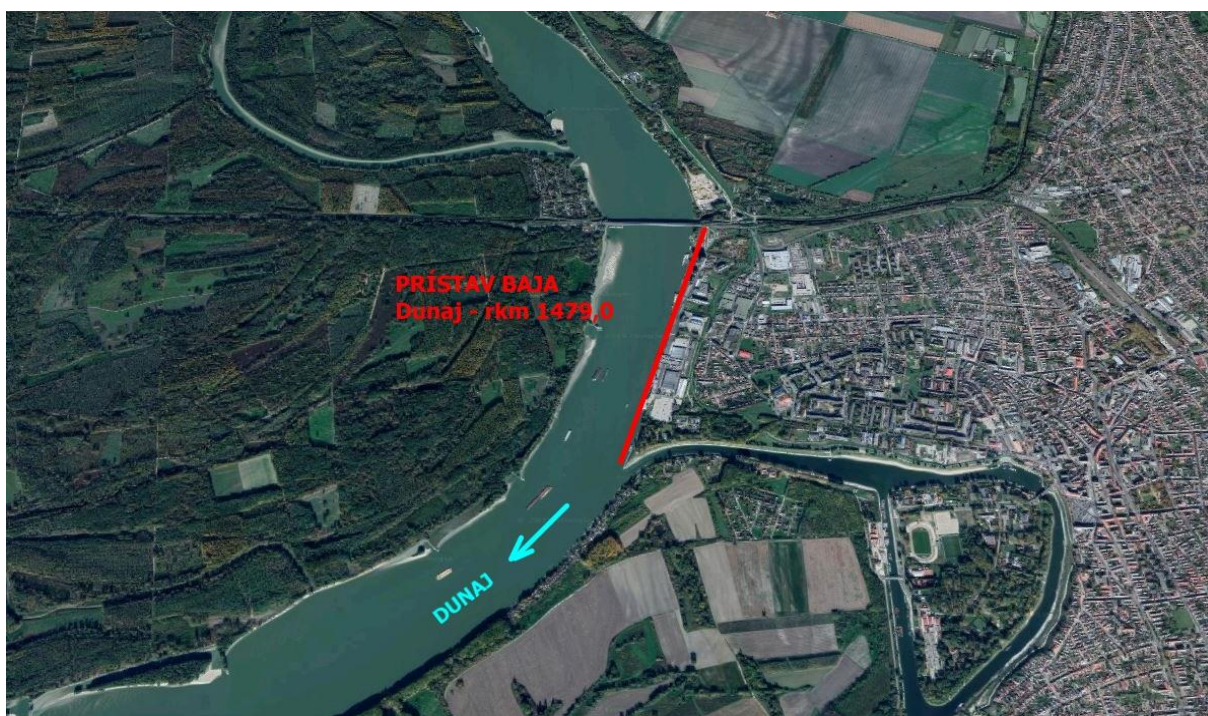
Jedná sa o predposledný väčší riečny prístav na území Maďarska, 30 km pred hranicou so Srbskom, ležiaci v poľnohospodárskej oblasti. Práve kvôli tomuto faktoru je mesto Baja aj prístav významným centrom agrikultúry a ľahkého priemyslu. Prístav v posledných rokoch výrazne investuje do infraštruktúry s množstvom rozvojových projektov, prekladané množstvo však fluktuuje v čase v závislosti na úrode v regióne Bácska, v ktorom prístav leží. V roku 2017 bol objem prekladaného tovaru na úrovni 639 tis. ton.



Obr.č. 36 - Poloha prístavu Baja na rieke Dunaj
(zdroj: www.danube-logistics.info)



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**



Obr.č. 37 - Ortofotomapa prístavu Baja
(zdroj: <https://www.google.cz/maps>)

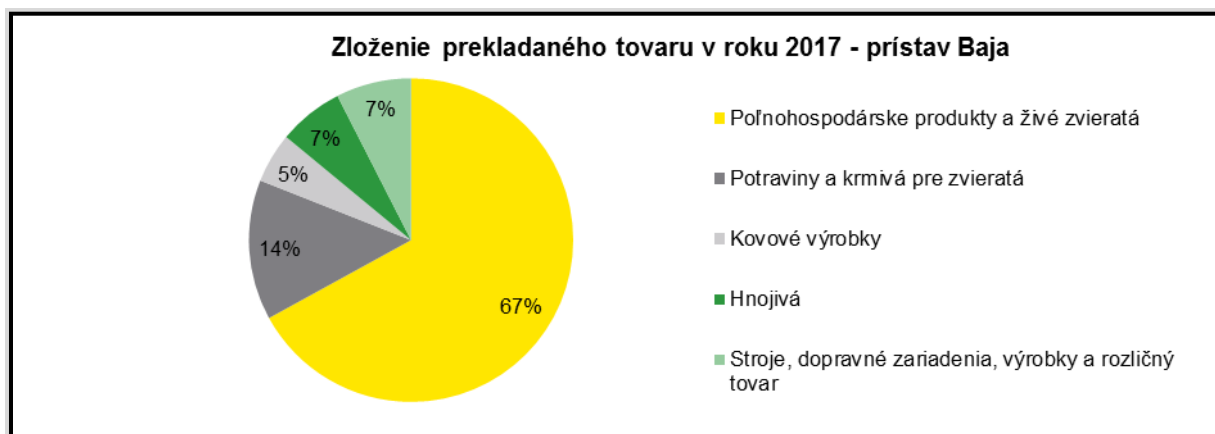
Prístav Baja ma celkovú rozlohu 208 795 m², čím sa zaraďuje medzi stredne veľké prístavy. Prístav úzko spolupracuje s intermodálnym logistickým centrom Baja. Dĺžka manipulačného priestoru v podobe prístavnej hrany je 936 metrov. V prístave sa trvale nachádzajú 2 fixné manipulačné prostriedky s maximálnou nosnosťou 10 ton a 3 mobilné manipulačné prostriedky s maximálnou nosnosťou 45 ton. Prístav poskytuje služby manipulačné, nakladania, vykladania, skladovania v podobne skladovacích plôch o veľkosti 22 400 m², ale aj služby opravy kontajnerov a lodí. Prístav sa taktiež prezentuje ako environmentálne zodpovedný, keďže napríklad bezplatne zbiera odpad z lodí v podobe olejov, vody, batérií. Z hľadiska prekládkových kapacít prístav prekladá všetky druhy tovarov v 9 termináloch, vrátane automobilov prostredníctvom RoRo rampy.

Tab.č. 34 – Základná charakteristika prístavu Baja
(Zdroj: www.portofbaja.hu)

Rozloha	208 795 m ²
Dĺžka nákladného priestoru	936 m
Počet žeriavov	2
Maximálna nosnosť	10 ton
Počet mobilných žeriavov	2
Maximálna nosnosť	40 ton
Rozloha skladovacích plôch	22 400 m ²
Možnosti prekládky	Suchý a sypký náklad, kontajnery, jednotkový náklad, ťažký náklad, ropa a chemikálie, RoRo (stroje, automobily)
Objem lodných prekládok (2017)	639 tis. ton



Prístav sa nachádza v poľnohospodárskej oblasti, čo významne ovplyvňuje jeho činnosť. Prekladaný objem značne fluktuuje, zatiaľ čo v roku 2017 bola celková prekládka na úrovni 639 tis. ton, v roku 2016 to bolo len približne 400 tis. ton, v roku 2015 bol objem naopak mierne vyšší. Prekladu poľnohospodárskych produktov dominuje kukurica, pšenica a iné obilniny. Prístav však v 9 termináloch prekladá aj iné druhy tovarov. Takmer 70 % tvoria poľnohospodárske produkty, nasledované potravinami a kŕmnymi zmesami s podielom 14 %. Približne 20 tisíc. ton sa v prístave preloží zhodne kovových výrobkov, hnojív a dopravných prostriedkov.



Graf č. 14 – Zloženie prekladaného tovaru v roku 2017 – prístav Baja
(Zdroj: www.portofbaja.hu)

Prístav Baja má nielen oproti nemeckým a rakúskym prístavam veľmi prívetivú cenovú politiku, ktorá prispieva k pozícii prístavu a intermodálneho centra ako dôležitého strategického dopravného bodu v Maďarsku. Základné ceny prekládky začínajú na 0,15 EUR/tona, ktoré sú však navýšené prístavnými a inými poplatkami. Pri použití RoRo rampy a manipulácií s dopravnými prostriedkami sa cena pohybuje na úrovni 2 626 EUR/loď.

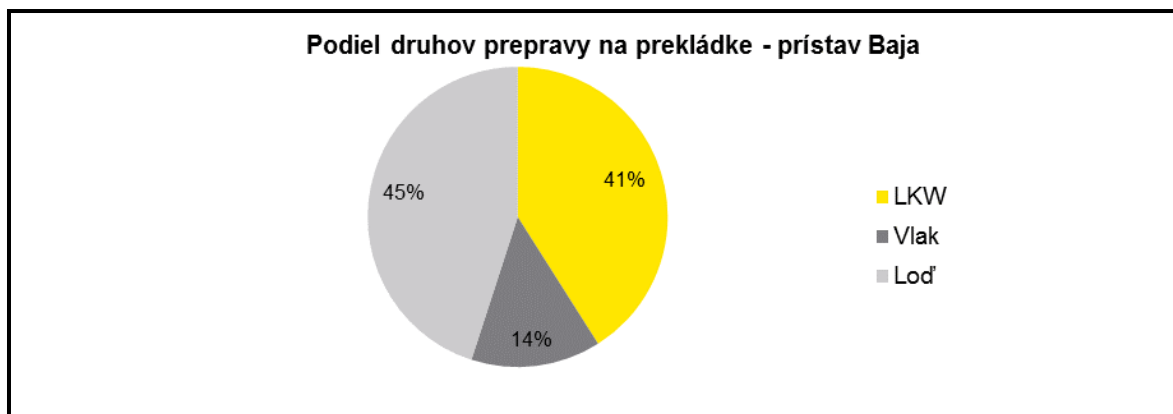
Tab.č. 35 – Cenník prístavu Baja
(Zdroj: www.portofbaja.hu)

Druh poplatku	Cena
Za prekládku (1 tona)	0,15-0,18 EUR
Prístavné (loď/deň)	12,1 EUR
RoRo (loď)	2 626 EUR

Prístav sa nachádza v strategickej lokalite južného Maďarska s významom na úrovni celého regiónu. Lokalite odpovedá aj podiel jednotlivých druhov prepravy pri prekládke. Lodné prekládky tvoria viac než 45 %. Keďže prístav sa nachádza 10 km od diaľnice M6 (Budapešť – Pécs) preklad tovaru na kamiónovú prepravu tvorí 41 %. Infraštruktúra pre



vlakovú dopravu vedie až do prístavu a tak preklad tovaru na vlak tvorí 14 % celkového prekladu.



Graf č. 15 – Podiel druhov prepravy na prekládke v roku 2017 – prístav Baja
 (Zdroj: www.portofbaja.hu)



4.2.2. Závěry porovnania

Všetky porovnávané přístavy mají společných několik bodov:

- aspoň v časti prístavu je preklad pri zvislom prístavnom múre
- pre preklad sú k dispozícii koľajové žeriavy
- prístavy sú napojené na železničnú sieť, aj pre rozsiahle priemyselné územie postačuje jednokoľajové napojenie
- prístavy sú napojené na cestnú sieť s minimálnym kontaktom s obývanými časťami miest
- majú voľné, aj kryté skladové plochy v dosahu žeriavov
- na prístavné územie nadväzujú prevádzky umožňujúce ďalšiu prácu s dopravovaným tovarom

Prístavy na území SRN sú vlastnené a prevádzkované samostatnými prístavnými autoritami, založenými za účelom prevádzkovania prístavov, či ucelených logistických a priemyselných zón.

Zhrnutie základných charakteristík porovnávaných prístavov vrátane kalkulácie 2 kľúčových ukazovateľov výkonnosti (KPI) je zobrazené v nasledujúcej tabuľke (*Tab.č. 36*).

Tab.č. 36 – Porovnanie KPI analyzovaných prístavov s VP Komárno
(Zdroj: EY)

	Rozloha	Dĺžka prístavnej hrany	Počet žeriavov	Objem prepravy	KPI č. 1 Využitie priestoru	KPI č. 2 Utilizácia manipulačných prostriedkov
	m ²	m	ks	t	Objem prepravy / prístavná hrana t / m	Objem prepravy / žeriav t / počet žeriavov
Straubing	2 200 000	1 050	5	795 000	757	159 000
Kelheim	850 000	1 200	7	348 000	290	49 714
Passau	250 000	650	3	327 000	503	109 000
Baja	208 795	936	4	639 000	683	159 750
Komárno	643 000	840	2	84 967	101	42 483



Na základe porovnania analyzovaných prístavov s podobnými prístavmi, ktoré boli zaradené do analýzy, boli vygenerované nasledujúce závery:

- Prístav Komárno je nadpriemerne veľký voči sledovaným prístavom (najdlhšia prístavná hrana, tretia najväčšia rozloha a pomer objemu prekladu na m² rozlohy je najnižší), vzhľadom na súčasný objem prekladu je tak rozloha prístavu Komárno nevyužitá. Toto vedie k nízkym hodnotám využitia priestoru (na 1 meter prístavnej hrany VP Komárno zrealizuje 10 – 25 x nižší objem prekladu ako porovnávané prístavy) a využitia manipulačných prostriedkov (1 manipulačný prostriedok preloží 7-20x menší objem ako v porovnávaných prístavoch).
- Prístav Komárno neposkytuje porovnateľné množstvo dodatočných služieb (možnosť tankovania, odvoz odpadov a iné).
- V porovnávaných prístavoch dochádza väčšinou k dominantnému prekladu 1 hlavnej komodity a tak k úzkej špecializácii, čo môže byť použité aj v prípade analýzy dopytu po službách prekladu vo VP Komárno.
- Prístavy fungujú aj ako priemyselné parky a spolupracujú s firmami, ktoré v nich sídlia, čo v prístave Komárno absentuje.
- Dominantným prekladom medzi porovnávanými prístavmi je prekládka loď-kamión, nasledovaná loď-vlak.
- Prístav Komárno disponuje porovnateľnou rozlohou skladovacích plôch, ktoré by však mali byť modernizované, aby prístav zlepšil svoju konkurencieschopnosť.
- Kapitálové výdavky, spojené s investíciami do modernizácie, sú hlavne v prístavoch Kelheim a Baja niekoľko rokov po sebe významné, čo vytvára predpoklad na pravidelné kapitálové investície do rozvoja aj v prípade VP Komárno.



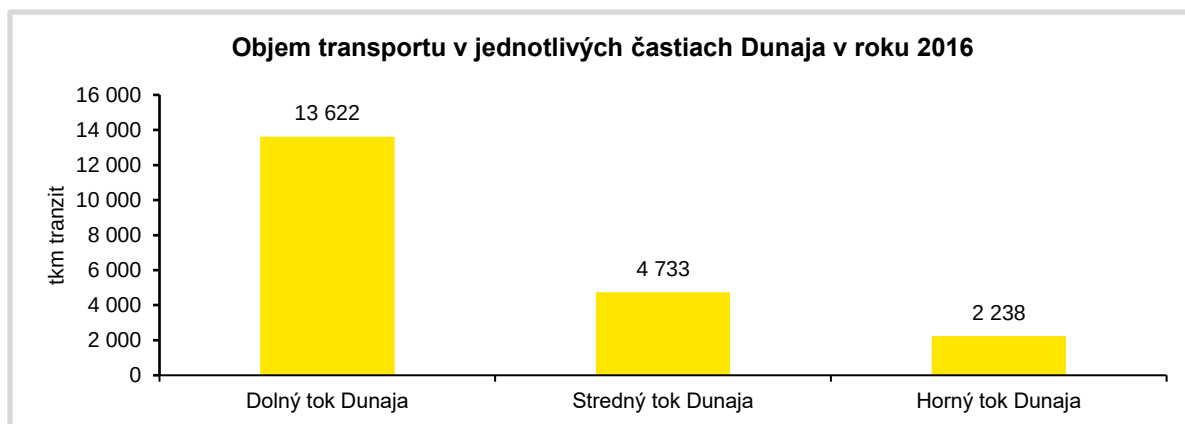
4.3. Charakteristiky a trendy trhu - prieskum trhu

4.3.1. Štruktúra prepravovaných komodít po Dunaji

V tejto časti bude prezentovaná analýza toku v regióne Rýn-Dunaj, so zameraním na relevantnú časť Dunaja – tzv. Stredný Dunaj, na ktorom sa nachádza aj prístav Komárno. Následne bude spracovaná analýza slovenskej časti Dunaja s prízvukom na dva hlavné prístavy v tejto časti a to prístav Bratislava a prístav Komárno.

Pri definovaní historickej prepravy na rieke Dunaj došlo k zameraniu na oblasť relevantnú pre prístav Komárno, ktorá predstavuje lokalitu „Stredný Dunaj“. Definícia jednotlivých oblastí rieky Dunaj je nasledovná:

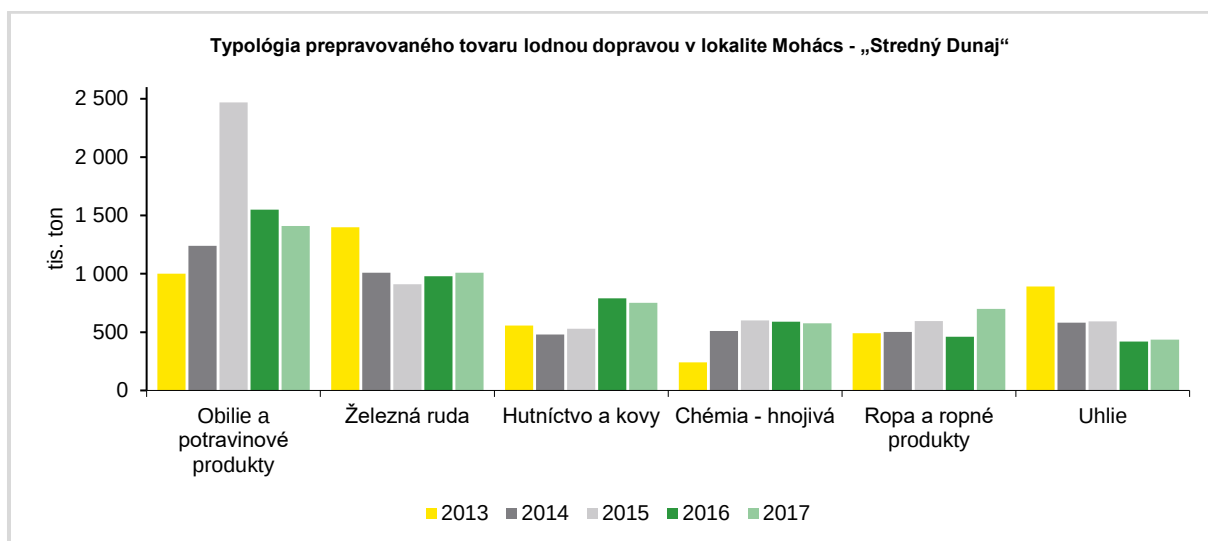
- **Lokalita Dolný tok Dunaja** >>> od prístavu Konstanca po prístav Belehrad – dominantný objem – oceľarský priemysel – 13 622 tkm tranzit
- **Lokalita Stredný tok Dunaja** >>> od prístavu Belehrad po prístav Bratislava – 4 733 tkm tranzit
- **Lokalita Horný tok Dunaja** >>> od prístavu Bratislava po prístav Regensburg – 2 238 tkm tranzit



Graf č. 16 – Objem transportu v jednotlivých častiach Dunaja v roku 2016
(Zdroj: Danube Logistics report 2017)

VP Komárno sa nachádza v oblasti „Stredného Dunaja“, teda v oblasti medzi Bratislavou a Belehradom. Práve na tomto strednom toku Dunaja, boli získané dáta za prepravovaný tovar.





Graf č. 17 – Typológia prepravovaného tovaru lodnou dopravou v lokalite Mohács - „Stredný Dunaj“

(Zdroj: Danube Logistics report 2017)

Preprave v lokalite „Stredný Dunaj“ dominuje obilie a poľnohospodárske produkty, keďže sa jedná o poľnohospodársky silný región strednej Európy. Tento segment je typický silnou sezónnosťou v závislosti na úrode, zároveň dochádza k doprave hlavne smerom k Severnému moru a na krátke vzdialenosti, práve preto si tento segment dlhodobo konkuruje s cestnou dopravou. Okrem výrazného výkyvu vďaka nadpriemernej úrode v roku 2015, vykazuje tento segment relatívne rastúci trend.

Segment železnej rudy a hutníctva a kovov je značne prepojený a oba vykazujú stabilnú tendenciu. Preklad v jednotlivých prístavoch závisí na blízkosti železiarní a oceliarní. Celkový výrobný potenciál podnikov v tomto segmente je odhadovaný na 10 miliónov ton ročne (podľa Danube Logistics report 2017).

Oblasť prepravy v chemickom priemysle, kde ide hlavne o prepravu umelých hnojív, polymérov a dusičnanov, vykazuje mierne pozitívny rastúci trend.

Ropa a uhlie predstavujú dominantné komodity z oblasti nerastných surovín, ktoré sú po rieke Dunaj prevážané dlhodobo. Oba segmenty zároveň vykazujú protichodný vývoj, kedy pri uhlí dochádza k postupnému poklesu, súvisiacemu najmä s prechodom na obnoviteľné zdroje v oblasti energetiky. Naopak v oblasti ropy a ropných produktov dochádza k stagnácii a miernemu rastu v závislosti na dopyte po rope.

Oblasti mimo grafického zobrazenia, ktoré disponujú krátkym historickým potenciálom sú najmä vstupy do biomasy (ako napríklad odpadové drevo), kontajnery a druhotné



suroviny, ktoré zaznamenávajú v posledných rokoch rastúci trend prepravy v lokalite „Stredný Dunaj“.

Na Slovensku sa na rieke Dunaj nachádzajú dva hlavné prístavy v mestách Bratislava a Komárno. Objem prepravených komodít v porovnaní s okolitými krajinami ukazuje tabuľka (*Tab.č. 37*).

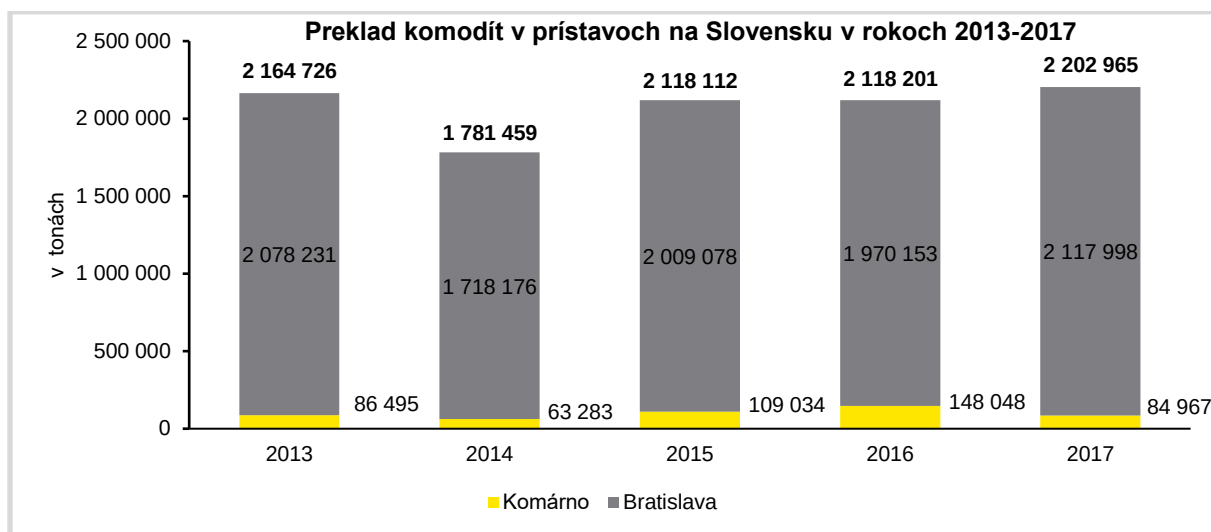
Tab.č. 37 - Objem prepravy na rieke Dunaj v okolitých krajinách v roku 2015
(Zdroj: Common Danube Report 2016)

<i>v mil. ton</i>	Nemecko	Rakúsko	Maďarsko	Chorvátsko	Slovensko
Export	1,03	1,85	4,29	0,34	2,07
Import	1,91	4,43	1,61	0,17	0,10
Tranzit	2,64	1,91	2,44	5,71	4,18
Domáce	0,16	0,68	0,22	1,37	0,02
CELKOM	5,74	8,87	8,56	6,74	6,37

Z tabuľky (*Tab.č. 37*) vyplýva, že prepravovaný objem komodít po rieke Dunaj na území Slovenska je na úrovni 6,4 mil. ton. Tento objem je z hľadiska okolitých krajín štvrtý najvyšší. Štruktúra prepravy naznačuje, že Slovensko je hlavne exportná a tranzitná krajina. Na export putovalo zo Slovenska po rieke Dunaj približne 2,1 mil. ton komodít. Tranzit cez Slovensko, bez naloženia alebo vyloženia v slovenských prístavoch sa podieľal na celkovom objeme najväčšou mierou a to 4,2 mil. tonami. Import vo výške 0,1 mil. ton a domáca preprava v objeme 0,02 mil. ton tak boli v roku 2015 marginálne.

V nasledujúcej časti sú prezentované preklady v 2 kľúčových prístavoch na Slovensku a to v Bratislave a Komárne na báze posledných 5 rokov, čo je obdobie, ktoré sa dá považovať za relevantné z hľadiska zrovnateľnosti trhových podmienok. V súčasnosti má prístav Bratislava hlavný podiel na celkových výkonoch verejných prístavov na Slovensku (približne 95%), nasledovaný prístavom Komárno (približne 5%). Zároveň má prístav Bratislava relatívne vysoký potenciál z hľadiska ďalšieho rozvoja a predstavuje tak strategicky najvýznamnejší verejný prístav na Slovensku. Doplnkovým prístavom k prístavu v Bratislave je prístav Komárno. V nasledujúcej časti je uvedený vývoj celkovej prekládky komodít v týchto dvoch hlavných prístavoch na Slovensku.

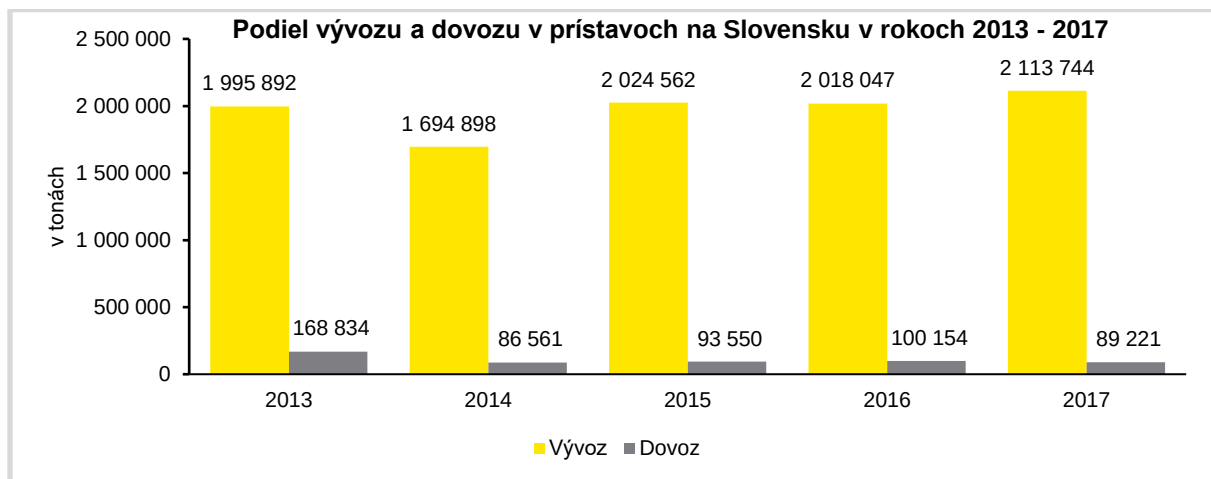




Graf č. 18 – Preklad komodít v prístavoch na Slovensku v rokoch 2013-2017
(Zdroj: VP, a.s.)

Z grafu (**Graf č. 18**) je viditeľné, že v prípade verejných prístavov na Slovensku dochádza celkovo k stabilnému vývoju v objeme prekladaných komodít v jednotlivých rokoch s výnimkou roku 2014 kedy množstvo preložených komodít významne pokleslo v oboch sledovaných prístavoch. Pre rok 2018 je očakávaný pokles súčasne v prístave Bratislava aj Komárno.

V prístave Bratislava je ďalej opäť možné pozorovať významné zastúpenie vývozu pred dovozom.



Graf č. 19 – Podiel vývozu a dovozu v prístavoch na Slovensku v rokoch 2013 - 2017
(Zdroj: VP, a.s.)

Graf (**Graf č. 19**) naznačuje, že prístavy Bratislava a Komárno sú výrazne zamerané na vývoz komodít než na ich dovoz. Podiel vývozu na celkovej prekládke sa v 2 hlavných

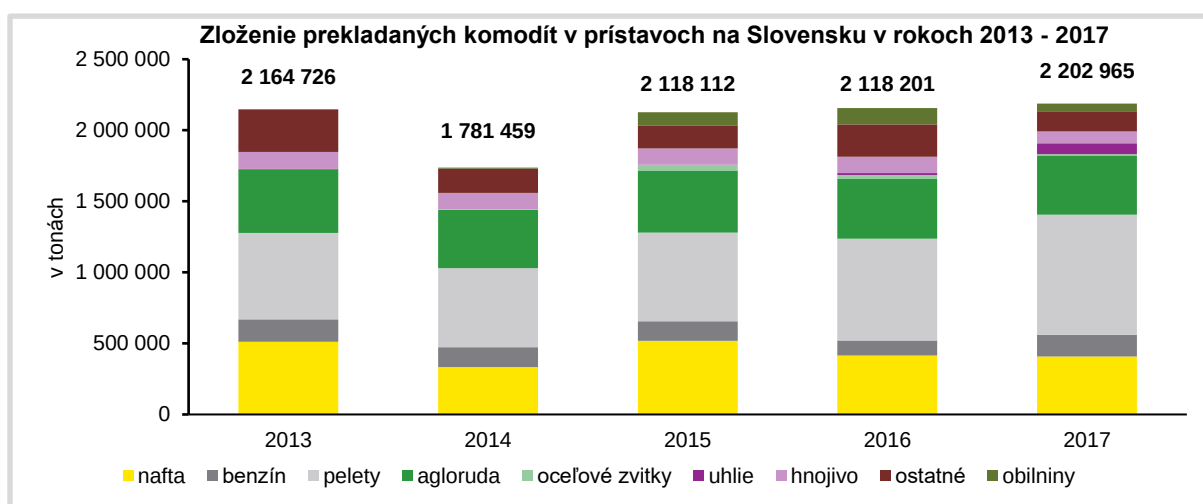


slovenských prístavoch pohybuje na úrovni 95%, zatiaľ čo dovoz má podiel približne 5%. Zmeny v prekládke komodít sú tak spôsobené predovšetkým zmenami vyváženého množstva komodít.

Pre bližšiu identifikáciu prekladaných komodít a odhalenia prípadných trendov bola venovaná pozornosť analýze štruktúry prepravovaných komodít a jej vývoja od roku 2013 do roku 2017.

4.3.2. Vývoz

Vývoz komodít tvorí dominantný podiel na celkovom množstve komodít preložených v prístavoch na Slovensku. Vývoj štruktúry vyvážených komodít popisuje nasledujúci graf (Graf č. 20).

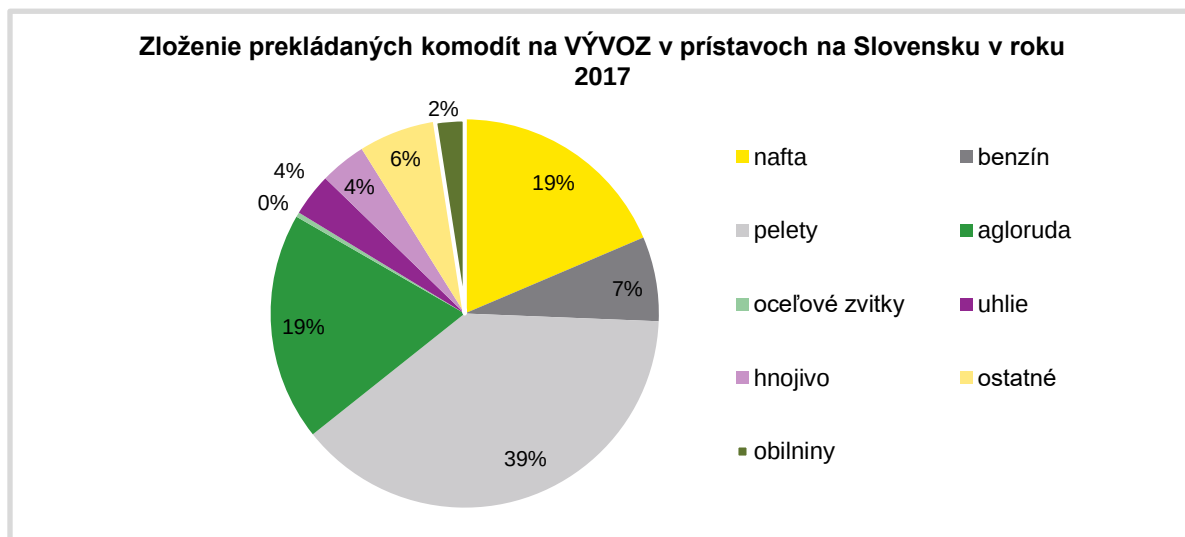


Graf č. 20 – Zloženie prekladaných komodít v prístavoch na Slovensku v rokoch 2013 – 2017
(Zdroj: VP, a. s., Pozn.: Položku Ostatné tvoria často jednorazovo prepravované komodity, medzi ktoré patria: debne, koks, liadok, repka, sójový šrot, železné profily, oceľové konštrukcie, koks, mangán a iné.)

Z vývoja štruktúry vyvážených komodít je zrejmé, že od roku 2013 došlo k miernemu nárastu množstva hlavných vyvážených komodít, ktorými sú pelety, agloruda, nafta a v menšej miere aj benzín a niektorých komodít s minoritným podielom. Od roku 2015 pribudol taktiež vývoz obilnín. Stabilnou komoditou na preklad, ktorá smeruje na vývoz je v posledných piatich rokoch hnojivo. Celkovo prekladané množstvo v sledovanom období značne fluktovalo, zároveň je však možné konštatovať, že preložené množstvo určené na vývoz medzi rokmi 2013 a 2017 narástlo a to približne o 2 %. Pre prehľadnosť je uvedená štruktúra vyvážených komodít v roku 2017 v percentuálnom vyjadrení, čo je uvedené v nasledujúcom grafe (Graf č. 21).



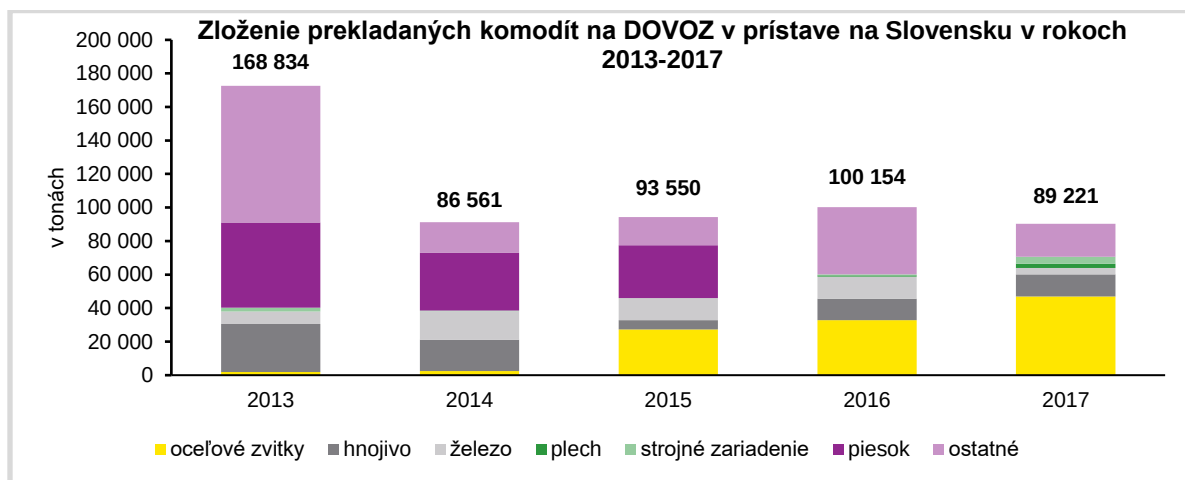
Zo štruktúry vyvázaných komodít v roku 2017 je zrejmé, že najvýznamnejšími vyvázanými komoditami boli v roku 2017 pelety s podielom 39 %, agloruda s podielom 19 %, nafta s 19 % a benzín so 7 %. Ďalšími významnými vývoznými komoditami sú benzín, hnojivo, obilniny a uhlie.



Graf č. 21 – Zloženie preklad. komodít na VÝVOZ v prístavoch na Slovensku v roku 2017
(Zdroj: VP, a. s.)

4.3.3. Dovozy

Dovážané komodity do slovenských prístavov sa podieľajú len minoritne na celkovom prekladanom objeme. Vývoj štruktúry importovaných komodít v jednotlivých rokoch je znázornený v nasledujúcom grafe.



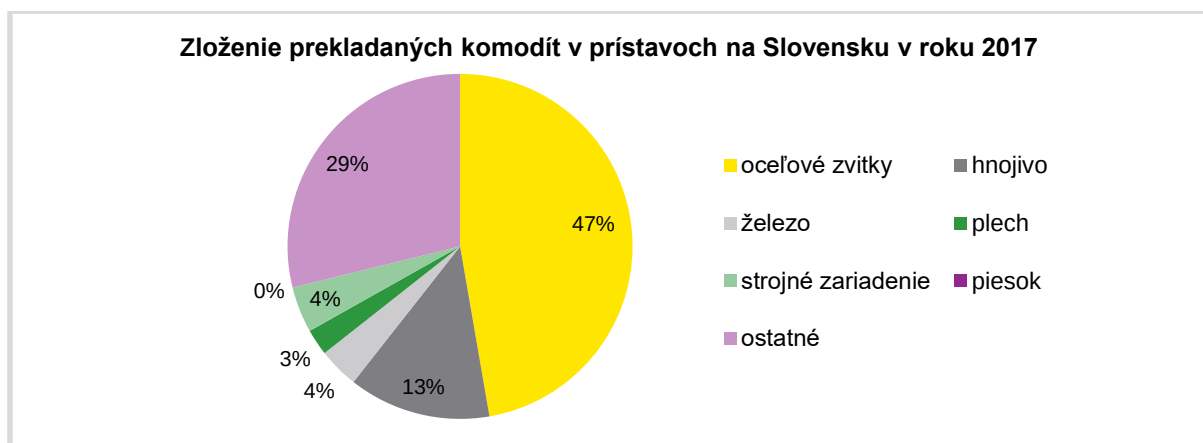
Graf č. 22 – Zloženie preklad. komodít na DOVOZ v prístave na Slovensku v rokoch 2013-2017

(Zdroj: VP, a. s., Pozn.: Položku Ostatné tvoria často jednorazovo prepravované komodity, medzi ktoré patria: debne, koks, liadok, repka, sójový šrot, železné profily, oceľové konštrukcie, koks, mangán a iné.)



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

Z uvedeného grafu (*Graf č. 22*) je možné pozorovať, že v sledovanom období do roku 2017 došlo k nárastu množstva dovážaných oceľových zvitkov, ale súčasne s tým prišlo k poklesu dovozu do roku 2015 dominantnej dovoznej komodity – piesku – a zároveň k poklesu takmer všetkých menších ostatných komodít prostredníctvom prístavu Bratislava. Štruktúra dovezených komodít roku 2017 je uvedená v nasledujúcom koláčovom grafe (*Graf č. 23*).



Graf č. 23 – Zloženie prekladaných komodít v prístavoch na Slovensku v roku 2017
(Zdroj: VP, a. s.)

V roku 2017 boli hlavnou komoditou dovážanou do slovenských prístavov oceľové zvitky s výrazným podielom (47 %) na celkovom dovoze. Druhou najvýznamnejšou dovážanou komoditou boli ostatné komodity a to hlavne železná ruda a nafta, ktoré tvorili spolu ostatnými menšími položkami podiel 29 % na celkovom dovoze. Tretia najvýznamnejšia dovážaná komodita bola umelé hnojivo s podielom na celkovom dovoze na úrovni 13 %. Podiel medzi 3-5 % ďalej zaberali dlhodobu prekladané komodity ako strojné zariadenia, plech a železo.

4.3.4. Trendová analýza – kvalitatívna

Očakávaný vývoj, ktorý v rámci analýzy dopytu slúži hlavne na indikatívne určenie budúceho vývoja a potenciálnych nových oblastí, bol kvalitatívne spracovaný na úrovni hlavných segmentov. Identifikácia hlavných segmentov vychádza z predchádzajúcich kapitol ako aj zo správ uvedených pod tabuľkou (*Tab.č. 38*). Pri analýze boli zvolené a použité dáta z renomovaných agentúr a inštitúcií, ako napríklad ViaDonau alebo Danube Logistic Portal. Tieto inštitúcie sa dlhodobu zaoberajú osobnou a nákladnou lodnou dopravou na rieke Dunaj. Predikcie zvolených inštitúcií sú vyjadrené primárne kvalitatívne a potenciál



v jednotlivých segmentoch položkovito. Práve preto bol tento prístup použitý aj pri nami zvolenej analýze a identifikácii očakávaného vývoja.

Tab.č. 38 – Potenciál podľa segmentov a komodít - Dunaj

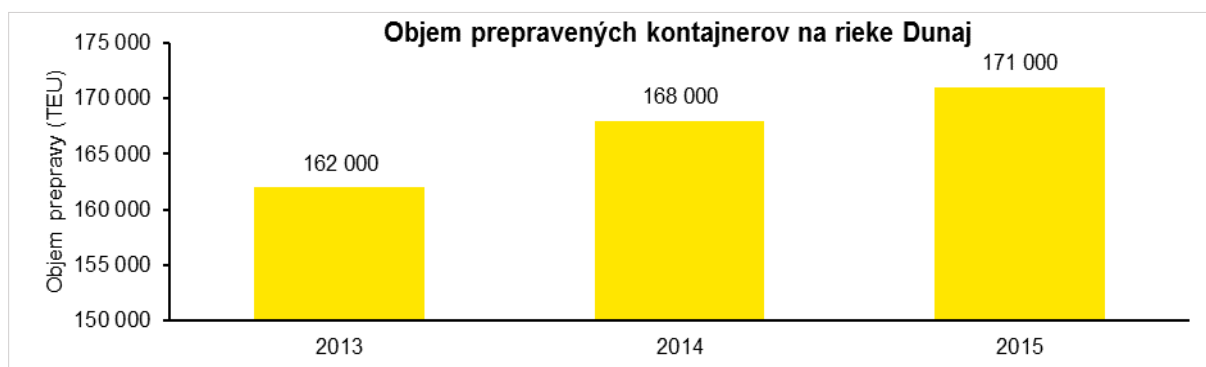
(Zdroj: Report of Danube perspectives 2016, Danube Logistics report 2017, danube-logistics.info)

Segment	Trend	Nízky potenciál	Priemerný potenciál	Vysoký potenciál
 Konštrukcia a stavebníctvo	→		• Oceľ • Piesok	• Cement • Železo • Tehly
 Kontajnery	↗			
 Chémia	↗		• Dusičnany	• Umelé hnojivá • Polyméry
 Obnoviteľné a recyklovateľné materiály	↗		• Odpadové drevo • Papier	• Používané plasty • Sklo
 Poľnohospodárstvo a lesníctvo	↗	• Cukrová trstina	• Bioetanol • Drevo • Biodiesel • Repka	• Pšenica • Kukurica • Sója
 Petrochémia	↘	• Plyn	• Ropa • Benzín • LNG	
 Nerastné suroviny	↘		• Uhlie • Soľ	
 Stroje	→		• Autá • Traktory	• Transformátory a generátory • Stavbné stroje • Nádrže

V oblasti konštrukcie a stavebníctva je na základe dostupných dát očakávaná stagnácia, a to hlavne z dôvodu očakávaného spomaľovania ekonomík v regióne, kedy je práve táto oblasť značne závislá na ekonomickom cykle. Z hľadiska potenciálu jednotlivých materiálov v tomto segmente sa priemerný potenciál odhaduje pri preprave oceli a piesku, vysoký potenciál je očakávaný pri doprave materiálov ako cement, železo alebo tehly.

Kontajnerová preprava na Dunaji sa všeobecne aktuálne pohybuje na relatívne nízkych úrovniach, ako je viditeľné z grafu (Graf č. 24). Aj práve z toho dôvodu je tomuto segmentu pripísaný očakávaný vysoký rast (z relatívne nízkeho základu). Z hľadiska konkrétnych materiálov a tovaru nie je definovaný potenciál, a to z toho dôvodu, že objem jednotlivých kontajnerov je značne variabilný a môže sa pomerne výrazne líšiť v závislosti na regióne.





Graf č. 24 – Objem prepravených kontajnerov na rieke Dunaj
(Zdroj: Danube Logistics report 2017)

Segment chémie predstavuje tradičný segment prepravovaný lodnou dopravou, objem prekladu z tohto segmentu závisí na prítomnosti chemických závodov v blízkosti prístavov. Budúci potenciál z hľadiska lodnej dopravy sa javí ako vysoký a rastúci s priemerným potenciálom pre dusičnany a s vysokým potenciálom pre transport umelých hnojív a polymérov. S týmto predpokladom spomenutým aj v kapitole 4.3.1 je následne kalkulované aj v návrhu jednotlivých variant.

Obnoviteľné a recyklovateľné materiály predstavujú rastúci a rýchlo rozvíjajúci sa segment, ktorý momentálne tvorí malé objemy na celkovom transportovanom množstve. Nezávisle na tom však práve tento segment má predpokladaný rastový potenciál a to najmä u použitých plastov, položky s nižším potenciálom predstavuje papier a odpadové drevo. V tomto segmente má momentálne výrazné postavenie prístav Straubing, ktorý na základe porovnávacej analýzy bol identifikovaný ako líder v tejto oblasti.

Poľnohospodárstvo a lesníctvo je ďalší tradičný segment lodnej dopravy. Aj napriek tomu, že aj v budúcnosti je predpokladaný boj s cestnou dopravou, kvôli relatívne krátkym vzdialenostiam dopravy je pri tomto segmente predpokladaný rast. Jedna komodita s nízkym predpokladaným potenciálom je cukrová trstina/repa. Komoditám ako repka, surové drevo, bio-etanol a bio-diesel je predpokladaný priemerný potenciál. Komodity ako kukurica, pšenica a špeciálne sója by mali mať vysoký potenciál z hľadiska budúcej prepravy.

Oblasť petrochémie je oblasť, ktorá historicky tvorila významný sektor využívajúci lodnú dopravu. Predpokladaný vývoj do budúcnosti je negatívny, preprava plynu má nízky potenciál, preprava ropy, benzínu a LNG má priemerný potenciál. Na základe bezpečnostných preferencií prepravy plynu potrubnou cestou a zároveň na základe nízkeho



až priemerného výhľadu komodít z oblasti petrochémie tento segment nie je ďalej uvažovaný ako významný pre VP Komárno. VP Komárno historicky prepravovali významné množstvo surovín z tejto oblasti prostredníctvom partnerstva so spoločnosťou DTP a. s., zároveň disponuje plynovou prípojkou v areáli prístavu. Na základe:

- ukončenia partnerstva zo spoločnosťou,
- znížením prekladaného množstva týchto komodít na nulový objem,
- lokalizáciou plynovej prípojky vo vnútornej časti prístavu (Západný bazén), ktorá nie je vhodná na prepravu nebezpečných materiálov,
- významných kapitálových výdajov na vybudovanie prípadného LNG terminálu

nie sú suroviny z tohto segmentu uvažované ako suroviny s vysokým potenciálom a ich podiel na budúcom potenciálnom preklade vo VP Komárno je tak minimálny.

Nerastné suroviny sú segment s predpokladaným poklesom v nasledujúcich rokoch a s priemerným potenciálom pre položky ako soľ a uhlie.

Segment strojárstva, do ktorého spadá primárne automobilový segment a sekundárne iné strojárské oblasti, má predpokladaný stagnujúci trend. Z jednotlivých produktov má priemerný potenciál preprava áut a traktorov, naopak, rastúci podiel na preprave a vysoký potenciál je predpokladaný pre produkty ako transformátory a generátory, rôzne druhy nádrží a stavebné stroje.

Očakávaný vývoj z trendovej analýzy v jednotlivých segmentoch na rieke Dunaj bol následne použitý pri finálnej kalkulácii potenciálneho dopytu, a to pri ukazovateli očakávaný potenciálny preklad.



4.3.5. Firmy v regióne

V rámci ďalšieho kroku boli v identifikovaných segmentoch identifikované firmy v rámci spádovej oblasti. 10 najväčších firiem z každého segmentu s tržbami nad 1 milión EUR predstavuje potenciál pre budúci rozvoj VP Komárno. Tieto firmy boli taktiež oslovené a zistenia na základe tejto komunikácie sú uvedené ďalej v tejto správe.

V segmente dreva, kde je zahrnutá ťažba dreva, spracovanie dreva a výroba produktov z dreva, boli identifikované nasledujúce spoločnosti.

Tab.č. 39 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente dreva
(Zdroj: finstat.sk)

EUR	Tržby 2017A	Zisk 2017A
DS Smith Slovakia s.r.o.	38 301 289	1 122 078
Smurfit Kappa Obaly Štúrovo, a. s.	32 917 337	(508 104)
Nefab Packaging Slovakia, s.r.o.	13 966 547	(382 542)
VST Verbundschalungstechnik, s.r.o.	7 208 338	(594 789)
SLOVINCOM, spol. s r.o.	6 872 207	(194 143)
WOODPAN SLOVAKIA s.r.o.	4 266 535	(55 129)
V-TETAG, s.r.o.	4 013 603	(652 778)
Jonagold, s.r.o.	3 250 196	(96 304)
N.G.W. OBALY, s.r.o.	3 100 200	(101 473)

Poznámka: negatívne hodnoty sú zobrazené prostredníctvom zátvoriek

V segmente poľnohospodárstva, kde sú zahrnuté poľnohospodárske družstvá, výrobné družstvá, farmy, boli identifikované nasledujúce spoločnosti.

Tab.č. 40 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente poľnohospodárstva
(Zdroj: finstat.sk)

EUR	Tržby 2017A	Zisk 2017A
DAN-FARM s.r.o.	18 259 580	43 498
TEKRO Nitra, s.r.o.	14 696 135	411 231
Poľnohospodárske družstvo Sokolce	11 620 317	691 076
Donau farm Kalná, s.r.o.	10 122 572	(232 942)
Poľnohospodárske družstvo DEVIO Nové Sady	8 953 732	164 887
Medzičilizie, a. s.	8 049 657	1 120 657
Poľno SME, s.r.o.	8 006 324	30 317
Poľnohospodárske družstvo v Jurovej	7 161 626	257 281
AGRO Divízia s.r.o. Selice	7 055 235	93 019
Poľnohospodár Nové Zámky a. s.	7 011 033	570 902

Poznámka: negatívne hodnoty sú zobrazené prostredníctvom zátvoriek



V segmente chémie a plastov, kde je zahrnutá výroba umelých hnojív, polymérov a taktiež výroba plastov boli identifikované nasledujúce spoločnosti. Tomuto segmentu výrazne dominuje spoločnosť DUSLO a. s.

*Tab.č. 41 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente chémia a plasty
(Zdroj: finstat.sk)*

EUR	Tržby 2017A	Zisk 2017A
Duslo, a. s.	396 708 000	12 124 000
Giesecke+Devrient Mobile Security, s.r.o.	86 977 242	(9 655 730)
JASPLASTIK-SK spol. s r.o.	80 615 206	4 118 039
CIKAUTXO SK s.r.o.	69 760 962	3 825 987
SMRC Automotive Solutions Slovakia s. r. o.	69 033 528	232 088
Bang Joo Electronics Slovakia spol. s r.o	63 739 610	831 340
Nanogate Slovakia s.r.o.	31 672 546	1 341 955
RPC Bramlage Velký Meder s.r.o.	28 123 927	713 144
INZI SK s.r.o.	27 982 068	633 837

Poznámka: negatívne hodnoty sú zobrazené prostredníctvom zátvoriek

V segmente hutníctva, kde je zahrnutá najmä výroba kovových výrobkov a konštrukcií, drôtov a výroba hliníka, boli identifikované nasledujúce spoločnosti.

*Tab.č. 42 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente hutníctva
(Zdroj: finstat.sk)*

EUR	Tržby 2017A	Zisk 2017A
Wertheim, s.r.o.	74 607 263	(472 798)
Miba Steeltec s.r.o.	65 210 045	5 346 545
SLOVENSKÉ ENERGETICKÉ STROJÁRNE a. s.	52 376 000	(1 438 000)
Constellium Extrusions Levice s.r.o.	46 807 927	(49 159)
Dong Jin Precision Slovakia, s.r.o.	41 833 848	70 350
BROVEDANI SLOVAKIA, s.r.o.	34 591 796	754 544
SK-CONT s. r. o.	28 286 500	1 632 594
MEVIS Slovakia, s.r.o.	27 640 672	1 093 478
HUHN PressTech, spol. s r.o.	27 620 635	643 420
Hörlé Wire s.r.o.	22 692 557	269 738

Poznámka: negatívne hodnoty sú zobrazené prostredníctvom zátvoriek



V segmente druhotných surovín, kde boli zahrnuté spoločnosti zaoberajúce sa zberom a recykláciou odpadu, boli identifikované nasledujúce spoločnosti.

Tab.č. 43 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente druhotných surovín
(Zdroj: finstat.sk)

EUR	Tržby 2017A	Zisk 2017A
General Plastic, a. s.	21 186 008	263 008
MACH TRADE, spol. s r. o.	11 858 504	(40 421)
DARUTIL, s.r.o.	9 205 293	282 591
Remarkplast Slovakia, s.r.o.	6 091 514	85 968
ENVI-GEOS Nitra, s.r.o.	5 911 409	743 101
Nitrianske komunálne služby, s.r.o.	4 396 871	58 617
Brantner Nové Zámky s.r.o.	4 395 543	342 170
ROVAMI s.r.o.	4 139 392	42 552
EUKAT, s.r.o.	2 264 124	5 830
Tekovská ekologická, s.r.o.	1 932 882	280 836
DRON Industries s.r.o.	1 611 774	107 922

Poznámka: negatívne hodnoty sú zobrazené prostredníctvom zátvoriek

V segmente stavebníctva, kde boli zahrnuté najmä lokálne stavebné a konštrukčné spoločnosti, boli identifikované nasledujúce spoločnosti.

Tab.č. 44 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente stavebníctva
(Zdroj: finstat.sk)

EUR	Tržby 2017A	Zisk 2017A
IN VEST s.r.o.	33 340 421	1 172 421
AVA-stav, s.r.o.	32 803 303	604 209
INPEK, s.r.o.	26 171 040	1 500 594
DYNAMIK HOLDING, a. s.	20 612 696	661 903
EKOM PLUS, s.r.o.	14 685 185	2 162 110
BRAMAC - strešné systémy, spol. s r.o.	12 163 023	1 442 851
SEMMELOCK STEIN + DESIGN Dlažby s.r.o.	11 326 987	698 283
EUROSTAV-DS, a. s.	10 990 302	(3 330)
CZ MONT, s.r.o.	10 840 536	(178 692)
Mediterran Slovakia s.r.o.	9 784 390	553 987

Poznámka: negatívne hodnoty sú zobrazené prostredníctvom zátvoriek

V segmente strojárstva a ľahkej výroby, kde boli zahrnuté spoločnosti vyrábajúce dopravné prostriedky, obrábacie stroje, manipulačné zariadenia, boli identifikované nasledujúce spoločnosti. V danej tabuľke nie je zahrnutý novo spustený závod Jaguar Land Rover pri Nitre, jedná sa o novú investíciu na Slovensku, ktorá patrí do spádovej oblasti. S týmto závodom je však dominantne kalkulované v analýze dopytu v tomto segmente.



Tab.č. 45 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente strojárstva/automobilového priemyslu
(Zdroj: finstat.sk)

EUR	Tržby 2017A	Zisk 2017A
Visteon Slovakia, s.r.o.	100 611 698	878 809
SCHINDLER ESKALÁTORY, s.r.o.	88 350 577	2 870 142
Camfil s.r.o.	28 209 352	3 776 598
Muehlbauer Technologies s.r.o.	23 400 589	6 856 849
Marel Slovakia s.r.o.	22 044 165	549 949
KABELSCHLEPP - SYSTEMTECHNIK, spol. s r.o. v skratke KS - SYSTEMTECHNIK, spol. s r.o.	18 787 907	133 236
Otolift Schodiskové výťahy, s. r. o.	10 899 105	860 927
PASTORKALT a. s.	9 924 225	1 010 551
Menzi Muck SLOVAKIA, a. s.	8 468 080	(195 091)
NMH s.r.o.	7 837 040	159 064

Poznámka: negatívne hodnoty sú zobrazené prostredníctvom zátvoriek

V segmente nerastných surovín boli zahrnuté energetické a ťažobné spoločnosti zaoberajúce sa ťažbou dekoračného kameňa, štrku a inou ťažbou. V tomto segmente boli identifikované nasledujúce spoločnosti.

Tab.č. 46 – Firmy zo spádovej oblasti v segmente nerastných surovín
(Zdroj: finstat.sk)

EUR	Tržby 2017A	Zisk 2017A
DELTA stone s.r.o.	4 657 938	4 303 944
JIVA - TRADE, s.r.o.	2 145 623	1 424 053
ANTECO s.r.o.	1 071 472	2 208 610
ZEDA Bratislava, s.r.o.	988 171	3 424 388
Poľnohospodárske družstvo NÁDEJ Malá Paka, družstvo	576 080	379 206
NR Investment s.r.o.	527 362	835 279

Poznámka: negatívne hodnoty sú zobrazené prostredníctvom zátvoriek

4.3.6. Komunikácia s firmami

V predposlednom kroku indikatívneho odhadu dopytu po prekládkových službách prístavu Komárno bolo pristúpené ku komunikácií s vybranými firmami. Vybrané firmy boli prezentované v kapitole 4.3.5.

Hlavným zámerom aktívneho oslovenia bolo získanie informácií o využívaní lodnej dopravy a VP Komárno historicky, záujem o možné služby v prístave, ale taktiež informácií o strategických logistických plánoch jednotlivých spoločností v horizonte 2 - 5 rokov.



Komunikácia prebehla s firmami v 8 segmentoch v danej oblasti a bola tým pádom primárne zameraná na exportne orientované spoločnosti. V prípade potenciálu importu bola rozvinutá diskusia aj v tejto oblasti.

Položené otázky boli zamerané na nasledujúce 3 oblasti:

- Historické využitie VP Komárno a lodnej dopravy všeobecne
- Požadované služby vo VP Komárno potrebné pre budúce využitie
- Predpokladaný objem prekladu a využitie VP Komárno v horizonte 2 - 5 rokov

Kompletné znenie dotazníka, s oblastami a otázkami pre spoločnosti v regióne je možné nájsť na konci tejto kapitoly.

Informácie o celkovom počte kontaktovaných, odozve a výstupoch podľa jednotlivých segmentov sú v nasledujúcej časti.

Tab.č. 47 – Sumarizácia aktívneho oslovenia firiem
(Zdroj: EY)

Počet kontaktovaných spoločností	74
Počet reakcií	66
Percentuálna odozva	89 %

Drevársky a drevospracujúci priemysel

V kontaktovanej vzorke k využitiu VP Komárno nedošlo, menšie percento spoločností však lodnú dopravu využíva, najčastejšie ako súčasť dlhšieho logistického reťazca. Pre využitie by sa rozhodli v prípade importu špecifických komodít a surovín, v prípade exportu, ak by existovali vzdialenejší zákazníci. Časť trhu by bola ochotná otestovať malými objemami prístav Komárno, ale do budúcnosti nie je v pláne hromadný prechod na tento druh dopravy, alebo využívanie VP Komárno vo významnejšej miere.

Poľnohospodárstvo

Takmer všetky kontaktované firmy využívali lodnú dopravu priamo na prepravu poľnohospodárskych komodít, v posledných 5-10 rokoch prešla táto rola na obchodníka, kde potvrdili, že v podstate všetci ich obchodníci využívajú lodnú dopravu, a to hlavne na export. Na najbližšie 1-2 roky očakávajú, že by v prípade dobrej úrody mohlo celkové prepravené množstvo poľnohospodárskych komodít rásť. Existuje však určitý trend fragmentácie trhu, keď sa rozmáhajú menšie poľnohospodárske a výrobné družstvá, tento trend však bude plne



citeľný pravdepodobne až v horizonte niekoľkých rokov. Identifikované obchodné entity, ktoré sa zaoberajú nákupom poľnohospodárskych komodít a ich predajom a dopravou koncovému zákazníkovi sú hlavne: GAMEX Trading s.r.o, GAMOTA Trading s.r.o, ACHP Levice a. s, ANIA, Feliz s.r.o, Feliz Trade s.r.o, ADM Slovakia s.r.o, MJM Agro Slovakia s.r.o.

Chémia a plasty

Chemický priemysel v danej spádovej oblasti sa zameriava hlavne na výrobu a spracovanie plastov. Historická skúsenosť s Komárnom nie je žiadna, s lodnou dopravou - vnútrozemskou ale aj medzinárodnou - minimálna. Identifikovaná potenciálna spoločnosť pre ďalšie kontaktovanie SAMSUNG Electronics Slovakia s.r.o, kde bolo od subdodávateľa zistené, že tento jeho klient lodnú dopravu výraznejšie využíva. Spoločnosť DUSLO a. s., ktorá je výrobca umelých hnojív, má potenciál pre využitie prístavu, je otvorená ďalšej diskusii, bol získaný kontakt priamo na osobu z oddelenia lodnej dopravy.

Hutníctvo

Hutnícky priemysel, ktorý sa zaoberá najmä výrobou kovových výrobkov vykazoval nízku ochotu využitia prístavu do budúcnosti. Komárno nebolo využívané, niektoré spoločnosti využívajú námorné prístavy, do ktorých, resp. z ktorých však tovar dopravujú kamiónom/vlakom. Spoločnosť Constellium Extrusions Levice s.r.o, z oblasti výroby hliníka, naznačila možný budúci záujem o testovanie prístavu Komárno. Ďalej bola identifikovaná 1 významná spoločnosť mimo spádovú oblasť, a to konkrétne ŽP Podbrezová. Keďže pre tento segment sú charakteristické dlhšie prepravné vzdialenosti, bola do kontaktovania zahrnutá. V tomto prípade sa jedná o potenciál exportu, kde je spoločnosť otvorená ďalšiemu jednaniu v prípade nízkej ceny za preklad, aj lodnú prepravu. V prípade importu spoločnosť dováža suroviny primárne vlakovou dopravou, špecifický import pre prepravu loďou a preklad cez VP Komárno spoločnosť neočakáva.

Druhotné suroviny

Spoločnosti z rozvíjajúceho sa segmentu druhotných surovín a odpadového hospodárstva všeobecne nemajú skúsenosť s lodnou dopravou, informácie boli mierne protichodné, niektoré spoločnosti tvrdili, že neexistuje export druhotných surovín, iné, že áno a rozvíja sa. Hlavne spoločnosti zaoberajúce sa recykláciou a triedením exportujú a premýšľajú aj nad lodnou dopravou a do úvahy tak prichádza aj VP Komárno. Obchodníci, ktorí vykupujú druhotné suroviny podľa informácií občas lodnú dopravu využívajú. Celý



obchodný reťazec nakladania s druhotnými surovinami a odpadom je však ešte pomerne tradičný, a preto potenciál v tejto oblasti je v horizonte 5 - 10 rokov.

Stavebníctvo a stavebné materiály

Väčšina stavebných firiem pôsobí len lokálne, a preto nikdy nevyužívali VP Komárno, ani s lodnou dopravou a ani do budúcnosti neuvažujú. Jediná oblasť, podľa respondentov potencionálna, je dovoz špecifických materiálov pre stavebníctvo, ale v malých objemoch (rádovo v desiatkach ton ročne).

Automobilový priemysel a strojárstvo

Spoločnosťami preferovaná voľba je kvôli časovým možnostiam hlavne kamiónová doprava z hľadiska obstarávania vstupov, pri exporte taktiež hlavne kamiónová a vlaková doprava. Často dopravu určuje zákazník, do budúcnosti dávajú spoločnosti v regióne lodnej doprave minimálny potenciál a VP Komárno taktiež minimálny, ale existuje u niektorých malá pravdepodobnosť, že by vyskúšali tento prístav. Hlavným predpokladom pre preklad väčšiny výrobkov z tohto segmentu je RoRo rampa. Kontaktovanie najväčšej spoločnosti zo segmentu v spádovej oblasti – Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o – by malo byť predmetom hlbších obchodných rokovaní v budúcnosti. Každopádne v tejto spoločnosti bude predstavovať významnú konkurenciu lodnej doprave práve vlaková doprava, ktorej infraštruktúra je vo výrobnom závode Jaguar Land Rover a jeho okolí významne rozvinutá.

Energetika a ťažba

V podstate všetky oslovené spoločnosti z oblasti energetiky a ťažby veľkú časť dodávajú lokálne, pri exportne orientovaných spoločnostiach najmä vlaková doprava pre kusové nadrozmerné materiály. Jedna spoločnosť – DELTA stone s.r.o – by bola do budúcnosti ochotná využiť VP Komárno rádovo v 10 kach ton na prepravu vyťaženého dekoračného kameňa.



Dotazník VP Komárno a.s.**Kritéria pre výber spoločnosti:**

- Príslušnosť k sektorom:
 - Poľnohospodárstvo,
 - Chémia a plasty,
 - Drevospracujúci priemysel,
 - Hutníctvo,
 - Druhotné suroviny,
 - Stavebníctvo,
 - Automobilový priemysel,
 - Energetika a
 - Ťažba.
- Tržby nad 500 tis. EUR alebo TOP 10 spoločností v danom segmente
- Poloha vnútri spádovej oblasti

Oslovenie spoločností:

- Prostredníctvom: e-mail, telefón
- Cieľové oddelenia firiem pre kontaktovanie: logistika, doprava, nákup, obchod, stratégia

Dotazníkové otázky:

- 1) Využívate vo svojom dopravnom mixe lodnú dopravu?
- 2) Využívate alebo ste historicky využili služby VP Komárno?
- 3) Aké očakávané technické a marketingové vybavenie by ste očakávali vo VP Komárno, aby ste služby prístavu využívali/testovali?
- 4) Aký je predpokladaný objem, ktorý by ste boli schopný/ochotný/mali záujem prekladať vo VP Komárno?

Poznámka: Základný set otázok vyššie uvedený bol na základe anketára rozšírený o doplňujúce otázky na základe reakcií respondenta (ako napríklad dôvody nevyužívania prístavu historicky, všeobecný názor na vodnú dopravu, očakávané doby doručenia zákazníkom,...).



4.4. Historické údaje a trendy v doprave z prístavu

V rámci tejto analýzy, ktorá je ďalšou metodickou súčasťou analýzy dopytu, bolo zameranie kladené najmä na súčasný stav vo VP Komárno a historický vývoj ako hlavný pilier ďalšieho rozhodovania, a to hlavne z dôvodu špecializácie sa na svoje hlavné a silné stránky.

Súčasný a historický vývoj bol identifikovaný nielen vo VP Komárno, ale aj na rieke Dunaj, a to špecificky v lokalite „Stredného Dunaja“, kam môžeme geograficky zaradiť aj VP Komárno; táto časť bola detailne spracovaná už v kapitole 2.5 – Dunajská vodná cesta.

Následne v rámci tejto časti bude predstavený vývoj jednotlivých sektorov a ich zložiek na celom toku Dunaja, a to všeobecne a z hľadiska potenciálu konkrétnych komodít jednotlivo.

Historický vývoj – VP Komárno

Z hľadiska stavu v roku 2017 a historického vývoja v rokoch 2013 - 2016 je štruktúra prekladaného tovaru značne variabilná. Prekladané komodity boli spojené do segmentov podľa ich charakteristických znakov. Jednotlivé segmenty tak pozostávajú z nasledujúcich komodít:

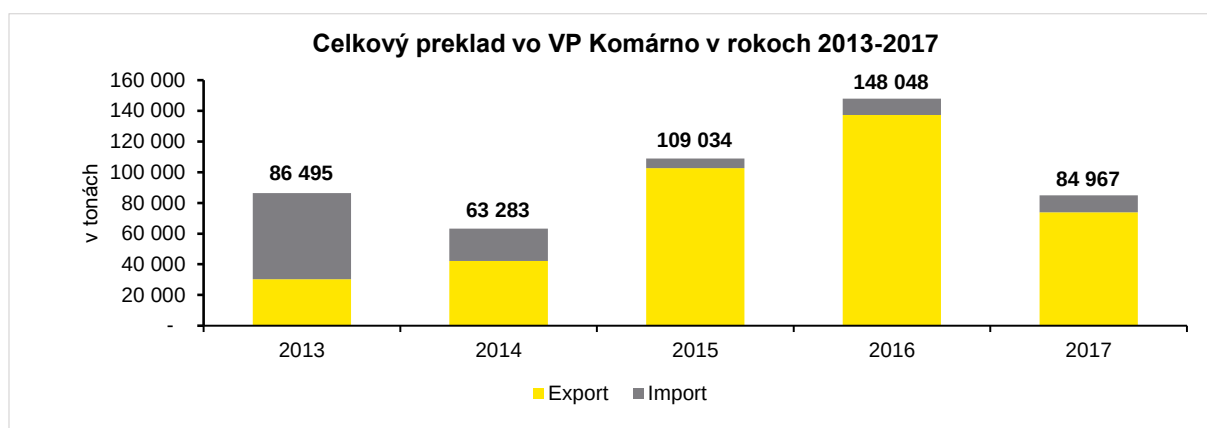
- poľnohospodárstvo – kukurica, pšenica, sója, repka, jačmeň,
- chémia – umelé hnojivá, liadok,
- železo a oceľ – železo, oceľové rošty, oceľové konštrukcie,
- nerastné suroviny – mangán, uhlie, koks, železná ruda,
- drevo a drevené pelety – drevené pelety.

Agregované dáta za jednotlivé segmenty boli následne rozdelené podľa charakteru zahraničného obchodu, a to konkrétne na:

- export,
- import.

V nasledujúcich grafoch sú zobrazené dáta za sledované obdobie v rokoch 2013 - 2017 celkovo za VP Komárno, a to v členení na export a import bez rozdelenia na jednotlivé segmenty.





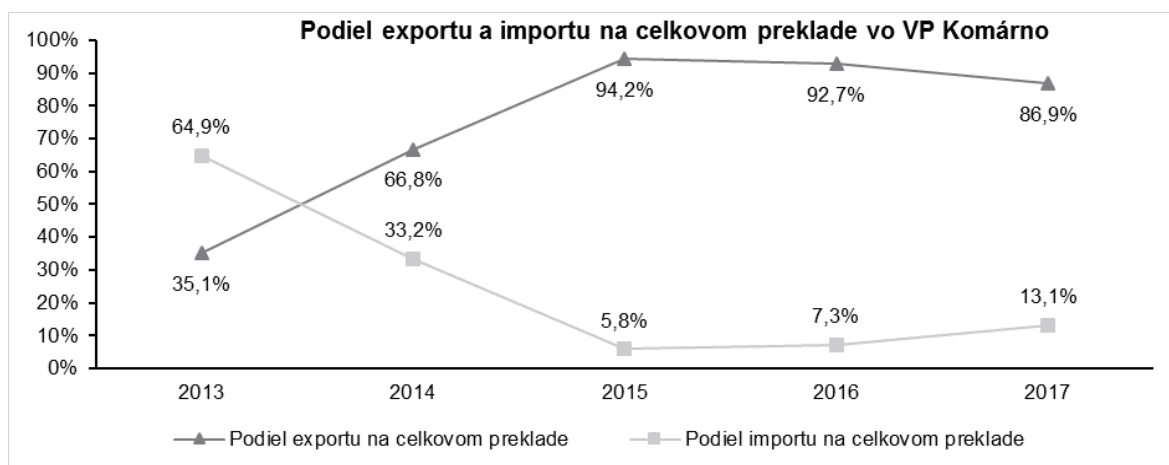
Graf č. 25 – Celkový preklad vo VP Komárno v rokoch 2013 - 2017
(Zdroj: VP, a. s.)

Vývoj prekladaného množstva vo VP Komárno sa v rokoch 2013 - 2017 pohyboval v rozmedzí 85 tis. ton až 150 tis. ton, pričom najvyšší preklad bol dosiahnutý v roku 2016 v objeme 148 tis. ton, naopak najnižší objem prekladu za posledných 5 rokov bol zaznamenaný v roku 2014, a to v objeme 63 tis. ton. Z prekladaného množstva nie je badateľný výrazný trend. Podobne ako v predchádzajúcich rokoch mimo zobrazený graf, množstvo v jednotlivých rokoch výrazne fluktuuje.

Podiel importu a exportu na celkovom prekladanom množstve vykazuje v sledovanom období výraznejší trend. Okrem roku 2013, kedy bol podiel importu (64,9 %) vyšší ako podiel exportu (35,1 %), v každom nasledujúcom roku dominoval prekladanému množstvu export. K najvyššiemu rozdielu došlo v roku 2015, kedy bol zaznamenaný spomínaný historicky (za posledných 5 rokov) najvyšší objem 148 tis ton, ktorému dominoval export v pomere 94,2 %, zatiaľ čo podiel importu bol len 5,8 %. Aj napriek tomu, že export zaznamenával medzi rokmi 2013 a 2015 rast, od posledného spomínaného roku 2015 dochádza znova k jeho miernemu poklesu.

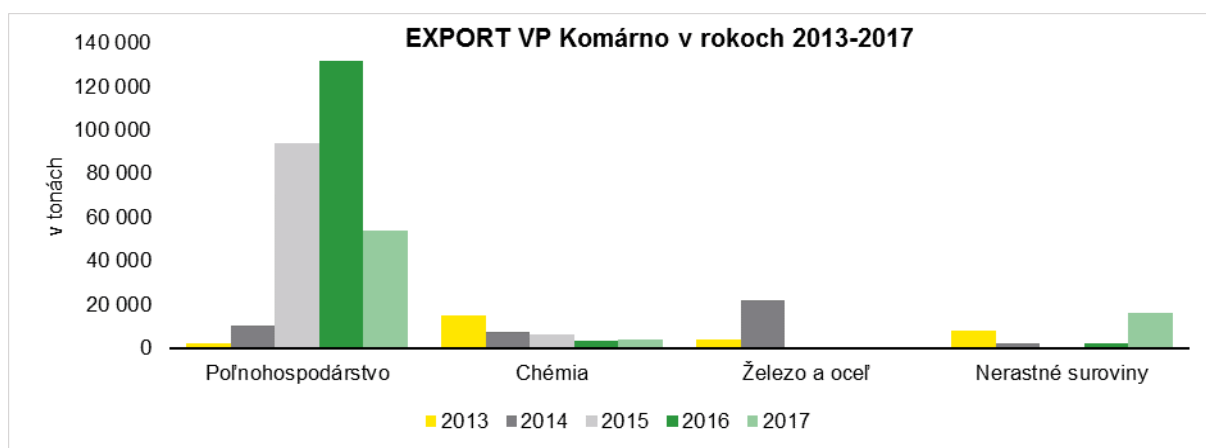
Objem exportu a importu sa tak v posledných 2 rokoch začína približovať. Aj napriek tomu, prekladanému množstvu významne dominuje export, ktorý sa v poslednom sledovanom roku 2017 podieľal na celkovej prekládke takmer 87 %, zatiaľ čo podiel importu bol len 13 %.





Graf č. 26 – Podiel exportu a importu na celkovom preklade vo VP Komárno
(Zdroj: VP, a. s.)

V nasledujúcich dvoch grafoch (Graf č. 27 a Graf č. 28) sú zobrazené agregované dáta za VP Komárno v rokoch 2013 až 2017 v rozdelení na jednotlivé segmenty a v členení na import a export.



Graf č. 27 – Export VP Komárno v rokoch 2013 – 2017
(Zdroj: VP, a. s.)

Export vo VP Komárno je v sledovanom období rastúci s výnimkou mierneho poklesu v roku 2017.

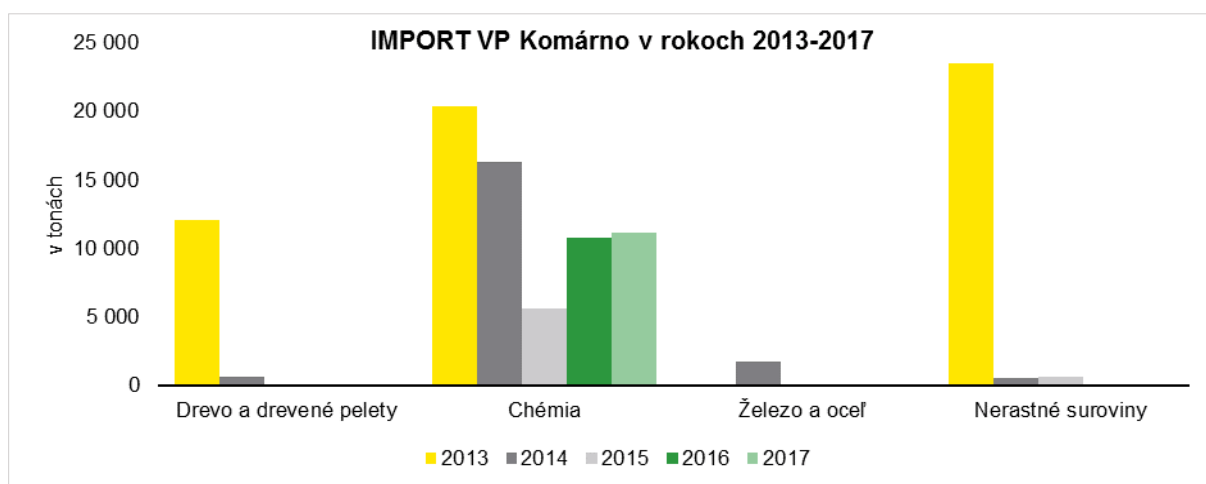
Z hľadiska segmentov, do ktorých boli zoskupené prekladané komodity, predstavuje dominantný segment oblasť poľnohospodárstva. Vrchol dosiahol tento segment v roku 2016, kedy bolo preložených 131 tis. ton poľnohospodárskych komodít, a to najmä kukurice, pšenice, jačmeňa a slnečnice. Tento segment zaznamenával výrazne rastúci trend do roku

2016. Aj napriek prepadu v roku 2017, je možné tento segment považovať za stabilnú súčasť zloženia prekládky vo VP Komárno.

Ostatné segmenty sú z hľadiska svojej významnosti podobné, v oblasti chémie, železa a ocele a nerastných surovín došlo k prekladu v objeme v rozmedzí 0 až 22 tis. ton. Stabilnou súčasťou zloženia prekládky z identifikovaných segmentov je segment chémie, ktorý má však v posledných 5 rokoch relatívne klesajúci trend.

Oblasť spracovaného železa a ocele v posledných rokoch nezaznamenala žiadny objem prekladu, preto ho v ďalších častiach budeme uvažovať len minimálne.

V segmente nerastných surovín v posledných 2 rokoch dochádza k rozvoju, kedy sa prekladané množstvo zvýšilo z 0 ton v roku 2015 na 2 tis. ton v roku 2016 a až na 16 tis. ton v roku 2017.



Graf č. 28 – Import VP Komárno v rokoch 2013 – 2017
(Zdroj: VP, a. s.)

Podiel importu na preklade je v posledných 4 rokoch nízky – približne 10 %. Hlavnými importovanými komoditami sú umelé hnojivá a liadok z chemického priemyslu, ktorý je stabilným a stálym segmentom v zložení prekladaných surovín. Preklad smerovaný na import v ostatných segmentoch je v sledovanom období nulový.



Historické dôvody úbytku jednotlivých komodít spočívajú najmä v nasledujúcich skutočnostiach:

- **poľnohospodárstvo** - úbytok do konkurenčného prístavu Klížska Nemá a čiastočný prechod ku kamiónovej preprave,
- **ropa** - ukončenie pôsobenia spoločnosti DPT a. s. a ekonomická neopodstatnenosť,
- **chémia** - predpokladaná stagnácia až pokles cien chemických výrobkov, čo spôsobuje zvýšenie relatívneho nákladu na transport vedúce k neochote využitia lodnej dopravy.

Historická situácia vo VP Komárno vrátane situácie v relevantnej oblasti „Stredného Dunaja“ boli v analýze dopytu použité najmä na identifikáciu dominantných prekladaných komodít a identifikáciu nových možností.

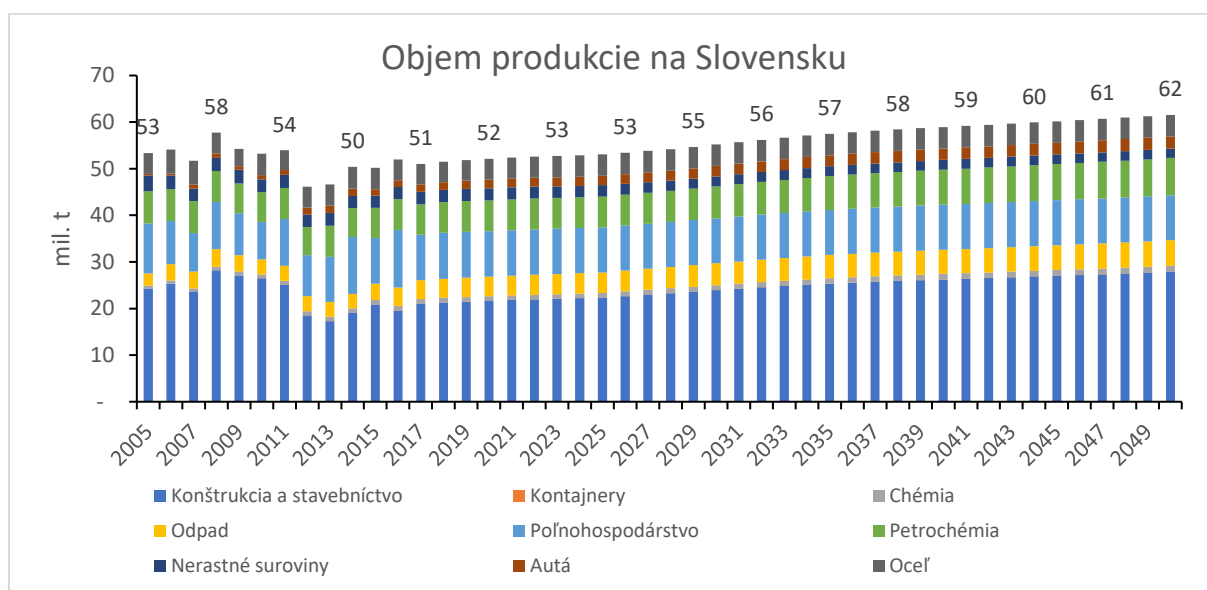
4.5. Prognózy

4.5.1. Určenie veľkosti trhu – historická produkcia a predikcia do roku 2050

Po individuálnych analýzach popísaných vyššie, bolo prístupné k určeniu historického objemu produkcie v jednotlivých segmentoch. V tejto oblasti bolo potrebné k analýze rozdeliť segmenty IWT na individuálne komodity a výrobky (keďže štatistiky na základe klasifikácie IWT nie sú dostupné), následne pristúpiť k analýze a finálne jednotlivé komodity a výrobky znova zoskupiť do oficiálnej klasifikácie.

V každej oblasti boli získané dáta od roku 2005, tak aby bola analýza postavená na minimálne 12 ročnej histórii. Dáta boli získané v tonách pre región Slovenska a to primárne z databázy Eurostat, prípadne Štatistického úradu SR. Po zistení historickej produkcie boli sektorové štatistiky a predikcie znova získané primárne z dôveryhodných databáz ako Oxford Economics alebo BMI. Je vhodné podotknúť, že tieto predikcie v sebe majú implicitne zahrnuté trendy v jednotlivých oblastiach. Z toho dôvodu už bola následná trendová analýza spracovaná nie ako hlavná ale ako podporná a zároveň na kvalitatívnej báze. Predikcie rastu/poklesu v jednotlivých oblastiach, tak boli následne aplikované na aktuálne hodnoty produkcie, čím bol získaný predikovaný objem produkcie v regióne Slovenska do roku 2050.





Graf č. 29 – Objem produkcie na Slovensku za roky 2005-2050
(Zdroj: EY)

Predikcie rastu / poklesu v jednotlivých oblastiach sa aplikovali aj pri výpočte odhadovaného maximálneho potenciálu VP Komárno do roku 2050. Analýza odhadovaného potenciálu VP Komárno je popísaná v časti 4.5.3.

4.5.2. Vývoj „modal split“

Po čiastkových analýzach uvedených vyššie, identifikácii historickej produkcie a kalkulácii predikovaného objemu produkcie v jednotlivých segmentoch bol ďalej v analýze uvažovaný ukazovateľ „modal split“. Tento ukazovateľ, v zásade hovoriaci o podiele jednotlivých druhov prepravy (kamión, vlak, IWT) na celkovej preprave, má v budúcnosti predpoklad pomerne dynamického vývoja.

Podľa oficiálnych štúdií a predikcií EÚ sa predpokladá, že do roku 2050 bude 20 – 50 % kamiónovej prepravy presunutých na dopravu železničnú, respektíve lodnú. V uvedenej analýze sme uvažovali s konzervatívnym odhadom 20 %. Na základe tohto predpokladu bolo možné získať očakávanú hodnotu ukazovateľa „modal split“ v roku 2050.

Prostredníctvom tejto analýzy tak bol ukazovateľ „modal split“ aplikovaný na predpokladanú veľkosť trhu, respektíve objem produkcie až do roku 2050, čím bol získaný podiel dopravy na celkovej doprave v jednotlivých rokoch (Tab.č. 48). Toto je možné považovať za veľkosť trhu lodnej dopravy na Slovensku, kedy sa jedná o podiel produkcie



v regióne Slovenska, o ktorom je možno predpokladať, že bude prepravený prostredníctvom IWT.

Analýza ukazovateľa „modal split“ bola založená na predpoklade, že európske krajiny sa budú podieľať na projektoch podporujúcich lodnú dopravu v Európe. Pri výpočtoch sa taktiež brala do úvahy uskutočniteľnosť viacerých už naplánovaných projektov v lodnej doprave na Slovensku, ako napríklad splavnosť Váhu alebo zlepšenie plavebných a prevádzkových podmienok na Dunaji – napr. v Gabčíkove.

Tab.č. 48 – Zmena využitia vodnej dopravy v nákladnej doprave na Slovensku
(Zdroj: EY)

v %	Stav - 2017	Predpokladaný stav - 2050
Cestná doprava	63,5 %	50,8 %
Železničná doprava	32,9 %	44,3 %
Vodná doprava	3,6 %	4,9 %

4.5.3. Odhad potenciálu VP Komárno a očakávaného dopytu

Po zrealizovaní vyššie uvedených analýz, došlo v analýze dopytu k finalizácii výstupov prostredníctvom identifikácie maximálneho potenciálu v prístave Komárno.

Pre toto bola v prvom rade zrealizovaná analýza na úrovni spádovej oblasti, ktorá sledovala hlavne:

- Trendová analýza
- Komunikácia so spoločnosťami zo spádovej oblasti
- Analýza historicky prekladaných komodít a produktov na rieke Dunaj
- Analýza historického prekladu vo VP Komárno

Jednotlivé segmenty, ktoré boli špecifické pre daný región boli zvolené a bol verifikovaný ich potenciál (**Tab.č. 49 a**)

v tonách	Sypký náklad	Kusový materiál
	<i>Poľnohospodárske komodity, minerály, suroviny, chémia, hnojivá, soľ</i>	<i>Metalurgia, drevo, druhotné suroviny, osobné automobily, kontajnery, stavebníctvo</i>
Odhad: veľkosť trhu pre EXPORT	360 726	62 338
Odhad: veľkosť trhu pre IMPORT	17 227	13 701
SPOLU: segment	377 953	76 039



SPOLU: celkom	453 993
---------------	---------

Tab.č. 51). Následne boli aplikované rasty obdobné ako pri určení veľkosti trhu v kapitole 4.5.1. Každá komodita tak v predikovanom období vykazovala určitý vývoj. Tento postup viedol na jednej strane k určení maximálneho potenciálu v roku 2050, uvedeného v Tabuľke č. 50, a zároveň umožnil určiť komoditnú štruktúru prekladu v čase, čo je viditeľné aj v grafe (Graf č. 30).



Tab.č. 49 – Indikatívny odhad potenciálu VP Komárno podľa segmentov v roku 2017
(Zdroj: EY)

<i>v tonách</i>	Odhad veľkosti trhu	Potenciál %	Indikatívny odhad potenciálu VP Komárno v roku 2017
Poľnohospodárstvo	464 495	70 %	325 147
Hutníctvo a oceliarstvo	146 323	1 %	1 463
Chémia, umelé hnojivá, ropa	40 810	25 %	10 203
AQ	105 391	15 %	15 809
Drevo a spracovanie dreva	27 546	20 %	5 509
Druhotné suroviny	64 547	35 %	22 591
Nerastné suroviny	126 880	20 %	25 376
Kontajnery	6 329	5 %	316
Konštrukcia a stavebníctvo	83 250	20 %	16 650
SPOLU: veľkosť trhu pre EXPORT			423 064
Hutníctvo a oceliarstvo	913 420	1,5 %	13 701
Nerastné suroviny	372 089	2,5 %	9 302
Kamenná soľ	158 500	5 %	7 925
SPOLU: veľkosť trhu pre IMPORT			30 929
SPOLU: EXPORT a IMPORT			453 993

Odhad veľkosti trhu pre každý segment bol vypočítaný na základe niekoľkých odhadov:

- Historické priemery veľkosti trhu pre každý segment na Slovensku,
- Podiel vývozu a dovozu v každom segmente na Slovensku
- Podiel vývozu a dovozu pripadajúci na dopravu v prístavoch na rieke Dunaj
- Historický podiel komodít obchodovaných vo VP Komárno

Potenciál každého segmentu v treťom stĺpci tabuľky č. 49 sa odhaduje na základe historických priemerov prepravovaných komodít vo VP Komárno:

V tabuľke (Tab.č. 50) je zobrazený indikatívny odhad potenciálu prekladu vo VP Komárno podľa zvolenej technológie prekladu.

Tab.č. 50 – Indikatívny odhad potenciálu podľa technologickej náročnosti na preklad
(Zdroj: EY)

<i>v tonách</i>	Sypký náklad	Kusový materiál
	<i>Poľnohospodárske komodity, minerály, suroviny, chémia, hnojivá, soľ</i>	<i>Metalurgia, drevo, druhotné suroviny, osobné automobily, kontajnery, stavebníctvo</i>
Odhad: veľkosť trhu pre EXPORT	360 726	62 338
Odhad: veľkosť trhu pre IMPORT	17 227	13 701
SPOLU: segment	377 953	76 039
SPOLU: celkom	453 993	



Tab.č. 51 – Indikatívny odhad vývoja potenciálu VP Komárno podľa segmentov (2017-2050)
(Zdroj: EY)

v tis. tonách	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Poľnohospodárstvo	325	326	322	322	322	322	322	322
Hutníctvo a oceliarstvo	15	15	16	16	16	16	16	16
Chémia, umelé hnojivá, ropa	10	10	10	11	11	12	12	12
Druhotné suroviny a drevo	28	29	31	33	35	36	37	38
Nerastné suroviny a kamenná soľ	43	42	39	35	34	34	33	33
Kontajnery	0	0	0	5	10	20	30	40
Konštrukcia a stavebníctvo	17	17	18	19	20	21	21	22
Automotive	16	18	21	23	24	25	26	26
SPOLU	454	459	456	463	473	485	498	510

Keďže obdobná analýza bola indikatívne zrealizovaná aj pre VP Bratislava bolo možné získať podiely prekladu jednotlivých prístavov na celkovom preklade na Slovensku, čo v roku 2050 viedlo k finálnemu podielu 12.9 % pre prístav Komárno, čo je viditeľné aj na grafe nižšie.



Graf č. 30 – Podiely prístavov na celkovom preklade vodnej dopravy v roku 2050
(Zdroj: EY)

Následne, po znalosti nasledujúcich premenných:

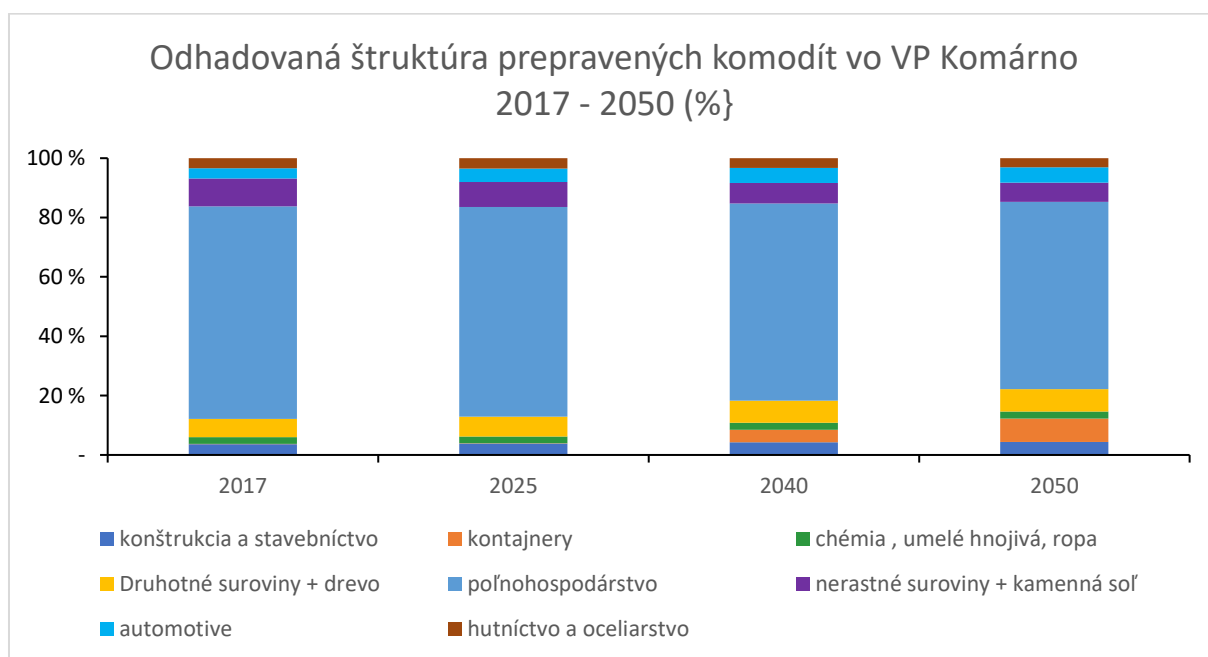
- Produkcia na úrovni regiónu Slovenska do roku 2050
- Vývoj „modal split“ do roku 2050
- Veľkosť trhu pre vodnú dopravu do roku 2050



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

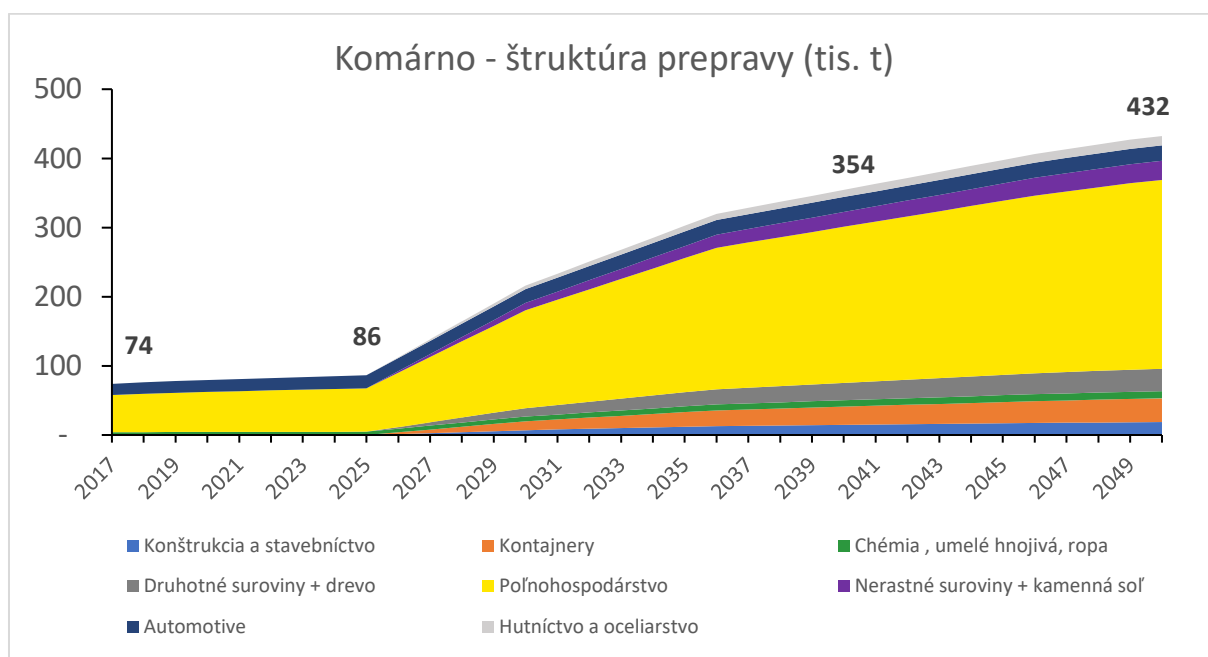
- Komoditný mix v prístave Komárno + komoditný mix v bode maximálneho potenciálu
- Podiel prístavu Komárna na preklade do roku 2050

Bolo možné aplikovať uvedený komoditný mix na predikovanú produkciu a objem dopravy prevezené pomocou vnútrozemskej vodnej dopravy. Toto umožnilo určiť komoditnú štruktúru očakávaného dopytu až do roku 2050.



Graf č. 31 – Odhadovaná štruktúra prepravených komodít vo VP Komárno 2017 – 2050
(Zdroj: EY)

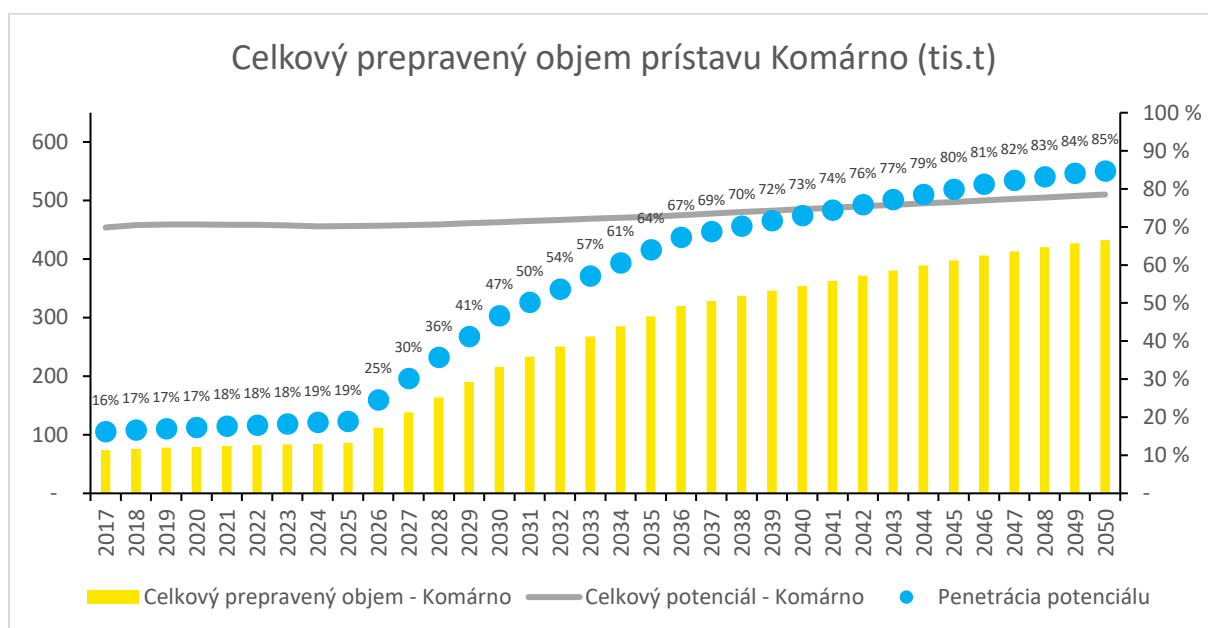
Štruktúra prepravy v prístave Komárno je znázornená na grafe nižšie. Je viditeľná dominancia poľnohospodárskeho segmentu, ktorý aj aktuálne predstavuje najvýznamnejšiu položku prekladu v prístave. Podiel prekladu poľnohospodárskych komodít však klesá a to hlavne z dôvodu zvyšujúceho sa podielu nových segmentov ako kontajnery alebo druhotné suroviny.



Graf č. 32 – Štruktúra prepravy prístavu Komárno
(Zdroj: EY)

Ako je viditeľné aj z grafu vyššie, finálne bola na základe znalosti aktuálneho objemu prepravy, komoditného zloženia a očakávaného dopytu v roku 2050, aplikovaná rastová krivka, rešpektujúc tak špecifiká jednotlivých komodít ako aj obchodno-právne vzťahy v prístave, ktoré viedli k výsledkom uvedeným na grafe nižšie, v ktorom je viditeľný maximálny potenciál prístavu a taktiež očakávané 85 % naplnenie tohoto potenciálu v čase do roku 2050.





Graf č. 33 – Celkový prepravený objem prístavu Komárno
(Zdroj: EY)

Prístav Komárno tak v prípade vyriešenia komplikovaných majetkovo-právnych vzťahov a úspešnej obchodnej stratégie môže úspešne naplňať indikovaný potenciál prístavu s finálnou hodnotou atakujúcou 85 % v roku 2050.

Predchádzajúce časti popisovali kroky výpočtu niekoľkých premenných s cieľom odhadnúť maximálny potenciál a následne naplnenie tohto potenciálu VP Komárno do roku 2050:

1. Výroba na úrovni Slovenska do roku 2050
 - a. Odhad veľkosti trhu na základe historických údajov sa použil ako základný bod analýzy na kvantifikáciu predpokladaného objemu (v tonách) výroby komodít v každom segmente.
 - b. Celková produkcia vyššie uvedených komodít na slovenskom trhu bola prvým krokom v odhade objemu prepravovaných komodít pripadajúcich prístavu Komárno.
2. Vývoj „modal split“ do roku 2050
 - a. Odhadovaný objem v jednotlivých segmentoch bol následne rozdelený do troch jednotlivých druhov dopravy - cestná, železničná, vodná



- b. Na základe relevantných štúdií bola predpokladaná veľkosť vodnej dopravy na Slovensku odhadnutá do roku 2050 (3 437 tis. ton v roku 2050).
- 3. Maximálny potenciál VP Komárno
 - a. Na základe historických údajov o prekládke každej komodity vo VP Komárno a očakávanom raste HDP na Slovensku mala každá komodita v prognózovanom období pridelený určitý vývoj.
 - b. Na základe uvedených premenných sa maximálny potenciál VP Komárno odhadoval do roku 2050 (510 tis. ton v roku 2050).
- 4. Veľkosť trhu a objem dopravy vo VP Komárno
 - a. Odhadovaná veľkosť vodnej dopravy prislúchajúca VP Komárno bola odhadnutá na základe plánovaného podielu prístavu na vodnej doprave na Slovensku (13% podiel na trhu v roku 2050).
 - b. Na odhad predpokladaného objemu prepravených komodít vo VP Komárno (432 tis. Ton v roku 2050) sa použili dve odhadované premenné - predpokladaná veľkosť vodnej dopravy na Slovensku a trhový podiel VP Komárno na slovenskej vodnej doprave.
 - c. Na základe aktuálneho objemu prepravy, komoditného zloženia a očakávaného dopytu v roku 2050, bola aplikovaná rastová krivka, rešpektujúc tak špecifiká jednotlivých komodít ako aj obchodno-právne vzťahy v prístave, ktoré viedli k výsledkom očakávaného naplnenia tohoto potenciálu vo výške 85% do roku 2050.



5. PRÍSTAV KOMÁRNO – VYHODNOTENIE SÚČASNEJ SITUÁCIE, SWOT ANALÝZA

5.1. SWOT analýza



V tejto kapitole je spracovaná SWOT analýza, ktorá hodnotí silné stránky (S), slabé stránky (W), príležitosti (O) a hrozby (T) súčasného stavu prístavu Komárno. Táto analýza má dve hlavné oblasti – prvá je zameraná na vlastnosti a parametre projektu (silné a slabé stránky) a druhá sa týka analýzy vonkajších vplyvov (príležitosti a hrozby).

Nižšie uvedená SWOT analýza vychádza z predchádzajúcich častí, týkajúcich sa porovnania prístavu, finančného a ekonomického potenciálu a rizík spojených s prístavom Komárno.

Tab.č. 52 –SWOT analýza VP Komárno

(Zdroj: EY)

 Silné stránky ▶ Stabilne generované cash-flow z prenájmu pozemkov ▶ Nízke prevádzkové náklady ▶ Napojenie na vlakovú infraštruktúru ▶ Veľký manipulačný priestor – dlhá prístavná hrana ▶ Existujúce skladové priestory ▶ Služba opravy lodí ▶ Chránený západný bazén – zimný prístav	 Slabé stránky ▶ Šikmá prístavná hrana ▶ Obmedzená možnosť územného rozširovania – obklopenie mestom ▶ Nájomné zmluvy uzatvorené do roku 2027 ▶ Nedostatočné dodatočné služby – silo, odvoz odpadov, tankovanie lodí ▶ Nízka utilizácia majetku ▶ Horšie napojenie na dopravnú infraštruktúru oproti prístavu Bratislava ▶ Chýba RoRo rampa ▶ Infraštruktúra a superštruktúra vlastnená iným subjektom ▶ Blízkosť mestu, ktorá spôsobuje negatívne externality ako hlučnosť, prašnosť ▶ Absencia priemyselných aktivít a podnikov priamo v prístave
 Príležitosti ▶ Výstavba rýchlostnej cesty R7 ▶ Rozvoj dopravy na rieke Váh ▶ Rozvoj osobnej lodnej dopravy ▶ Novo vzniknutý výrobný závod JLR ▶ Rastúci priemyselný park v meste Komárno, Hurbanovo a Nesvady ▶ Očakávaný rast identifikovaných odvetví ▶ Sprístupnenie prístavu obyvateľom mesta ▶ Možnosť financovania zo štrukturálnych fondov EÚ ▶ Potenciál dosiahnutia vyššej prevádzkovej ziskovosti – v prípade prevádzkovania novým operátorom	 Hrozby ▶ Možnosť fluktuácie dopytu z klimatických dôvodov ▶ Rozvoj menších okolitých prístavov – Klišská Nemá, Komárom ▶ Zaisťovanie dostatočnej výšky financovania ▶ Závislosť na 1 dominantnom zákazníkovi



5.2. Závery a odporúčania

VP Komárno bol v rámci analytickej časti MP porovnaný s obdobnými prístavmi v zahraničí, podrobený komerčnej analýze a zároveň analýze potenciálu dopytu po službách tohto prístavu.

Vo VP Komárno sa na základe porovnávacej analýzy realizuje na rozľahlej prevádzkovej ploche nízky objem prekladu, čo vedie k nízkej využitiu majetku, ktorá vedie v tomto prípade k jeho zastaraniu, pretože nedochádza k obnovovacím investíciám pri súčasnom klesajúcom objeme prekladu.

Prekladaný objem v porovnávaných prístavoch fluktuuje v závislosti napríklad na sezónnych faktoroch, avšak za normálnu fluktuáciu je možné považovať rozmedzie 10 - 20 % (kladný alebo záporný rozdiel v preklade oproti váženému priemeru predchádzajúcich 5 rokov), zatiaľ čo vo VP Komárno dochádza k významnejšej fluktuácii, respektíve k stabilnému poklesu. V prípade využitia rozlohy prístavu VP Komárno sa tak javí ako vhodný variant **odpredanie prevádzkovo nepotrebného majetku**, prípadne jeho využitie na rozvoj priemyselného parku, ktorý v porovnávaných prístavoch funguje v rámci územia prístavu. Toto podporuje aj prehľad priemyselných parkov, ktorých obsadenosť je vysoká, a tak je možné, že bude existovať dopyt po priestoroch v nových priemyselných parkoch. Ďalšou možnosťou je využiť časť prístavného územia ako zázemie pre osobnú lodnú dopravu a prepojiť využitie územia s turisticky atraktívnym mestom a okolím.

V rámci porovnávacej analýzy bolo taktiež identifikované, že prístavy ponúkajú výrazne **širšie spektrum dodatočných služieb**. Toto je taktiež priestor pre rozvoj VP Komárno, v ktorom môžu byť vybudované moderné skladové priestory (v závislosti na odhade potenciálu hlavne silá), služby odvozu odpadu a taktiež služby dodávky energií pre prístavené lode.

Zároveň je vhodné konštatovať, že model prevádzky a vlastnícka štruktúra porovnávaných prístavov bola podobná. V prístavoch mali vlastnícke podiely rôzne zainteresované skupiny, a to hlavne: štát, mesto, prevádzkovateľ, súkromné osoby (v obmedzenej miere), pričom v prístavoch fungujú 1 - 2 externí prevádzkovatelia. Tento model sa preto javí ako potenciálny pre VP Komárno so zameraním na zapojenie (majetkové alebo iné) niekoľkých zainteresovaných strán s následným výberom **externého prevádzkovateľa - operátora**.



Komerčný potenciál prístavu bol hodnotený na báze entity, ktorá je plne nezávislá. Odhadovaný potenciál prístavu môže v budúcnosti postaviť prístav do role prístavu s presahom lokálneho významu. Je predpoklad, že **dominantnú časť prekladaného objemu** bude predstavovať **export**, import bude naďalej marginálny a tvorený najmä nerastnými surovinami a inými ad hoc komoditami. V uvedenom prípade je za tranzitný prístav považovaný VP Bratislava.

Potenciál exportu bol analyzovaný v upravenej spádovej oblasti, ktorá bola tvorená najmä s ohľadom na blízkosť prístavu Bratislava a taktiež s ohľadom na maďarskú stranu rieky Dunaj. Z komodít potenciálnych pre export sa ako najvýznamnejšie javia **poľnohospodárske produkty, chemické suroviny, stroje a kontajnery**.

Z hľadiska kapitálových výdajov tak môže vzniknúť požiadavka na investície do: špeciálnej manipulačnej technológie na preklad poľnohospodárskych produktov, oddelené skladové a nákladné priestory pre manipuláciu s chemickými výrobkami, RoRo rampy a nakoniec požiadavka na stavbu potenciálneho kontajnerového terminálu, ktorý však z dôvodu nízkych aktuálnych aj budúcich hodnôt prekladu na celej rieke Dunaj môže mať nižšie kapacitné, technické a rozlohové nároky.

Potenciál VP Komárno na úrovni **453 tis. ton** reprezentuje odhadovaný objem prekladu jednotlivých surovín v tomto prístave a zaraďuje prístav do kategórie stredne veľkých. Tento potenciál je možné podporiť taktiež ostatnými aktivitami manažmentu spoločnosti.



Z analytickej časti MP rozvoja prístavu Komárno vyplynuli tieto základné body:

- 1) Cieľom je udržať prevádzku prístavu a ďalej ho rozvíjať.
- 2) Keďže nedochádza k obnovovacím investíciám pri súčasnom klesajúcom objeme prekladu, v súčasnosti dochádza k zastaraniu majetku.
- 3) Odporúčame získať do vlastníctva všetku prístavnú infraštruktúru a superštruktúru a následne odpredaj prevádzkovo nepotrebného majetku.
- 4) Ako model prevádzkovania prístavu odporúčame vlastníctvo pozemkov a objektov a súčasne aj infraštruktúry a superštruktúry, napríklad prostredníctvom dcérskej spoločnosti lebo prostredníctvom nezávislého nájomca, ktorý bude prevádzkovať prístav a realizovať prekládku za poplatok, plochy a zázemie prenajímať externým operátorom.
- 5) Odporúčame doplniť spektrum dodatočných služieb v prístave (moderné skladové priestory, sofistikované prekládkové systémy, služby odvozu odpadu, služby dodávky energie, vody aj paliva pre prístavené lode) či už investíciami vlastnými či investíciami nájomcu a prevádzkovateľa.
- 6) S konkurenciou blízkych prekladísk napríklad Klížska Nemá odporúčame sa vyrovnáť stanovením konkurencieschopné ceny za prekládku, prenájom skladovacích plôch a kvalitnými dodatočnými službami v prístave (pozri bod vyššie).
- 7) Dominantnú časť prekladaného objemu (odhad 432 tis. ton v roku 2050) bude vo VP Komárno predstavovať export a ako potenciálne komodity sa javia poľnohospodárske produkty, chemické suroviny, stroje a kontajnery.



6. STRATEGICKÉ PLÁNOVANIE

6.1.1. Výstupy z interných dokumentov spoločnosti

Víziou spoločnosti z dlhodobého hľadiska je obnovenie postavenia verejných prístavov SR v rámci národnej ekonomiky a v rámci medzinárodnej koridorovej siete TEN-T ako rovnocennej, ekologickej a efektívnej súčasti kombinovanej dopravy s aktívnym prepojením na cestnú a železničnú dopravu.

Do budúcnosti by sa mala spoločnosť VP a. s. ako vlastník pozemkov snažiť získať do vlastníctva aj infraštruktúru a superštruktúru, ďalej prenajímať prekládkové a skladové kapacity jednotlivým prístavným operátorom a poskytovať služby na rovnakej alebo vyššej úrovni ako v porovnateľných riečnych prístavoch na Dunaji, a tým by sa prístavy vo vlastníctve VP a.s. stali atraktívnymi.

Hlavným poslaním je vytvoriť podmienky pre poskytovanie služieb, modernizáciu a rozvoj verejných prístavov SR v súlade s vypracovanými Master Plánmi rozvoja prístavov a takisto s Aktualizovanou koncepciou rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo, schválenou uznesením vlády SR č.846/2010. Pre naplnenie tohto poslania je spoločnosť zameraná na zlepšenie a zefektívnenie infraštruktúry vo verejných prístavoch SR a zaradenie strategických rozvojových projektov v oblasti vodnej dopravy medzi významné investície SR.

Jednou z najdôležitejších aktivít spoločnosti je príprava investičných projektov zaradených do Operačného programu integrovanej infraštruktúry 2014 – 2020 v rámci prioritnej osi č. 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy. Na preukázanie oprávnenosti čerpať nenávratný finančný príspevok je potrebné splniť podmienky Európskej komisie:

- Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory.
- Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu.
- Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.



6.2. Strategické ciele rozvoja prístavu s ohľadom na výsledky dopytovej analýzy

Kľúčovým strategickým cieľom v súvislosti s rozvojom prístavu je vytvorenie moderného a efektívneho prístavu fungujúceho podľa modelu prenajímateľa s cieľom prilákať a slúžiť potenciálnemu podniku prístavu, ktorý významne prispieva k posilneniu miestneho a regionálneho hospodárstva.

Závery z analýzy dopytu:

Indikatívna kalkulácia potenciálu VP Komárno na základe segmentov indikuje **1 dominantný segment**, ktorý predstavuje **poľnohospodárstvo** s odhadovaným ročným prekladom na úrovni exportu 325 tis. ton (72 % celkového prekladu).

Ďalšie **3 významné segmenty** sú **nerastné suroviny** (export 25 tis. ton, import 9 tis. ton), **druhotné suroviny** (export 22 tis. ton) a **konštrukcie a stavebníctvo** (export 16 tis. ton). **Celkový indikatívny odhad prekladu vo VP Komárno je na úrovni 453 tis. ton.**

Z hľadiska technológie prekladu, ktorá okrem iného ovplyvňuje aj budúce investície a investičné náklady VP Komárno, dominuje technológia prekladu sypkého materiálu, kam sa zaraďujú najmä poľnohospodárske komodity (325 tis. ton), nasleduje preklad objemných materiálov ako napríklad dreva, nerastných surovín, druhotných surovín a materiálov a výrobkov z oblasti hutníctva (77 tis. ton).

Na odhadovanú veľkosť prekladu môžu v budúcnosti pôsobiť špecifické marketingové vplyvy, kde ako hlavný vplyv bola identifikovaná ochota spoločností zo spádovej oblasti viesť obchodné jednania o budúcom preklade a celkový komerčný záujem o VP Komárno zo strany spoločností v danom segmente. V nasledujúcej matici je preto okrem kalkulovaných odhadovaných objemov prekladu v jednotlivých segmentoch ohodnotený aj záujem spoločností z regiónu o preklad v prístave Komárno, na základe aktívneho oslovenia firiem, predstaveného v analytickej časti MP.



Tab.č. 53– Zhodnotenie potenciálu segmentov podľa technologickej a marketingovej náročnosti
(Zdroj: EY)

Typológia prekladu	Segmenty	Potenciál prekladu	Záujem o VP Komárno	Celkové vážené skóre	Poradie
<i>Váha</i>		0,5	0,5	1	
Sypký materiál	Poľnohospodárske komodity	71	50	61	1.
Granulátový materiál	<i>Chémia, umelé hnojivá, soľ</i>	3	15	9	4.
Objemný materiál	<i>Hutníctvo, nerasty, drevo, druhotné suroviny</i>	7	15	11	3.
Kusový materiál	<i>Automobily, kontajnery, stavebníctvo</i>	19	20	20	2.

Na základe uvedeného je možné indikatívne konštatovať najvýznamnejší potenciál v prípade sypkých materiálov, a to špecificky poľnohospodárskych produktov, kde sa javí objemový potenciál ako najvyšší a zároveň spoločnosti vykazovali najvyššiu ochotu k otvoreniu obchodných rokovaní. Ako druhá najvýznamnejšia oblasť na preklad vo VP Komárno bola identifikovaná oblasť prekladu kusových materiálov, a to hlavne automobilov, strojov, kontajnerov, prípadne produktov stavebníctva, kde okrem rastúceho trendu bol zistený aj záujem spoločností rokovať o lodnej preprave a preklade vo VP Komárno. Ostatné dve technologické skupiny nevykazujú významný potenciál, ich využitie však nemusí byť úplne vylúčené.

S ohľadom na vyššie uvedené sa nepredpokladá rozvoj prekladu tekutého tovaru. Ten je viazaný na konkrétneho nájomcu a prípadný rozvoj prekládky tejto komodity by bol riešený individuálne.

Technické podmienky pre prevádzku a implementáciu možných identifikovaných riešení sú uvedené v nasledujúcich kapitolách.



6.3. Dimenzovanie požadovaných prístavných zariadení

Je potrebné zdôrazniť, že analýza kapacít je silne závislá od prevádzkových podmienok v budúcnosti (napr. technické vlastnosti člnov, zariadenia pre manipuláciu s nákladom, využitie dočasných alebo stálych skladovacích zariadení atď.)

V rámci MP prístavu Komárno riešime kapacitne iba nákladnú dopravu, ktorá zahŕňa rozdelenie druhov komodít predovšetkým na sypký a voľne ložený materiál a kusové zboží.

Výpočty kapacity boli vykonané podľa doporučenej metodiky JASPERS.

Analýza kapacít zahŕňa analýzu kotvísk (pre 1 plavidlo)/nábreží (všetky kotviská, v našom prípade 3), možnosti skladovania, cestnú dopravu a železničnú dopravu. Kapacita celého prístavu je potom minimom odhadovaných kapacít vyššie uvedených subsystémov. Kapacity boli odhadnuté v ročnom výhľade na základe dostupných informácií od prevádzkovateľov a široko používanými pravidlami.

Výpočet ročnej kapacity vychádza z rady parametrov uvedených v tabuľkách nižšie.

Tab.č. 54 – Skladovacia kapacita:

Parameter	Popis	Hodnota	Jednotky	Poznámky
SA	Kapacita skladovacieho priestoru	6 500	t	<i>To by mali prevádzkovatelia poskytovať podľa svojich skúseností.</i>
WD	Počet pracovných dní v roku	212,5	dni	<i>Tento počet dní sa môže líšiť od príslušného počtu kotvísk.</i>
CTT	Náklad meniaci sa v čase	3	dni	<i>To je čas, kedy náklad zostane v sklade. Záleží na type nákladu a prevádzkových podmienkach a musia byť prerokované s prevádzkovateľmi. Rozhodne sa výrazne líši medzi naloženými a prázdnyimi kontajnery.</i>
Ročná skladovacia kapacita	Kap. = (SA x WD)/CTT	460 417	t/rok	

Tab.č. 55 – Cestná kapacita:

Parameter	Popis	Hodnota	Jednotky	Poznámky
NV	Maximálny počet nákladných vozidiel za deň	60	č.	<i>To by malo byť založené na skúsenostiach operátorov. Záleží na systéme stretnutí pre kamióny, čakacích dobách, dobe nakládky / vykládky atď.</i>
TL	Maximálne zaťaženie na nákladné vozidlo	40	t	<i>Maximum 2 TEU/truck</i>
WD	Počet pracovných dní v roku	212,5	dni	
Ročná kapacita ciest	Kap. = NV x TL x WD	510 000	t/rok	



Tab.č. 56 – Kapacita železníc:

Parameter	Popis	Hodnota	Jednotky	Poznámky
NT	Maximálny počet vlakov za deň	1,5	č.	To by malo byť založené na dostupnosti železničnej infraštruktúry a prevádzkových modalítach.
TRL	Maximálna kapacita na vlak	1 600	t	To by malo byť založené na skúsenostiach operátorov. Počítame kapacitu vlaku rovnakú ako nosnosť 1 člna tj. 1600 ton, aj keď železničná trať v železničnej stanici Komárno je triedy D s maximálnym zaťažením uceleného vlaku 2200 ton. Z toho vyplýva, že ucelený vlak môže obsahovať max. 55 vagónov pri nosnosti 40-50 ton/vagón.
WD	Počet pracovných dní v roku	212,5	dni	
Ročná kapacita železníc	Kap. = NT x TRL x WD	510 000	t/rok	

Tab.č. 57 – Kapacita nábreží a kotvísk:

Parameter	Popis	Hodnota	Jednotky	Poznámky
DWT	Nosnosť člnu	1 600	t	Jedná sa o "reprezentatívny" čln, ktorý by mal byť definovaný Ako priemerná hodnota na základe štatistických údajov o výzvach
Ic	Súčiniteľ zaťaženia	80	%	Percento skutočného zaťaženia vo vzťahu k nosnosti. Malo by byť definované na základe skúseností a úsudku operátorov
U	Miera využitia nábreží	65	%	Ako pravidlo a aby sa zamedzilo preťaženiu a dlhým čakacím dobám, malo by to byť 60% s maximom 65%, ak nábreží zahŕňa aspoň 2 kotviská
WD	Pracovné dni v roku	212,5	dni	365 dní mínus nepracovné dni (napr. sviatky, časy z dôvodu nepriaznivých povetnostných podmienok, povodne atď.). Odhad by mal byť založený na skúsenostiach prístavného úradu a prevádzkovateľov.
Tc	Pracovný čas žeriavov denne	8	hod	Záleží predovšetkým na počte smien. Odhad podľa aktuálnej pracovnej praxe.
C1... Cn	Žeriavy používané pre nakládku / vykládku člna - nosnosť	16	t	V súlade s prevádzkovou praxou
Pr1 ... Prn	produktivita žeriavu	12	pohyb/hod	V súlade s prevádzkovou praxou. Mala by byť priemernou skôr konzervatívne hodnotou
T	Celková doba obratu člna: $T = T1 + T2 + T3 + T4 + T5$	8,92	hod	To je v zásade celkový čas potrebný od vstupu člna do výstupu z prístavu.
T1		0,5	hod	Čas, ktorý uplynul od príchodu člna do prístavu až po dosiahnutí kotviska a dokončenie procedúry kotvenia.
T2		0,5	hod	Doba, ktorá uplynie medzi dokončením kotvenia / pripravenosti k začatiu nakladacie / vykladacie procedúry až do skutočného začatia nakladacie / vykladacie procedúry.
T3	$T3 = (DWT \times (Ic/100)) / ((C1 \times Pr1 + C2 \times Pr2 + \dots Cn \times Prn) \times Tc)$	6,67	hod	Skutočný čas potrebný pre nakladanie / vykladanie.
T4		0,75	hod	Čas medzi ukončením nakládky / vykládky a opustením kotviska.
T5		0,5	hod	Čas, ktorý uplynie od opustenia kotviska až po opustení prístavu (zvyčajne $T5 = T1$)
Ročná kapacita kotviska	Kap. = (DWT x (Ic/100) x (U/100)*WD*Tc)/T	158 624,3	t/rok	
Ročná kapacita nábreží	3 kotviská	475 872,9	t/rok	ročná kapacita nábreží je súčtom kapacit kotvísk.

Z vyššie uvedených výpočtov vyplynulo, že skladovacia kapacita aj napojenie VP Komárno na železničnú sieť a cestná sieť je kapacitné. Vzhľadom k tomu, že z analýzy dopytu vyplynulo, že celkový indikatívny odhad prekladu vo VP Komárne je na úrovni 453 tis. ton ročne (**k roku 2050 432 tis. ton ročne**), je vypočítaná **ročná kapacita nábreží s 3 kotviskami 475,87 tis.t/rok** vyhovujúca a plne dostačujúca plánovanému prekladu vo VP Komárno.



6.4. Stratégia - alternatívne varianty

6.4.1. Varianty rozvoja prístavu

Aby boli všetky nižšie navrhnuté varianty rozmiestnenie prístavu Komárno porovnateľné, navrhujeme rovnaké základné kapacity a charakteristiky prístavu.

Tab.č. 58 - Základné charakteristické údaje prístavu Komárno

NÁKLADNÁ ČASŤ PRÍSTAVU		
dĺžka prekládkových hrán	500	m
počet prekládkových polôh	3	ks
uvažovaný výtlak plavidiel	1600	t
denný výkon	2,2 tis.	t/deň
ročná kapacita	475 tis.	t/rok
počet vyčkávacích polôh krátkodobých	2	ks
počet vyčkávacích polôh dlhodobých	3	ks
plocha využiteľného územia nákladnej časti prístavu	2,0	ha
OSOBNÁ ČASŤ PRÍSTAVU		
počet polôh pre státie kajutových a osobných lodí	2	ks
počet polôh pre státie malých plavidiel	20-40	ks
plocha zázemia osobnej časti prístavu	1,0	ha

6.4.1.1. Variant 0 - „Súčasný stav“



Obr.č. 38 - Prehľadná situácia – variant 0

Tento variant
(Obr.č. 38)

predpokladá zachovanie súčasného stavu bez akýchkoľvek zmien ako po stránke nájomných vzťahov a spôsobu prevádzkovania, tak po stránke tržieb. Tento variant slúži ako porovnávací pre vyhodnotenie ďalších navrhnutých variantov.



Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy

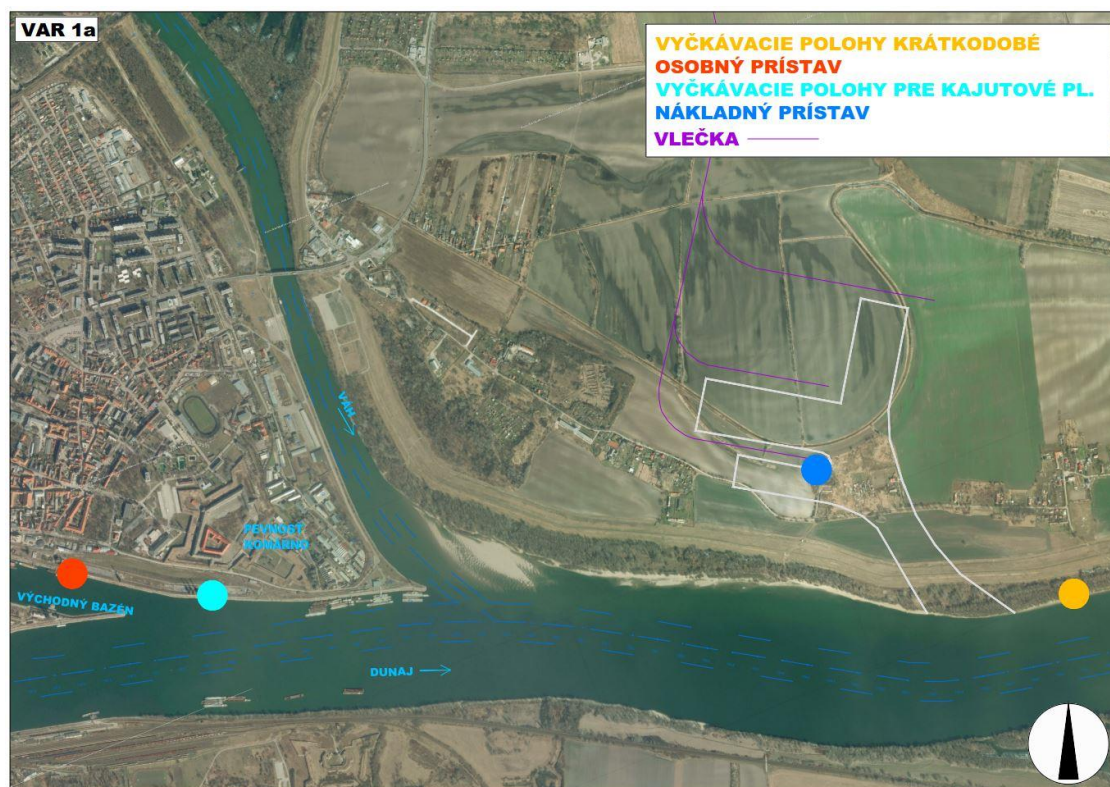
6.4.1.2. Variant 1.a - „Lokalita Veľký Harčáš“

V tomto variante sa predpokladá vybudovanie prístavu v lokalite rozvojového územia určeného územným plánom západne od obce Veľký Harčáš (*Obr.č. 39*). Návrh rešpektuje situačný návrh prístavu v územnom pláne mesta Komárno. Ide tak o maximalistický variantu, ktorej kapacita by nebola ani vo výhľade pre rok 2050 naplnená. Ponúka sa tu ale využiť okolité plochy pre výstavbu priemyselnej zóny, pre ktorú by blízkosť prístavu bola veľká výhoda. Súčasťou vybudovania prístavu v tejto lokalite by bolo aj vybudovanie napojenia na železničnú a cestnú sieť.

Z hydrologického hľadiska je vjazd do prístavu navrhnutý v miestach, kde už nehrozí zvýšené zanášanie pri ľavom brehu Dunaja. V týchto miestach je v súčasnosti povolené kotvenie plavidiel (*podklad - 7.3.4 - Plavebná mapa z databázy SlovRIS – SVP š. p.*). Vjazd do prístavu v lokalite Veľký Harčáš bude podrobnejšie riešený nielen z hydrologického hľadiska v ďalšom stupni projektovej prípravy.

V Územnom pláne sa predpokladá vybudovanie prístavného bazénu s dĺžkou prístavných hrán 1800 m (12 prístavných polôh pre preklad) a so šírkou 150 m. Teoretický špičkový preklad prístavu v rozlohe podľa územného plánu je možný v hodnote 48.000 ton za deň, maximálny možný ročný výkon prístavu je 7,2 mil. ton. Tieto hodnoty predstavujú maximálnu možnú kapacitu prístavu (preklad tona/deň a tona/rok) na rozdiel od odhadu potenciálu prístavu na základe dopytovej analýzy MP, pričom predpokladáme maximálny možný preklad 2.200 ton/deň a 475 tis. ton/rok-.V čele prístavu by mohla byť vybudovaná rampa pre preklad Ro-Ro, najmä pre nové osobné automobily.





Obr.č. 39 - Prehľadná situácia – variant 1.a

Navrhnutá lokalita umožňuje využitie pre tieto druhy prekladu:

- sypké komodity potravinárske - obilie, šrot, krmivá
- sypké komodity technické - piesky, štrky, posypové soli, cement, ocelový šrot
- kusový tovar
- nadrozmerné a veľmi ťažké kusy
- nové automobily
- tekutý tovar – ropné produkty

V priestore prístavu by bolo možné prevádzkovať tieto činnosti:

- priamy preklad voda - pozemná komunikácia
- kompletizácia zákaziek, skladovanie a úprava tovaru (vrecovanie a iné spracovanie)
- dokončovanie investičných celkov, kompletizácia nadrozmerných a veľmi ťažkých kusov
- skladovanie a distribúcia nových automobilov
- skladovanie a distribúcia ropných produktov
- betonárka
- distribúcia stavebných hmôt



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

Dopravné napojenie:

Dopravné napojenie sa predpokladá železnicou na železničnú trať Komárno - Nové Zámky do zriaďovacej stanice pri obci Ďulov Dvor. Vhodné by bolo napojenie trojuholníkom tak, aby bol možný vjazd a výjazd zo smeru od Nových Zámkov a tiež zo smeru od Komárna. Cestné napojenie dočasné - sčasti existujúcou a sčasti novou komunikáciou cez Novú Ižu; výhľadové - novým napojením cez nové cestné prepojenie východne od lokality prístavu (riešené v územnom pláne) a ďalej napojenie na komunikáciu I/ 63 Komárno - Štúrovo.

Pre státie osobných kajutových lodí by boli vyčlenené polohy vo východnom bazéne neďaleko súčasného cestného mosta s priamym prístupom do mesta. V rovnakej lokalite by potom mohli kotviť plavidlá lodnej osobnej dopravy (ďalej „LOD“), poskytujúce krátkodobé výlety. Na ploche dnešného prístavu by bolo umožnené státie autobusov a osobných vozidiel pre zákazníkov vodnej dopravy.

Ovplyvnenie variantu veľkými vodami:

Celá nákladná časť bude navrhnutá tak, aby plochy prístavu boli na úrovni koruny súčasnej protipovodňovej ochrany Dunaja. Pre vybudovanie bazénov prístavu vrátane vjazdu je nutné vyťaženie cca 2,38 mil. m³ zeminy. Na navýšenie územia z kóty 107,15 – 110,4 m n. m. na kótu 112,0 m n. m., čo je súčasná úroveň protipovodňovej ochrany, je potrebných 2,7 mil. m³ zeminy. Z toho vyplýva, že všetka vyťažená zemina pre prístav bude využitá na navýšenie územia a protipovodňovú ochranu prístavu, ďalšiu potrebnú zeminu je možné získať z bagrovania koryta v priestore zaústenia Váhu či iných úprav dna na vodnej ceste.

Investične je tento návrh nepochybne menej náročný ako variant s protipovodňovým ochranným múrom v dĺžke cca 4,4 km a nadzemnej výške 1,6 – 4,85 m. Zároveň by bolo nutné vybudovať podzemné steny a uložiť vyťaženú zeminu na skládky. Ďalším variantom je vybudovať uzatvárateľný vjazdový objekt do prístavu a uložiť vyťaženú zeminu na skládky.

V osobnej časti bude zachovaná súčasná protipovodňová ochrana mesta Komárno.

Rozvojové možnosti:

Vzhľadom k ploche tohto variantu ponúka platný územný plán mesta Komárno ďalšie rozvojové možnosti (možnosť výstavby priemyselnej zóny).



Využitie nespomenutých častí súčasného prístavu:

Medzi nešpecifikované časti súčasného prístavu patrí územie pozdĺž východného bazénu od polôh pre osobnú dopravu po sútok Dunaja s Váhom, ktoré by po revitalizácii bolo vhodné na využitie pre parkovú zeleň, cyklistický chodník a občiansku vybavenosť. Ďalej ide o celé územie v západnom bazéne, ktoré by bolo využiteľné pre malú plavbu a športy spojené s vodou, a to vrátane využitia súčasných objektov po ich revitalizácii. Západný bazén by bol aj naďalej využívaný ako úkryt pre plavidlá pred veľkými vodami a ďalej tiež prevádzkovateľom lodenice.

Súlady s územným plánom:

Tento navrhnutý variant je v súlade s platným územným plánom mesta Komárno.

VÝHODY variantu 1.a:

- úplne v súlade s územným plánom mesta Komárno
- územie poskytuje ďalšie rozvojové možnosti (vybudovanie priemyselnej zóny)
- sprístupnenie brehu Dunaja (súčasný prístav) pre aktivity mesta, využitie pre rekreačnú a lodnú osobnú dopravu
- premiestnením prístavu do lokality Veľký Harčáš bude vyriešený problém zvýšenej hlučnosti a prašnosti vplyvom prevádzky prístavu v blízkosti obytnej zóny mesta
- v tejto lokalite by bolo možné realizovať aj prekládku nebezpečného tovaru vzhľadom k dostatočnému odstupu od obytných zón

NEVÝHODY variantu 1.a:

- lokalita je úplne alebo sčasti (vjazdový koridor) v územiach chránených podľa zákona o ochrane prírody a krajiny (NATURA 2000, VKP, ÚSES, krajinná zeleň)
- nesúhlas ŠOP SR - Správy CHKO Dunajské luhy s týmto variantom
- časová náročnosť prípravy projektu
- vysporiadanie majetkovoprávných vzťahov (výkupy pozemkov)
- nutnosť vybudovať napojenie na železničnú a cestnú sieť
- návratnosť investície, ktorá bude viazaná na iné než čisto prístavné aktivity



6.4.1.3. Variant 1.b - „Lokalita Veľký Harčáš – redukcia“

V tomto variante sa taktiež predpokladá vybudovanie prístavu v lokalite rozvojového územia určeného územným plánom západne od osady Veľký Harčáš (*Obr.č. 40*). Návrh úplne rešpektuje situačný návrh prístavu v územnom pláne mesta Komárno, pričom sa jedná o redukovaný variant rozlohy bazénu prístavu tak, aby bol priestorovo porovnateľný s ostatnými variantmi a taktiež, aby vyhovoval požiadavkám na kapacitu prístavu.

Táto rozloha prístavu by bola ekonomicky prijateľná a využiteľná. Zároveň predpokladáme, že pozemky priliehajúce na navrhnutý prístav by bolo možné využiť na výstavbu priemyselnej zóny. Súčasťou vybudovania prístavu v tejto lokalite by bolo aj vybudovanie napojenia na železničnú a cestnú sieť.

Z hydrologického hľadiska je vjazd do prístavu navrhnutý v miestach, kde už nehrozí zvýšené zanášanie pri ľavom brehu Dunaja. V týchto miestach je v súčasnosti povolené kotvenie plavidiel (*podklad - 7.3.4 - Plavebná mapa z databázy SlovRIS – SVP š. p.*). Vjazd do prístavu v lokalite Veľký Harčáš bude podrobnejšie riešený nielen z hydrologického hľadiska v ďalšom stupni projektovej prípravy.

Predpokladá sa vybudovanie prístavného bazénu s dĺžkou prístavnej hrany 500 m (3 prístavné polohy pre preklad) a so šírkou 80 m. V rámci zázemie prístavu bude vybudovaná skladovacia plocha 200 x 100 m (2 ha) a silá pre sypký materiál. Špičkový preklad predpokladáme 2.200 ton/deň a 475 tis. ton/rok. V čele prístavu by bola vybudovaná rampa pre preklad Ro-Ro, najmä pre nové osobné automobily.





Obr.č. 40 - Prehľadná situácia – variant 1.b

Navrhnutá lokalita umožňuje využitie pre tieto druhy prekladu:

- sypké komodity potravinárske - obilie, šrot, krmivá
- sypké komodity technické - piesky, štrky, posypové soli, cement, ocelový šrot
- kusový tovar
- nadrozmerné a veľmi ťažké kusy
- nové automobily
- tekutý tovar – ropné produkty
- státie plavidiel s nebezpečným tovarom

V priestore prístavu by bolo možné prevádzkovať tieto činnosti:

- priamy preklad voda - pozemná komunikácia
- kompletizácia zákaziek, skladovanie a úprava tovaru (vrecovanie a iné spracovanie)
- dokončovanie investičných celkov, kompletizácia nadrozmerných a veľmi ťažkých kusov
- skladovanie a distribúcia nových automobilov
- skladovanie a distribúcia ropných produktov
- betonárka
- distribúcia stavebných hmôt



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

Dopravné napojenie:

Dopravné napojenie sa predpokladá rovnako ako u variantu 1.a železnicou na železničnú trať Komárno - Nové Zámky do zriaďovacej stanice pri obci Ďulov Dvor. Vhodné by bolo napojenie trojuholníkom tak, aby bol možný vjazd a výjazd zo smeru od Nových Zámkov a tiež zo smeru od Komárna. Cestné napojenie dočasné - sčasti existujúcou a sčasti novou komunikáciou cez Novú Lžu; výhľadové - novým napojením cez nové cestné prepojenie východne od lokality prístavu (riešené v územnom pláne) a ďalej napojenie na komunikáciu I/63 Komárno - Štúrovo.

Pre státie osobných kajutových lodí by boli vyčlenené polohy vo východnom bazéne neďaleko súčasného cestného mosta s priamym prístupom do mesta. V rovnakej lokalite by potom mohli stáť plavidlá LOD poskytujúce krátkodobé výlety. Na ploche dnešného prístavu by bolo umožnené státie autobusov a osobných vozidiel pre zákazníkov lodnej dopravy.

Ovplyvnenie variantu veľkými vodami:

Celá nákladná časť bude navrhnutá tak, aby plochy prístavu boli na úrovni koruny súčasnej protipovodňovej ochrany Dunaja. Pre vybudovanie bazénu prístavu vrátane vjazdu je nutné vyťažiť cca 0,65 mil. m³ zeminy. Na navýšenie územia priliehajúceho k plochám prístavného bazénu z kóty 107,15 – 110,4 m n. m. na kótu 112,0 m n. m., čo je súčasná úroveň protipovodňovej ochrany, je treba 0,5 mil. m³. Z toho vyplýva, že prevažná väčšina výkopovej zeminy pre prístav bude využitá na navýšenie územia a protipovodňovú ochranu prístavu, zvyšok môže byť využitý na navýšenie území pre budúcu priemyselnú zónu.

Investične je tento návrh nepochybne menej náročný ako variant s protipovodňovým ochranným múrom v dĺžke cca 3,6 km a nadzemnej výške 1,6 – 4,85 m. Zároveň by bolo nutné vybudovať podzemné steny a uzatvárateľný vjazdový objekt do prístavu.

V osobnej časti bude zachovaná súčasná protipovodňová ochrana mesta Komárna.

Rozvojové možnosti:

Vzhľadom k ploche tohto variantu ponúka platný územný plán mesta Komárno ďalšie rozvojové možnosti (možnosť výstavby priemyselnej zóny).

Využitie nespomenutých častí súčasného prístavu:

Medzi nešpecifikované časti súčasného prístavu patrí územie pozdĺž východného bazénu od polôh pre osobnú dopravu po sútok Dunaja s Váhom, ktoré by po revitalizácii bolo vhodné na využitie pre parkovú zeleň, cyklistický chodník a občiansku vybavenosť. Ďalej ide o celé územie v západnom bazéne, ktoré by bolo využiteľné pre malú plavbu a športy



spojené s vodou, a to vrátane využitia súčasných objektov po ich revitalizácii. Západný bazén by bol aj naďalej využívaný ako úkryt pre plavidlá pred veľkými vodami a ďalej tiež prevádzkovateľom lodenice.

Súlady s územným plánom:

I tento navrhnutý variant (redukovaný oproti variantu 1.a) je v súlade s platným územným plánom mesta Komárno.

VÝHODY variantu 1.b:

- úplne v súlade s územným plánom mesta Komárno
- územie poskytuje ďalšie rozvojové možnosti (vybudovanie priemyselnej zóny)
- sprístupnenie brehu Dunaja (súčasný prístav) pre aktivity mesta, využitie pre rekreačnú a lodnú osobnú dopravu
- premiestnením prístavu do lokality Harčáš bude vyriešený problém zvýšenej hlučnosti a prašnosti vplyvom prevádzky prístavu v blízkosti obytnej zóny mesta
- v tejto lokalite by bolo možné realizovať aj prekládku nebezpečného tovaru vzhľadom k dostatočnému odstupu od obytných zón
- možnosť postupného budovania prístavu po etapách

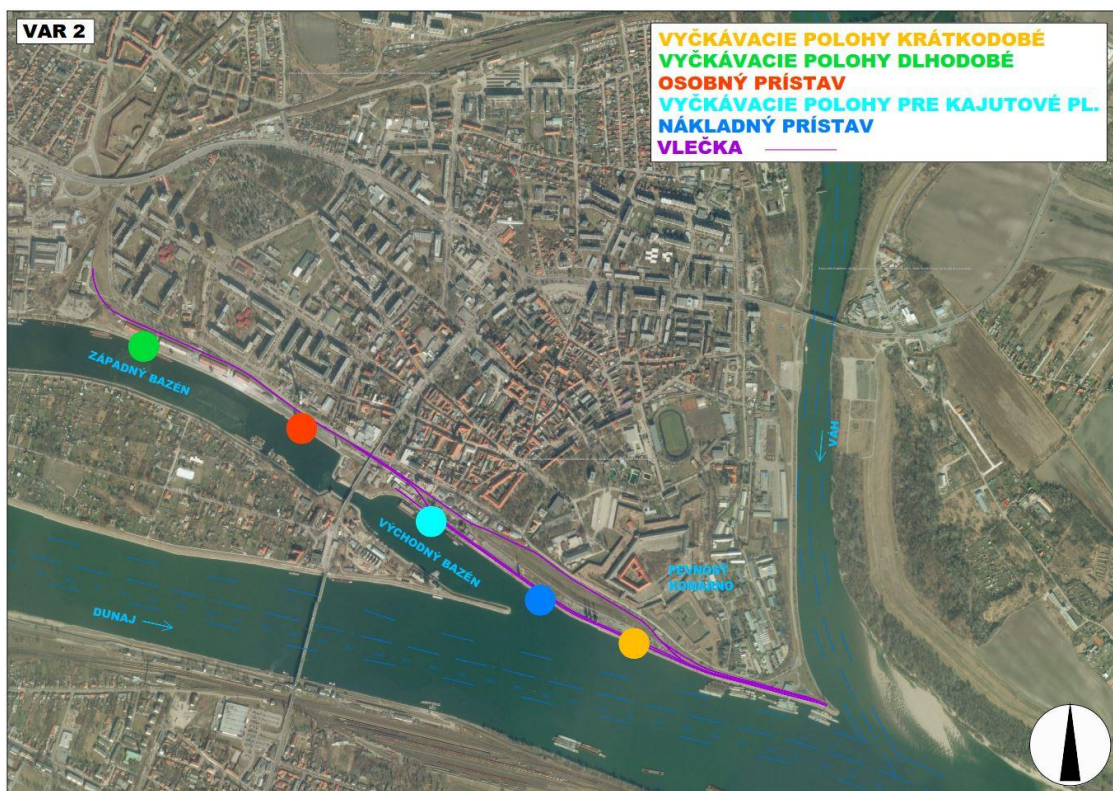
NEVÝHODY variantu 1.b:

- lokalita je súčasťou v územiach chránených podľa zákona o ochrane prírody a krajiny (NATURA 2000, VKP, ÚSES, krajinná zeleň)
- nesúhlas ŠOP SR - Správy CHKO Dunajské luhy s týmto variantom
- časová náročnosť prípravy projektu
- vysporiadanie majetkovoprávných vzťahov (výkupy pozemkov)
- nutnosť vybudovania napojenie na železničnú a cestnú sieť
- návratnosť investície, ktorá bude viazaná na iné, než čisto prístavné aktivity

6.4.1.4. Variant 2 - „Východný bazén - LOD vnútri bazéna“

V tomto variante sa predpokladá vybudovanie prístavu v lokalite východného bazéna od sútoku s Váhom po cca koniec starej pevnosti (Obr.č. 41). Predpokladá sa vybudovanie státi plavidiel pri zvislej hrane v dĺžke 500 m (3 prístavné polohy pre preklad) a 2 polohy vyčkávacie s dĺžkou 300 m. Špičkový preklad predpokladáme 2.200 ton/deň a 475 tis. ton/rok.





Obr.č. 41 - Prehľadná situácia – variant 2

Navrhnutá lokalita umožňuje využitie pre tieto druhy prekladu:

- sypké komodity potravinárske - obilie, šrot, krmivá
- sypké komodity technické - piesky, štrky, posypové soli,
- kusový tovar
- nadrozmerné a veľmi ťažké kusy
- tekutý tovar - ropné produkty v existujúcom termináli
- státie plavidiel s nebezpečným tovarom

V priestore prístavu by bolo možné prevádzkovať tieto činnosti:

- priamy preklad voda - cesta
- dokončovanie investičných celkov, kompletizácia nadrozmerných a veľmi ťažkých kusov
- skladovanie a distribúcia ropných produktov



Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy

Dopravné napojenie:

Napojenie na železniciu sa predpokladá na existujúcu železničnú vlečku do stanice Komárno. Vzhľadom na to, že cestné napojenie existujúceho prístavu je nevyhovujúce (vedené cez obytné územia), je možné realizovať cestné napojenie upravením a rozšírením existujúcej komunikácie po pravom brehu Váhu a jej napojením pred mostom cez Váh na komunikáciu I/63 Komárno – Štúrovo alebo realizovať prepojenie tzv. Eötvösovej ulice so štátnou cestou I.tr. I/64.

Pre státie osobných kajutových lodí by boli vyčlenené polohy vo východnom bazéne neďaleko súčasného cestného mosta s priamym prístupom do mesta. V rovnakej lokalite by potom mohli kotviť plavidlá LOD poskytujúce krátkodobé výlety. Na ploche dnešného prístavu by bolo umožnené státie autobusov a osobných vozidiel pre zákazníkov lodnej dopravy.

Ovplyvnenie variantu veľkými vodami:

Tento variant je z väčšej časti navrhnutý vo východnej časti prístavu, ktorá nie je chránená existujúcou protipovodňovou ochranou mesta. Ponúka sa možnosť pri prebudovaní šikmého nábrežného múru na zvislú stenu, navýšiť pri tejto príležitosti korunu múru tak, aby zároveň slúžil k ochrane prístavu na Q_{100} .

Rozvojové možnosti:

Variant s umiestnením prístavu v existujúcom areáli neponúka žiadne možnosti plošného rozvoja prístavu. Iba rozvoj vybavenia a ponúkaných služieb v rámci prístavu.

Využitie nespomínaných častí súčasného prístavu:

Medzi nešpecifikované časti súčasného prístavu patrí územie na sútoku Dunaja s Váhom, ktoré by po revitalizácii bolo vhodné na využitie pre parkovú zeleň, cyklistický chodník a občiansku vybavenosť. Ďalej ide o celé územie v západnom bazéne, ktoré by bolo využiteľné pre malú plavbu a športy spojené s vodou, a to vrátane využitia súčasných objektov po ich revitalizácii. Západný bazén by bol aj naďalej využívaný ako úkryt pre plavidlá pred veľkými vodami a ďalej tiež prevádzkovateľom lodnice.

Súlad s územným plánom:

Tento variant nie je úplne v súlade s platným územným plánom mesta Komárno, najmä vo východnej časti prístavu, kde zasahuje do plôch zelene sídla a plôch komerčnej občianskej vybavenosti.



VÝHODY variantu 2:

- ŠOP SR - Správa CHKO Dunajské luhy tento variant akceptuje
- možnosť využitia súčasného železničného a cestného napojenia
- nižšie investičné náklady oproti variantom 1.a a 1.b
- možnosť postupnej realizácie bez prerušenia prevádzky
- pozemky vo vlastníctve VP, a. s.
- prekládka nákladného prístavu bude realizovaná vo východnom bazéne, dôjde teda k obmedzeniu vplyvu prašnosti a hlučnosti na obytnú zónu pri západnom bazéne
- nákladný prístav nie je obmedzený limitmi vjazdového objektu do západného bazéna
- možnosť využitia plôch a objektov prístavu pri západnom bazéne pre sprístupnenie obyvateľom mesta aj užívateľom rekreačného prístavu (občianska vybavenosť - zázemie, kaviarne, reštaurácie, obchody)

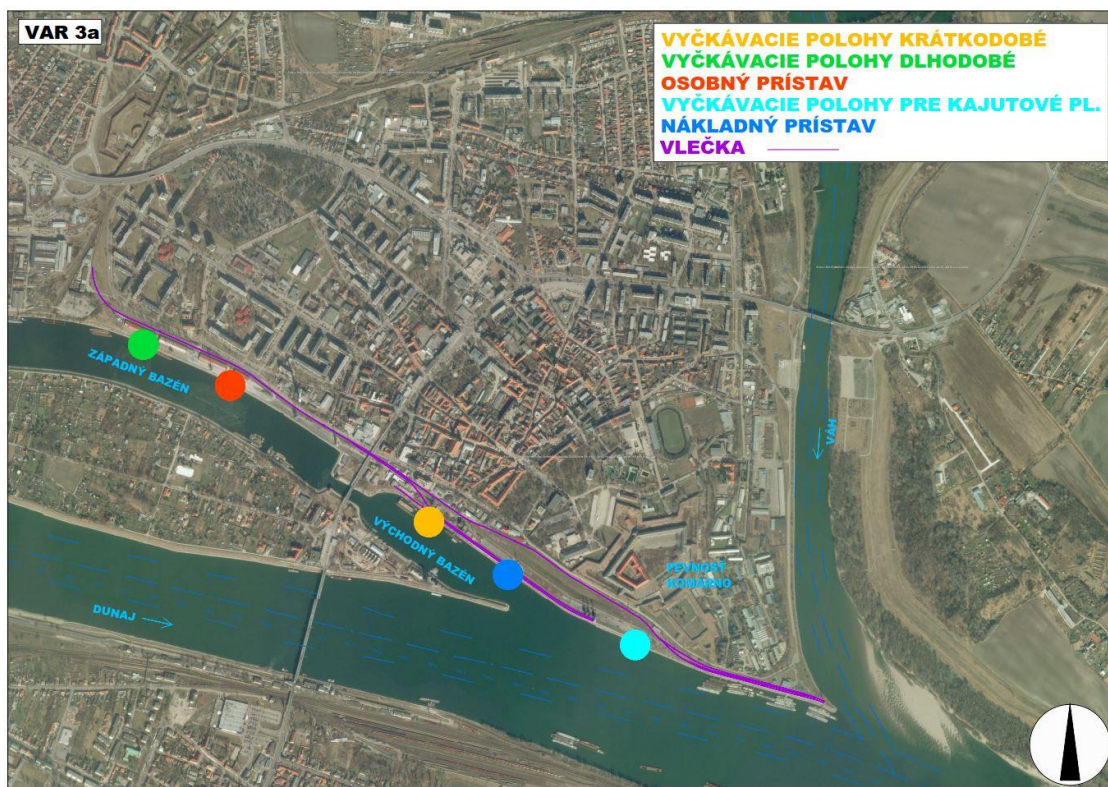
NEVÝHODY variantu 2:

- nie je v súlade s územným plánom mesta Komárno
- územie neumožňuje ďalší plošný rozvoj prístavu
- vzhľadom na umiestnenie časti prístavu v ochrannom pásme NKP - Pevnostný systém Komárno nie je v súlade so záujmami pamiatkovej starostlivosti
- platná nájomná zmluva do roku 2027
- východná časť prístavu nie je chránená existujúcou protipovodňovou ochranou mesta
- prebudovanie šikmého nábrežného múru na zvislú stenu alebo vybudovanie dalbových státí
- v západnom i východnom bazéne je nutné upraviť dno bagrovaním
- nevhodné umiestnenie osobného prístavu pre kajutové lode v susedstve dlhodobých vyčkávacích polôh



6.4.1.5. Variant 3.a - „Východný bazén – LOD na rieke“

V tomto variante sa predpokladá vybudovanie prístavu v lokalite východného bazéna od súčasného premostenia bazéna smerom k sútoku s Váhom (Obr.č. 42). Predpokladá sa vybudovanie státi plavidiel pri zvislej hrane v dĺžke 500 m (3 prístavné polohy pre preklad) bez vyčkávacích polôh. Špičkový preklad predpokladáme 2.200 ton/deň a 475 tis. ton/rok. Pri premostení bazéna by bola vybudovaná poloha pre preklad Ro-Ro, najmä pre preklad nových automobilov.



Obr.č. 42 - Prehľadná situácia – variant 3.a

Navrhnutá lokalita umožňuje využitie pre tieto druhy prekladu:

- sypké komodity potravinárske - obilie, šrot, krmivá
- sypké komodity technické - piesky, štrky, posypové soli,
- kusový tovar
- nadrozmerné a veľmi ťažké kusy
- nové automobily

V priestore prístavu by bolo možné prevádzkovať tieto činnosti:

- priamy preklad voda - cesta



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

- kompletizácia zákaziek, skladovanie a úprava tovaru (vrecovanie a iné spracovanie)
- dokončovanie investičných celkov, kompletizácia nadrozmerných a veľmi ťažkých kusov
- skladovanie a distribúcia nových automobilov
- betonárka
- distribúcia stavebných hmôt

Dopravné napojenie:

Napojenie na železniciu sa predpokladá na existujúcu železničnú vlečku do stanice Komárno. Vzhľadom na to, že cestné napojenie existujúceho prístavu je nevyhovujúce (vedené cez obytné územia), je možné realizovať cestné napojenie upravením a rozšírením existujúcej komunikácie po pravom brehu Váhu a jej napojením pred mostom cez Váh na komunikáciu I/63 Komárno – Štúrovo alebo realizovať prepojenie tzv. Eötvösovej ulice so štátnou cestou I.tr. I/64.

Pre státie osobných kajutových lodí by boli vyčlenené polohy vo východnom bazéne východne od nákladnej časti blízko Pevnosti Komárno. V rovnakej lokalite by potom mohli stáť plavidlá LOD poskytujúce krátkodobé výlety. Na ploche dnešného prístavu by bolo umožnené státie autobusov a osobných vozidiel pre zákazníkov lodnej dopravy.

Ovplyvnenie variantu veľkými vodami:

Tento variant je z väčšej časti navrhnutý vo východnej časti prístavu, ktorá nie je chránená existujúcou protipovodňovou ochranou mesta. Ponúka sa možnosť pri prebudovaní šikmého nábrežného múru na zvislú stenu, navýšiť pri tejto príležitosti korunu múru tak, aby zároveň slúžil k ochrane prístavu na Q_{100} .

Rozvojové možnosti:

Variant s umiestnením prístavu v existujúcom areáli neponúka žiadne možnosti plošného rozvoja prístavu. Iba rozvoj vybavenia a ponúkaných služieb v rámci prístavu.

Využitie nespomínaných častí súčasného prístavu:

Západný bazén prístavu by bol využitý pre státie malých a športových plavidiel a ako dlhodobé státie nákladných plavidiel. Brehová časť by bola využitá ako zázemie prístaviska malých plavidiel a bola by sprístupnená obyvateľom a návštevníkom Komárna. Možnosť využitia západného bazéna pre športové plavidlá bude v ďalšej fáze Štúdie realizovateľnosti prediskutovaná s ostatnými užívateľmi západného bazéna a najmä s Dopravným úradom.



V súčasnom priestore vymedzenom pre státie plavidiel s nebezpečným tovarom bude táto aktivita ponechaná, pričom bude splnená odstupová vzdialenosť 100 m státia plavidiel od osídlených oblastí, občianskeho vybavenia alebo skladovacích nádrží, ktorá je daná *Európskou dohodou o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ADN)*.

Súlady s územným plánom:

Tento variant nie je úplne v súlade s platným územným plánom mesta Komárno, najmä vo východnej časti prístavu, kde zasahuje do plôch zelene sídla a plôch komerčnej občianskej vybavenosti.

VÝHODY variantu 3.a:

- ŠOP SR - Správa CHKO Dunajské luhy tento variant akceptuje
- možnosť využitia súčasného železničného a cestného napojenia
- nižšie investičné náklady oproti variantom 1.a a 1.b, možnosť postupnej realizácie
- pozemky vo vlastníctve VP, a. s.
- prekládka nákladného prístavu bude realizovaná vo východnom bazéne, dôjde teda k obmedzeniu vplyvu prašnosti a hlučnosti na obytnú zónu pri západnom bazéne
- nákladný prístav nie je obmedzený limitmi vjazdu objektu do západného bazéna
- možnosť využitia plôch a objektov prístavu pri západnom bazéne pre sprístupnenie obyvateľom mesta aj užívateľom rekreačného prístavu (občianska vybavenosť - zázemie, kaviarne, reštaurácie, obchody)

NEVÝHODY variantu 3.a:

- nie je v súlade s územným plánom mesta Komárno
- územie neumožňuje ďalší plošný rozvoj prístavu
- vzhľadom na umiestnenie časti prístavu v ochrannom pásme NKP - Pevnostný systém Komárno nie je v súlade so záujmami pamiatkovej starostlivosti
- platná nájomná zmluva do roku 2027
- východná časť prístavu nie je chránená existujúcou protipovodňovou ochranou mesta



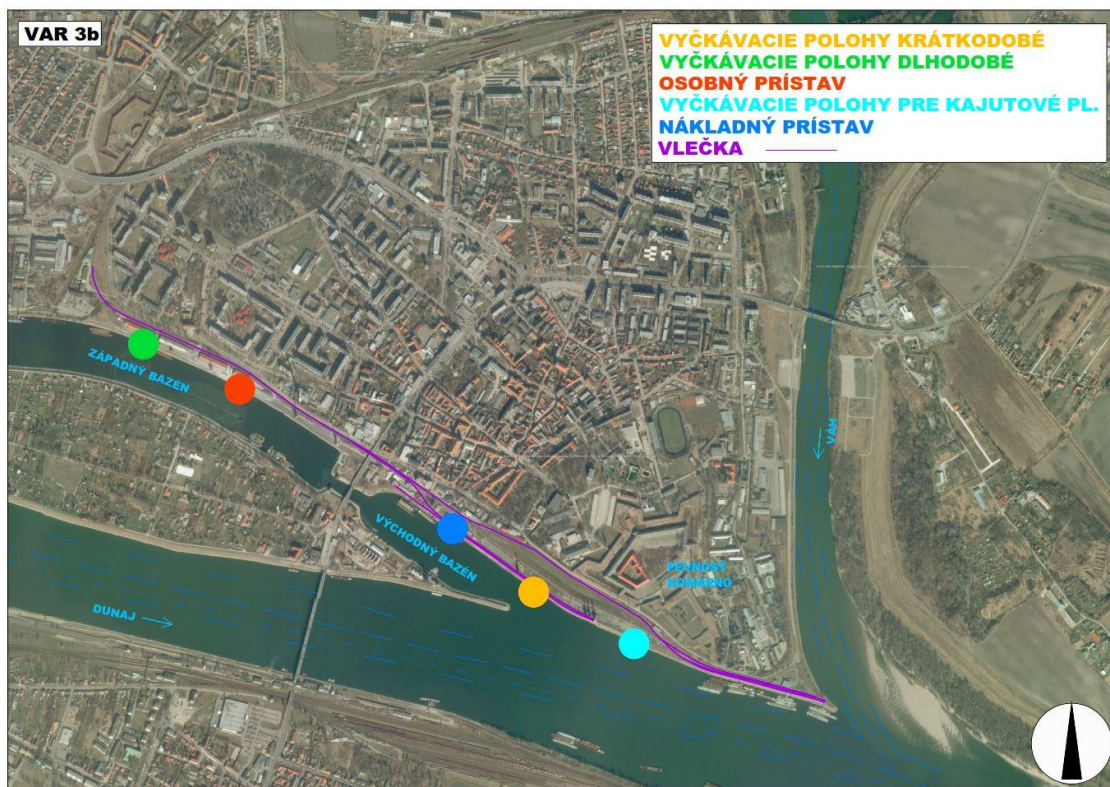
- prebudovanie šikmého nábrežného múru na zvislú stenu alebo vybudovanie státí pri dalbách
- v západnom i východnom bazéne je nutné upraviť dno bagrovaním
- státie kajutových plavidiel v blízkosti prekladových polôh nebezpečného tovaru

6.4.1.6. Variant 3.b - „Východný bazén – LOD na rieke – v súlade s ÚP“

V tomto variante sa predpokladá vybudovanie prístavu v lokalite východného bazéna od súčasného premostenia bazéna smerom k sútoku s Váhom (*Obr.č. 43*). Predpokladá sa vybudovanie státia plavidiel pri zvislej hrane v dĺžke 500 m (3 prístavné polohy pre preklad) s vyčkávacími polohami krátkodobými. Špičkový preklad je možný v hodnote 2.200 ton/deň a 475 tis. ton/rok. Pri premostení bazéna by bola vybudovaná poloha pre preklad Ro-Ro, najmä pre preklad nových automobilov. Usporiadanie prístavu by bolo také, aby nebol uzavretý pohľad z parku pri hrade na Dunaj.

Výška stavieb by bola taká, aby stavby nekonkurovali okolitej výstavbe a pokiaľ to bude možné, konštrukcie stavieb by boli využité aj pre návštevníkov (vyhliadkové plošiny, sedenie) tak, aby sa mohlo mesto prelínať s prístavom. Zároveň existujúce budovy medzi vlečkou v prístave a ulicou Dunajské nábrežie budú tvoriť clonu medzi vykonávanou prekládkou a centrom mesta, a tým dôjde k obmedzeniu vplyvu prašnosti a hlučnosti pri prevádzke nákladného prístavu.





Obr.č. 43 - Prehľadná situácia – variant 3.b

Navrhnutá lokalita umožňuje využitie pre tieto druhy prekladu:

- sypké komodity potravinárske - obilie, šrot, krmivá
- sypké komodity technické - piesky, štrky, posypové soli
- kusový tovar
- nadrozmerné a veľmi ťažké kusy
- nové automobily

V priestore prístavu by bolo možné prevádzkovať tieto činnosti:

- priamy preklad voda - pozemná komunikácia
- kompletizácia zákaziek, skladovanie a úprava tovaru (vrecovanie a iné spracovanie)
- dokončovanie investičných celkov, kompletizácia nadrozmerných a veľmi ťažkých kusov
- skladovanie a distribúcia nových automobilov
- betonárka
- distribúcia stavebných hmôt

Dopravné napojenie:

Napojenie na železnicu sa predpokladá na existujúcu železničnú vlečku do stanice Komárno. Vzhľadom na to, že cestné napojenie existujúceho prístavu je nevyhovujúce



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

(vedené cez obytné územia), je možné realizovať cestné napojenie upravením a rozšírením existujúcej komunikácie po pravom brehu Váhu a jej napojením pred mostom cez Váh na komunikáciu I/63 Komárno – Štúrovo alebo realizovať prepojenie tzv. Eötvösovej ulice so štátnou cestou I.tr. I/64.

Pre státie osobných kajutových lodí by boli vyčlenené polohy vo východnom bazéne východne od nákladnej časti blízko Pevnosti Komárno. V rovnakej lokalite by potom mohli kotviť plavidlá LOD poskytujúce krátkodobé výlety. Na ploche dnešného prístavu by bolo umožnené státie autobusov a osobných vozidiel zákazníkov lodnej dopravy.

Ovplyvnenie variantu veľkými vodami:

Tento variant je z väčšej časti navrhnutý vo východnej časti prístavu, ktorá nie je chránená existujúcou protipovodňovou ochranou mesta. Ponúka sa možnosť pri prebudovaní šikmého nábrežného múru na zvislú stenu, navýšiť pri tejto príležitosti korunu múru tak, aby zároveň slúžil k ochrane prístavu na Q₁₀₀.

Rozvojové možnosti:

Variant s umiestnením prístavu v existujúcom areáli neponúka žiadne možnosti plošného rozvoja prístavu. Iba rozvoj vybavenia a ponúkaných služieb v rámci prístavu.

Využitie nespomínaných častí súčasného prístavu:

Do doby životnosti budú ponechané aktivity na súčasnom prekladisku tekutých produktov. Súčasne bude zachované státie plavidiel s nebezpečným tovarom v doterajšom umiestnení, pričom bude splnená odstupová vzdialenosť 100 m státi plavidiel od osídlených oblastí, občianskeho vybavenia alebo skladovacích nádrží, ktorá je daná *Európskou dohodou o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ADN)*.

Západný bazén prístavu by bol využitý pre státie malých a športových plavidiel a ako dlhodobé státie nákladných plavidiel. Možnosť využitia západného bazéna pre športové plavidlá bude v ďalšej fázy Štúdie realizovateľnosti prediskutované s ostatnými užívateľmi západného bazéna a najmä s Dopravným úradom. Brehová časť by bola využitá ako zázemie prístaviska malých plavidiel a bola by sprístupnená obyvateľom a návštevníkom Komárna.

Súlady s územným plánom:

Tento navrhnutý variant je v súlade s platným územným plánom mesta Komárno.



VÝHODY variantu 3.b:

- plne v súlade s územným plánom mesta Komárno
- umiestnenie prístavu mimo ochranného pásma NKP - Pevnostný systém Komárno, teda v súlade so záujmami pamiatkovej starostlivosti
- ŠOP SR - Správa CHKO Dunajské luhy tento variant akceptuje
- možnosť využitia súčasného železničného a cestného napojenia
- nižšie investičné náklady oproti variantom 1.a a 1.b
- možnosť postupného budovania bez prerušenia prevádzky
- pozemky vo vlastníctve VP, a. s.
- prekládka nákladného prístavu bude realizovaná vo východnom bazéne, dôjde teda k obmedzeniu vplyvu prašnosti a hlučnosti na obytnú zónu pri západnom bazéne
- existujúce budovy medzi vlečkou v prístave a ulicou Dunajskej nábrežie budú tvoriť clonu medzi vykonávanou prekládkou a centrom mesta
- usporiadanie prístavu by bolo také, aby nebol uzavretý pohľad z parku pri pevnosti na Dunaj
- nákladný prístav nie je obmedzený limitmi vjazdového objektu do západného bazéna
- možnosť využitia plôch a objektov prístavu pri západnom bazéne pre sprístupnenie obyvateľom mesta aj užívateľom rekreačného prístavu (občianska vybavenosť - zázemie, kaviarne, reštaurácie, obchody), pričom ekonomické prínosy budú vyhodnotené v ďalšej fázy Štúdie realizovateľnosti.

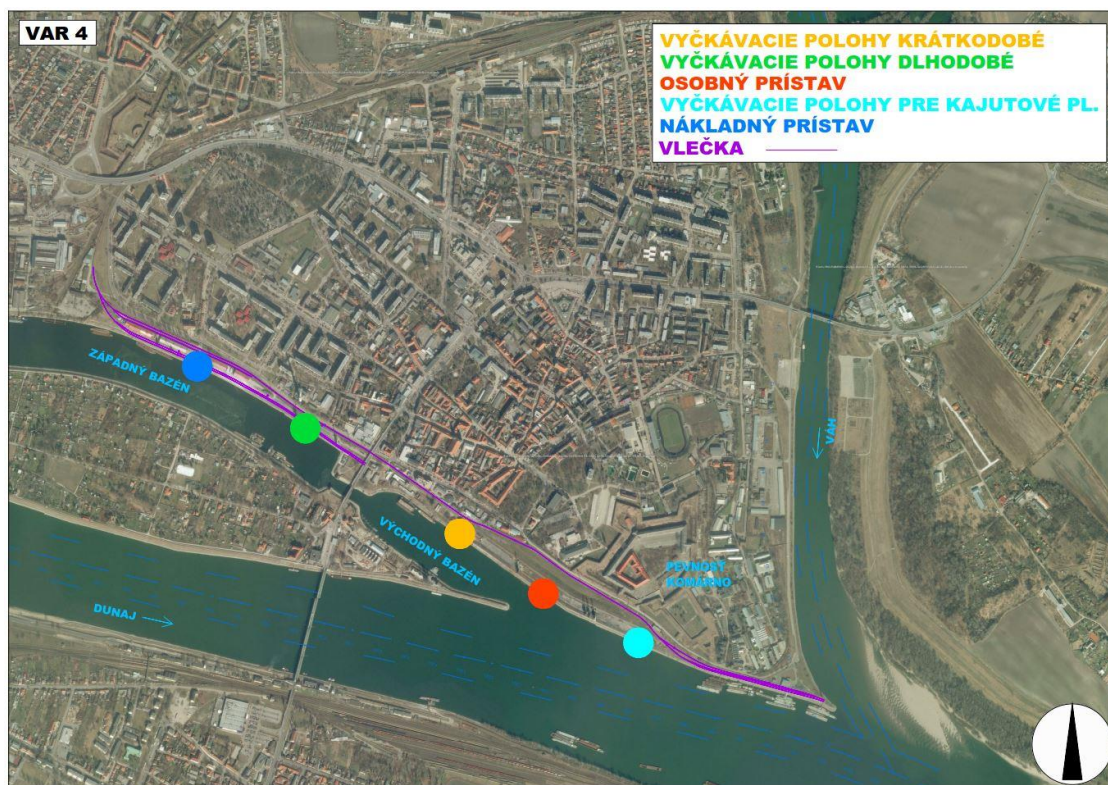
NEVÝHODY variantu 3.b:

- územie neumožňuje ďalší plošný rozvoj prístavu
- platná nájomná zmluva (č. 19/2002) do roku 2027 medzi VP, a. s. a - SPaP, a. s. (podrobnejšie v kap. 3.8.2.1)
- východná časť prístavu nie je chránená existujúcou protipovodňovou ochranou mesta
- prebudovanie šikmého nábrežného múru na zvislú stenu alebo vybudovanie státí pri dalbách
- vo východnom bazéne je nutné dno upraviť bagrovaním na parametre odpovedajúce plavebným hĺbkam



6.4.1.7. **Variant 4 – „Západný bazén“**

V tomto variante sa predpokladá vybudovanie prístavu v lokalite západného bazéna (**Obr.č. 44**). Predpokladá sa vybudovanie státi plavidiel pri zvislej hrane v dĺžke 500 m (3 prístavné polohy pre preklad) s vyčkávacími polohami krátkodobými. Špičkový preklad predpokladáme 2.200 ton/deň a 475 tis. ton/rok



Obr.č. 44 - Prehľadná situácia – variant 4

Navrhnutá lokalita umožňuje využitie pre tieto druhy prekladu:

- sypké komodity potravinárske - obilie, šrot, krmivá
- sypké komodity technické - piesky, štrky, posypové soli, cement, ocelový šrot
- kusový tovar
-
- nadrozmerné a veľmi ťažké kusy
- tekutý tovar - ropné produkty

V priestore prístavu by bolo možné prevádzkovať tieto činnosti:

- priamy preklad voda - pozemná komunikácia
- kompletizácia zákaziek, skladovanie a úprava tovaru (vrecovanie a iné spracovanie)
- dokončovanie investičných celkov, kompletizácia nadrozmerných a veľmi ťažkých kusov



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**

- skladovanie a distribúcia ropných produktov
- betonárka
- distribúcia stavebných hmôt

Dopravné napojenie:

Napojenie na železniciu sa predpokladá na existujúcu železničnú vlečku do stanice Komárno. Cestné napojenie vykonaním prejazdovej úpravy železničnej vlečky a novým napojením na mimoúrovňovú križovatku ulíc Bratislavská cesta (I/63) a Pri Panoráme a prostredníctvom I/63 na ďalšiu komunikačnú sieť.

Pre státie osobných kajutových lodí by boli vyčlenené polohy vo východnom bazéne blízko Pevnosti Komárno s priamym prístupom do mesta. V rovnakej lokalite by potom mohli kotviť plavidlá osobnej lodnej dopravy poskytujúce krátkodobé výlety. Na ploche dnešného prístavu by bolo umožnené státie autobusov a osobných vozidiel pre zákazníkov lodnej dopravy.

Ovplyvnenie variantu veľkými vodami:

V tomto variante je nákladná časť prístavu navrhnutá v západnej časti prístavu, ktorá je chránená existujúcou protipovodňovou ochranou mesta, keď sa pri povodni zavrie vjazdová brána do západného bazéna. Vo východnej časti prístavu, kde nie je vybudovaná protipovodňová ochrana, ponúka sa možnosť navrhnuť vybavenie osobného prístavu stavebne tak, aby odolalo prípadnej zvýšenej povodňovej hladine.

Rozvojové možnosti:

Variant s umiestnením prístavu v existujúcom areáli neponúka žiadne možnosti plošného rozvoja prístavu. Iba rozvoj vybavenia a ponúkaných služieb v rámci prístavu.

Využitie nespomínaných častí súčasného prístavu:

Do doby životnosti či vyriešenia majetkovoprávných vzťahov budú ponechané aktivity na súčasnom prekladisku tekutých produktov. Súčasne bude zachované státie plavidiel s nebezpečným tovarom v doterajšom umiestnení.

Súlady s územným plánom:

Tento navrhnutý variant je v súlade s platným územným plánom mesta Komárno.



VÝHODY variantu 4.:

- v súlade s územným plánom mesta Komárno
- umiestnenie prístavu mimo ochranného pásma NKP - Pevnostný systém Komárno, teda v súlade so záujmami pamiatkovej starostlivosti
- ŠOP SR - Správa CHKO Dunajské luhy tento variant akceptuje
- možnosť využitia súčasného železničného a cestného napojenia
- nižšie investičné náklady oproti variantom 1.a a 1.b
- pozemky vo vlastníctve VP, a. s.
- možnosť využitia plôch a objektov prístavu pri východnom bazéne pre sprístupnenie obyvateľom mesta aj užívateľom rekreačného prístavu (občianska vybavenosť - zázemie, kaviarne, reštaurácie, obchody)
- západný bazén prístavu je chránený existujúcou protipovodňovou ochranou mesta

NEVÝHODY variantu 4.:

- územie neumožňuje ďalší plošný rozvoj prístavu
- platná nájomná zmluva do roku 2027
- prebudovanie šikmého nábrežného múru na zvislú stenu alebo vybudovanie státí pri dalbách
- nákladný prístav je obmedzený limitmi vjazdového objektu do západného bazéna
- je potrebné navrhnuť riešenie k obmedzeniu hlučnosti a prašnosti z prevádzky nákladného prístavu a jeho vplyvu na príľahlú obytnú zónu
- v západnom i východnom bazéne je nutné upraviť dno bagrovaním
- väčšie prehrádky v západnom bazéne pre nákladný prístav by mohli narušiť zaílované dno bazéna a tým ohroziť zdroje pitnej vody na Alžbetinom ostrove

6.4.1.8. Variant 5 – „Ústie Váhu“

V tomto variante sa predpokladá vybudovanie prístavu na pravom brehu Váhu tesne pri ústí Váhu do Dunaja (*Obr.č. 45*). Predpokladá sa vybudovanie státia plavidiel pri šikmom brehu v dĺžke 300 m (2 prístavné polohy pre preklad) s 1 vyčkávacou polohou krátkodobou. Špičkový preklad predpokladáme 1.500 ton/deň a 317 tis. ton/rok.

Pre využitie tejto možnosti umiestnenia prístavu bude potrebné udržiavanie plavebnej dráhy na Váhu s jej návrhovými parametrami. Ďalej sú tu problematické nautické podmienky, pretože v tejto lokalite nie je možné otáčanie a plavidlá budú musieť cúvať, čo bolo



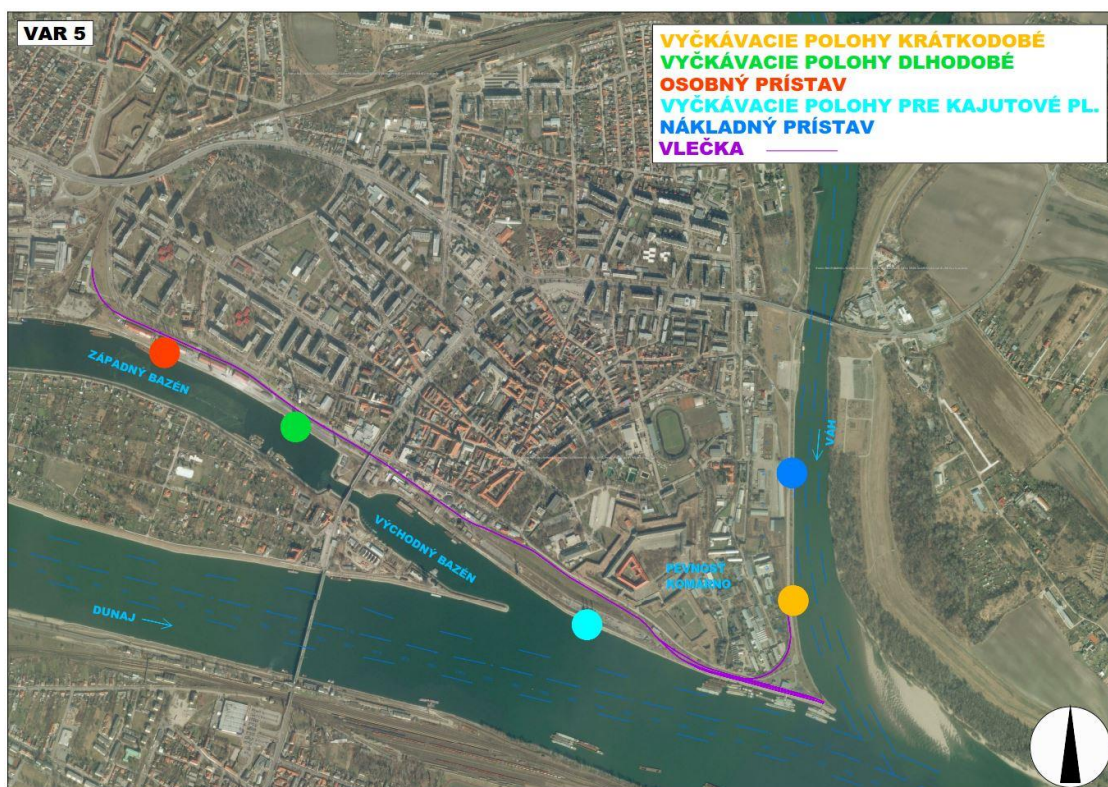
konzultované s odborníkmi z Dopravného úradu. Podľa nášho názoru sa naviac pri tomto umiestnení prístavu nebude jednať o prístav na Dunajskej vodnej ceste klasifikovanej tr. VII. Vodná cesta Váh je zaradená v úseku od sútoku Váhu s Dunajom do triedy č. VIa, čo znamená, že oproti Dunaju je rozdiel v maximálnych rozmeroch tlačnej zostavy (v šírke i dĺžke), ostatné parametre vodnej cesty sú zhodné s triedou VII. a VIa.

Navrhnutá lokalita umožňuje využitie pre tieto druhy prekladu:

- sypké komodity potravinárske - obilie, šrot, krmivá
- sypké komodity technické - piesky, štrky, posypové soli, cement, ocelový šrot
- kusový tovar

V priestore prístavu by bolo možné prevádzkovať tieto činnosti:

- priamy preklad voda - pozemná komunikácia
- kompletizácia zákaziek, skladovanie a úprava tovaru (vrecovanie a iné spracovanie)
- betonárka
- distribúcia stavebných hmôt



Obr.č. 45 - Prehľadná situácia – variant 5

Dopravné napojenie:

Dopravné napojenie sa predpokladá železnicou na existujúcu železničnú vlečku do stanice Komárno s obnovením vlečky cez ulicu Elektrárenskú cestu. Cestné napojenie mestskými komunikáciami z cesty I/63 z križovatky za mostom cez Váh a prostredníctvom cesty I/63 na ďalšiu komunikačnú sieť. Pozdĺž pravého brehu Váhu v súčasnosti vedie verejná komunikácia, ktorú by bolo vhodné preložiť tak, aby bola vedená až za priestorom prístavu a skladovacích plôch.

Pre státie osobných kajutových lodí by boli vyčlenené polohy vo východnom bazéne blízko Pevnosti Komárno s priamym prístupom do mesta. V rovnakej lokalite by potom mohli kotviť plavidlá osobnej lodnej dopravy poskytujúce krátkodobé výlety. Na ploche dnešného prístavu by bolo umožnené státie autobusov a osobných vozidiel pre zákazníkov lodnej dopravy.

Ovplyvnenie variantu veľkými vodami:

V tomto variante je nákladná časť prístavu (skladovacie plochy) na pravom brehu Váhu umiestnená za protipovodňovým múrom. Časť prístavu pre malé a športové plavidlá je umiestnená v západnej časti prístavu, ktorá je chránená existujúcou protipovodňovou ochranou mesta, keď sa pri povodni zavrie vjazdová brána do západného bazéna. Vo východnej časti prístavu, kde nie je vybudovaná protipovodňová ochrana, ponúka sa možnosť navrhnúť vybavenie terminálu LOD a parkovísk stavebne tak, aby odolali prípadnej zvýšenej povodňovej hladine.

Rozvojové možnosti:

Variant s umiestnením prístavu v existujúcom areáli neponúka žiadne možnosti plošného rozvoja prístavu. Iba rozvoj vybavenia a ponúkaných služieb v rámci prístavu.

Využitie nespomínaných častí súčasného prístavu:

Do doby životnosti budú ponechané aktivity na súčasnom prekladisku tekutých produktov. Súčasne bude zachované státie plavidiel s nebezpečným tovarom v doterajšom umiestnení. Západný bazén prístavu by bol využitý pre státie malých a športových plavidiel a ako dlhodobé státie nákladných plavidiel. Brehová časť by bola využitá ako zázemie prístaviska malých plavidiel a bola by sprístupnená obyvateľom a návštevníkom Komárna.



Súlady s územným plánom:

Tento variant nie je úplne v súlade s platným územným plánom mesta Komárno, keďže po pravom brehu Váhu je vedená Vážska cyklomagistrála.

VÝHODY variantu 5.:

- ŠOP SR - Správa CHKO Dunajské luhy tento variant akceptuje
- možnosť využitia súčasného železničného a cestného napojenia
- nižšie investičné náklady oproti variantom 1.a a 1.b
- pozemky areálu „Tabaková“ vo vlastníctve VP, a. s.
- usporiadanie prístavu by bolo také, aby nebol uzavretý pohľad z parku pri hrade na Dunaj
- možnosť využitia plôch a objektov prístavu pri západnom i východnom bazéne pre sprístupnenie obyvateľom mesta aj užívateľom rekreačného prístavu (občianska vybavenosť - zázemie, kaviarne, reštaurácie, obchody)

NEVÝHODY variantu 5.:

- nie je v súlade s územným plánom mesta Komárno
- prístav nie je umiestnený na Dunajskej vodnej ceste
- nutnosť vybudovať plavebnú dráhu na Váhu, nepretržité zanášanie sútoku Váhu s Dunajom, problematické nautické podmienky, nie je možné otáčanie plavidiel
- územie neumožňuje ďalší plošný rozvoj prístavu
- pre železničné napojenie je potreba obnoviť vlečku cez ulicu Elektrárenskú cestu
- verejnú komunikáciu vedúcu pozdĺž pravého brehu Váhu bude vhodné preložiť, pričom pozemky pod komunikáciou nie sú v majetku VP, a. s.
- pozemky v areáli „Tabaková“ sú čiastočne v prenájme
- existujúca protipovodňová ochrana areálu je až za existujúcou komunikáciou na brehu Váhu
- prebudovanie šikmého nábrežného múru na zvislú stenu alebo vybudovanie stĺpí pri dalbách



6.4.1.9. Všeobecne ku všetkým variantom

Vo všetkých variantoch sa predpokladá vybudovanie možností pripojenia plavidiel na jednotlivých polohách na elektrickú energiu s tým, že počas kotvenia v prístave nebudú plavidlá smieť vyrábať elektrickú energiu pre svoju prevádzku generátormi. Súčasne bude možné v prístave dopĺňať pitnú vodu a bolo by možné zásobovať plavidlá pohonnými hmotami.

Ďalej sa počíta s tým, že v rámci vybavenia prístavu budú plavidlá po vyložení tovaru čistené.

Prístavná hrana

V rámci technického riešenia prístavných polôh je potrebné posúdiť možnosť úpravy existujúcej šikmej nábrežnej hrany na zvislý prístavný múr, ktorý umožní bližšie státie plavidiel pri prekládke tovaru. Tým budú nižšie nároky na vyloženie žeriavom s možnosťou väčšej nosnosti žeriavu, a tým aj skrátenie doby prekládky. Pri rozhodnutí vybudovania zvislého prístavného múru, navrhujeme korunu tohto nového múru vo východnej časti prístavu navýšiť tak, aby zároveň fungoval ako protipovodňová ochrana východnej časti prístavu.

Technické riešenie prístavného múru je znázornené v priečných rezoch, ktoré sú grafickou prílohou B.5.

6.4.1.10. Prerokovanie zámeru

Všetky navrhnuté varianty sme predstavili na rokovaníach s dotknutými inštitúciami (Dopravný úrad (ďalej „DÚ“), Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. (ďalej „SVP š. p.“), Mesto Komárno).

Zástupcovia DÚ konštatovali, že najvhodnejší variant z hľadiska rozmiestnenia je var.3.a spolu s modifikovaným var. 3.b (úprava podľa nového územného plánu). Ďalej upozornili, že v západnom i východnom bazéne je nutné upraviť dno a s bagrovaním rátať aj do prevádzkových nákladov, pričom bagrovanie vykonáva výhradne SVP, š. p. V západnom bazéne je nutné počítať s obmedzením hĺbok vo vjazdovom objekte (pri vodostave v Komárne "0" = 103,33 m n. m. je hĺbka 1,0 m) a tiež prah pre uzatváranie PPO brány pri každom zatváraní je potrebné čistiť a kontrolovať potápačmi. Pri variante č. 5 spracovateľa upozornili, že bude potrebná úprava plavebnej dráhy na Váhu, z dôvodu problematických nautických podmienok, pretože v tejto lokalite nie je možné otáčanie a plavidlá budú musieť cúvať.



Zástupcovia SVP, š. p. k variantnému riešeniu umiestnenia prístavu nemali žiadne pripomienky. Upozornili však na to, že nie je zrejмый technický stav nábrežného múru, hĺbka založenia atď., pričom podklady od nábrežného múru prístavu zrejme nemá SVP, š. p. k dispozícii. Ďalej je nutné jednoznačne definovať hranicu medzi prístavom a vodným tokom tzn. hranicu územia, ktoré spravuje SVP, š. p. a VP, a. s. bez ohľadu na to, čie sú pozemky, majetkovoprávne vzťahy pri uvažovaní výstavby na pozemkoch SVP, š. p. možno riešiť v budúcnosti napr. výpožičkami a pod.

Zástupcovia mesta Komárno trvajú na premiestnení prístavu do lokality Veľký Harčáš, pričom tento zámer je v schválenom Územnom pláne mesta Komárno z 10/2018 a s posúdením ďalších variantov počkajú na závery MP.

Dňa 11.4.2019 boli varianty rozvoja prístavu predstavené na spoločnom zasadnutí Finančnej komisie a Komisie územného plánovania, životného prostredia a pre rozvoj mesta pri Mestskom zastupiteľstve v Komárne. Na základe tohto prerokovania s odhlasovaním súhlasu oboch Komisí s variantmi 3.b a 1.b vydalo dňa 17.4.2019 Mesto Komárno stanovisko k určeniu rozsahu hodnotenia SEA, v ktorom odporúča rozpracovanie dvoch variantov, a to variantu 1.b v mestskej časti Harčáš a variant 3.b v mieste existujúceho prístavu.

6.4.1.11. Ocenenie nákladov a výnosov jednotlivých variantov

V tejto fáze nebudú oceňované jednotlivé investície, ale do multikriteriálnej analýzy vstupujú náklady iba porovnaním jednotlivých variantov. Náklady sú uvažované pre také varianty technického riešenia, ktoré sú najlacnejšie. Napríklad pre zaistenie kotvenia plavidiel pri zvislom múre sa počíta s využitím dalieb. Rovnako tržby, lebo zisky sú počítané pomerovo a odrážajú kapacitu jednotlivých variantov. Podrobný odhad nákladov a tržieb bude urobený v rámci CBA analýzy pre vybraný variant.



6.5. Multikritériálne posúdenie navrhnutých strategických variantov rozvoja prístavu

6.5.1. Spôsob expertného hodnotenia

Multikritériálne posúdenie je prehľadne uvedené v tabuľke (Tab.č. 59).

Pre hodnotenie bolo vytvorené 4 skupiny kritérií. V každej skupine bol rôzny počet jednotlivých kritérií hodnotiacich jednotlivé čiastkové vlastnosti navrhnutých variantov. Každé skupine kritérií pridelili vybraní experti krížovo váhu medzi jednotlivými kritériami.

U takto vyhodnotených kritérií spracovateľ urobil bodové porovnanie jednotlivých variantov, a to tak, že ten variant, ktorý bol pre príslušné kritérium lepší, dostal viac bodov než horší variant. Pri variante 1b bola hodnotená etapa výstavby prístavu, pri ktorej by kapacita bola zrovnateľná s predpokladaným obratom tovaru z dopytovej analýzy.

6.5.2. Výber kritérií

Boli vybraté 4 základná hľadiska, ktoré zohľadnia celú škálu dopadov riešení variantov rozvoja prístavu. Každé hľadisko bolo rozdelené do jednotlivých kritérií (okrem finančného). Jedná sa o tieto hľadiska a kritériá:

- **Finančné hľadiska** (Financial Aspects) – posudzované sú najmä vstupné investičné náklady jednotlivých variantov
- **Sociálne hľadiska** (Social Aspects) – boli rozdelené na rôzna podrobnejšia hľadiska:
 - **Vyvlastnenie pôdy** (Land area expropriation) – posudzovaný je rozsah nebezpečenstva potrebného vyvlastnenia pôdy
 - **Rušenie či poškodenie iných obchodných činností či aktivít** (Interference to/damage to other business activities/assets) – vplyv variantu na iné obchodné aktivity VP a.s. či iných subjektov
 - **Poškodenie majetku či ľudského života vplyvom povodní** (Damage to assets/human life due to floods) – vplyv variantu na protipovodňovú ochranu územia
- **Hľadiska životného prostredia** (Environmental Aspects) rieši komplexne vplyvy na životné prostredie a sú rozdelené na rôzna podrobnejšia hľadiska:
 - **Kvalita ovzdušia** (Air quality) – hodnotí jednotlivé varianty z hľadiska vplyvu na ovzdušie
 - **Voda** (water) - hodnotí jednotlivé varianty z hľadiska vplyvu na kvalitu vody
 - **Pozemky a pôda** (Land and soil) – hodnotí varianty z hľadiska dopadov na poľnohospodársky pôdny fond a prípadnú zmenu kvality pôdy



- **Ekosystémy, biodiverzita a ochrana prírody** (Ecosystems, Biodiversity and Nature Protection) – posudzuje dopady variantov na ochranu prírody
- **Odpadové hospodárstvo** (waste management) – hodnotí jednotlivé varianty z hľadiska možnosti dosiahnuť riadne nakladanie s odpadmi
- **Riziko zmeny klímy** (Climate change risks) – hodnotí akým spôsobom môžu byť jednotlivé varianty postihnuté zmenou klímy.
- **Hluk** (noise) - hodnotí jednotlivé varianty z hľadiska nebezpečenstva vzniku hluku
- **Ľudské zdravie** (Human health) - hodnotí jednotlivé varianty z hľadiska nebezpečenstva dopadov na ľudské zdravie
- **Ochrana pamiatok** (Cultural protection) - hodnotí jednotlivé varianty z hľadiska nebezpečenstva dopadov na pamiatkovú ochranu
- **Ostatné hľadiska - pripojenie** (Connectivity) sú rozdelené na
 - **Cestné napojenie** (Road connectivity) – hodnotí jednotlivé varianty z hľadiska možností kvality a dopadov cestného napojenia
 - **Železničné napojenie** (Rail connectivity) - hodnotí jednotlivé varianty z hľadiska možností kvality a dopadov železničného napojenia
- **Ostatné hľadiska - bezpečnosť plavby** (Port approaches and navigation safety) - hodnotí jednotlivé varianty z hľadiska bezpečnosti a obťažnosti približovacích manévrov plavidiel
- **Ostatné hľadiska - možnosti rozvoje** (Expansion possibility) - hodnotí jednotlivé varianty z hľadiska možností ďalšieho rozvoja prístavného územia
- **Ostatné hľadiska - časový harmonogram prípravy a vykonávania** (Timescale of preparation and implementation) - hodnotí jednotlivé varianty z hľadiska časové náročnosti a pripravenosti k uskutočneniu



6.5.3. Výber expertov pre posúdenie váh kritérií

Na základe uvaženia všetkých dopadov na rozhodnutie o spôsobe riešenia budúcnosti prístavu Komárno boli pre stanovenie váh kritérií **vybraní títo odborníci:**

- pracovník s hlbokou znalosťou prevádzky prístavu a prevádzkovania prístavných činností
- architekt so znalosťou urbanizmu a mesta Komárno
- ekonóm špecializujúci sa na rozvoj podnikov
- ekológ, ktorý sa orientuje v procesoch povolenie stavby, SEA, EIA
- projektant so znalosťou procesov stavebného práva
- projektant so znalosťou prevádzky prístavov

Týmto výberom bola snaha pokryť celú škálu problémov, ktoré sa vyskytnú pri návrhu variantov riešenia rozvoja prístavu Komárno.

6.5.4. Ohodnotenie kritérií

Spracovatelia ohodnotili jednotlivé varianty bodovým hodnotením v hraniciach 1 až 5 (5 je najlepšie možné ohodnotenie a 1 je najhoršie možné ohodnotenie). Hodnotenia boli vykonané na základe subjektívneho názoru spracovateľa na plnenie konkrétneho kritéria.



Tab.č. 59 – Multikritériálna analýza

Multikritériálna analýza - Prístav Komárno						Popis scenárov													
						Lokalita Veľký Harčáš		Lokalita Veľký Harčáš – redukcia		Východný bazén „LOD vnútri bazéna“		Východný bazén „LOD na rieke“		Východný bazén „LOD na rieke“ – v súlade s ÚP		Západný bazén		Ústie Váhu	
Kritériá (kategórie)	Popis	Váha kategórie	Podkritériá	Popis	Váha podkritérií v kategórii	S.1a	Weighted Score	S.1b	Weighted Score	S.2	Weighted Score	S.3a	Weighted Score	S.3b	Weighted Score	S.4	Weighted Score	S.5	Weighted Score
Finančné hľadiska	Finančné kritériá zamerané na	24%	Investičné náklady	Počítateľné kapitálové expanzie scenára	100%	1	0,24	2	0,48	4	0,96	4	0,96	4	0,96	3	0,72	3	0,72
Sociálne hľadiska	Celkový sociálny dosah	12%	Vyvlastnenie pôdy	Odhadovaná veľkosť a súvisiace náklady na vyvlastnenie pôdy	40%	2	0,10	3	0,14	5	0,24	5	0,24	5	0,24	5	0,24	5	0,24
			Rušenie či poškodenie iných obchodných činností či aktivít	Zasahuje scenár do už existujúcich aktivít?	20%	2	0,05	3	0,07	5	0,12	5	0,12	5	0,12	5	0,12	4	0,10
			Poškodenie majetku či ľudského života vplyvom povodní	Vplyv povodní na možnosť	40%	5	0,24	5	0,24	5	0,24	5	0,24	5	0,24	5	0,24	5	0,24
Hľadiska životného prostredia	Vplyv scenára na životné prostredie	31%	Kvalita ovzdušia	Aký je vplyv na kvalitu ovzdušia?	15%	5	0,23	5	0,23	4	0,19	4	0,19	4	0,19	4	0,19	4	0,19
			Voda	Aký je vplyv na kvalitu vody?	10%	5	0,16	5	0,16	4	0,12	4	0,12	5	0,16	5	0,16	3	0,09
			Pozemky a pôda	Ako scenár ovplyvňuje pôdu a pôdu v mieste?	15%	1	0,05	1	0,05	5	0,23	5	0,23	5	0,23	5	0,23	5	0,23
			Ekosystémy, biodiverzita a ochrana prírody	Aký je vplyv scenára na ekosystém atď.?	15%	2	0,09	2	0,09	5	0,23	5	0,23	5	0,23	5	0,23	5	0,23
			Odpadové hospodárstvo	Ako efektívne je nakladanie s odpadom?	10%	5	0,16	5	0,16	5	0,16	5	0,16	5	0,16	5	0,16	5	0,16
			Riziko zmeny klímy	Ako zmena klímy ovplyvňuje scenár?	5%	5	0,08	5	0,08	5	0,08	5	0,08	5	0,08	5	0,08	4	0,06
			Hluk	Aký je vplyv scenára na hluk v životnom prostredí?	10%	5	0,16	5	0,16	5	0,16	5	0,16	5	0,16	4	0,12	4	0,12
			Ľudské zdravie	Aký je vplyv scenára na ľudské zdravie?	10%	5	0,16	5	0,16	3	0,09	3	0,09	4	0,12	3	0,09	4	0,12
			Ochrana pamiatok	Ovplyvňuje scenár kultúrne chránené oblasti?	10%	5	0,16	5	0,16	4	0,12	3	0,09	4	0,12	4	0,12	4	0,12
Ostatné hľadiska	Pripojenie	12%	Cestné napojenie	Kvalita cestného spojenia	30%	5	0,18	5	0,18	3	0,11	3	0,11	4	0,15	4	0,15	3	0,11
			Železničné napojenie	Kvalita železničného spojenia	70%	5	0,42	5	0,42	4	0,34	4	0,34	4	0,34	4	0,34	4	0,34
	Technické riešenie	10%	Bezpečnosť plavby	Schopnosť vplávať alebo vystupovať do prístavu atď.	100%	4	0,40	4	0,40	4	0,40	5	0,50	5	0,50	3	0,30	3	0,30
	Možnosti rozvoje	6%	Jednoduché rozšírenie prístavu/terminálov	Možnosť ďalšieho rozvoja v budúcnosti	100%	5	0,30	5	0,30	2	0,12	2	0,12	2	0,12	2	0,12	2	0,12
	Časový harmonogram prípravy a vykonávania	5%	Možnosti realizácie	Čas potrebný na prípravu a realizáciu možnosti	100%	2	0,10	2	0,10	4	0,20	4	0,20	4	0,20	4	0,20	3	0,15
		100%	Total Weighted Score			3,25		3,56		4,11		4,18		4,31		3,81		3,65	
			Rank			7		6		3		2		1		4		5	



6.5.5. Preferovaný strategický variant

Z vyhodnotenia multikriteriálnej analýzy, ktorá bola vykonaná a spracovaná do prehľadnej tabuľky (*Tab.č. 59*), vychádza ako najlepší variant 3.b, ktorý umiestňuje prístav do súčasnej lokality pri rešpektovaní platného územného plánu mesta Komárno – **variant 3.b**. Ako druhý bol vyhodnotený variant prístavu v lokalite Veľký Harčáš s redukovanou vodnou plochou – **variant 1.b**. Tento variant tiež zodpovedá platnému územnému plánu Komárna a umožňuje napojiť na prístav priemyselnú zónu alebo iné rozvojové územie.

Na základe uvedených skutočností odporúčame v ďalšej etape Štúdie realizovateľnosti podrobne riešiť intenzifikáciu prevádzky prístavu podľa **variantu 3.b** s tým, že budú okrem polôh pre nákladný prístav vo východnom bazéne vybudované aj 2 polohy pre osobnú lodnú dopravu so zázemím pre turistov a užívateľov, vrátane návštevníkov mesta a v západnom bazéne bude vyčlenený priestor pre malé a turistické plavidlá s možnosťou prenájmu priestorov v rekonštruovaných skladových objektoch subjektmi poskytujúcimi služby pre tento druh klientov. Medzi týmito priestormi (státie lodnej osobnej dopravy „LOD“ a státie malých plavidiel „MP“) bude priestor pre nákladný prístav, ktorý bude postupne rekonštruovaný podľa záujmu prepravcov. Základom bude vykonať zastavovaciu štúdiu a obstaráť územné rozhodnutie na všetky uvažované úpravy a tieto postupne realizovať podľa okamžitej potreby. Je žiaduce, aby nové objekty v prístave boli pripravované tak, aby bolo možné prelínať funkciu mesta s funkciou prístavu. Napríklad na strechách skladových objektov by bolo možné vybudovať vyhliadkovú plošinu a pod. Musí byť kladený dôraz na manipuláciu tovaru mechanizmami napájanými elektrickou energiou a v prípade sypkých substrátov s minimom presypov spolu s ďalšími opatreniami na obmedzenie prašnosti.

Okrem tohto variantu odporúčame v dlhodobom horizonte sledovať variant Veľkého Harčáša – **variant 1.b** s potenciálom rozvoja priemyselnej zóny pri prístavnom termináli, najmä využívať možnosti nákupu dotknutých pozemkov.



6.5.6. Model prevádzky

6.5.6.1. Možné modely prevádzky

V tejto časti budú zhrnuté možné modely prevádzkovania prístavu z hľadiska jeho vlastníka a dopady modelu na správanie zákazníkov a využiteľnosť pre rôzne tovary.

A. Obchodný prístav komplexný (servis port model)

Ide o model komplexného vlastníctva a prevádzkovania prístavu jedným operátorom, ktorý zabezpečuje všetky prístavné služby, vrátane prevádzky žeriavov, zariadení prekládky, železničnej vlečky, kontajnerového terminálu a pod. Operátor zabezpečuje i čistenie plavidiel po prekládke, pričom vybavenie je súčasťou infraštruktúry prístavu. Jednotliví dopravcovia si služby objednávajú a môžu si v prístave krátkodobo prenajať plochy, alebo skladové haly pre vlastnú činnosť, alebo si dlhodobo prenajmú plochu, na ktorej vybudujú vlastné skladové alebo spracovateľské zázemie. Takýto model prístavu je vhodný najmä pre obsluhu väčšieho územia s viacerými majiteľmi tovaru a na rieke s viacerými prevádzkovateľmi plavidiel. U verejných prístavov sa vyskytuje hlavne u prístavov v súkromnom vlastníctve.

Tržby pre majiteľa prístavu sú závislé od prekládkovej činnosti a teda aktivít vlastného obchodného oddelenia.

B. Obchodný prístav polohový (tool port model)

Pri voľbe tohto modelu prevádzkovania prístavu si jednotlivé firmy (zákazníci) prenajímajú prístavné polohy so zázemím a na takto prenajatých plochách prevádzkujú vlastnú činnosť. Vlastnú prekládku prevádza majiteľ prístavu, ktorý vlastní hlavnú infraštruktúru a super-štruktúru. Nájomca ručí za zmluvné vzťahy a robí distribúciu či ďalšie spracovanie tovaru. Tento model prevádzkovania prístavu teda môže slúžiť viac nájomcom jednotlivých polôh pre dlhodobý aj krátkodobý prenájom.

Majiteľ prístavu vybuduje iba prístavné polohy a priamo súvisiacu infraštruktúru a technológie, ako sú komunikácie pozdĺž nábrežných hrán, železničné napojenie a koľaje vnútri areálu, rozvod inžinierskych sietí, žeriavy a vybavenie na čistenie plavidiel po prekládke tovaru. Takýto model prístavu je vhodný najmä pre obsluhu väčších priemyselných zón, v ktorých je sústredené väčšie množstvo firiem, ktoré využívajú vodnú prepravu.

Tržby pre majiteľa prístavu sú čiastočne závislé od aktivít jednotlivých objednávateľov prepráv, čiastočne pravidelné z dlhodobého prenájmu pozemkov v zázemí prístavu.



C. Obchodný prístav prenájmový (landlord model)

Táto najjednoduchšia forma prevádzkovania prístavu spočíva v tom, že vlastník vybuduje prístavnú hranu a príslušnú dopravnú infraštruktúru, ako je cestné a železničné napojenie, komunikáciu a vlečku na nábrežnej hrane a rozvod inžinierskych sietí. Prevádzku prístavu zabezpečuje jeden či viacej (u veľkých prístavov) subjektov. Tieto subjekty si prístav prenajmú a vybaví technologickým zariadením a ďalšími potrebnými zariadeniami a prevádzkami.

Tržby pre majiteľa prístavu sú pravidelné z dlhodobého prenájmu.

6.5.6.2. Vyhodnotenie a výber optimálneho modelu prevádzky prístavu

Na základe zistených skutočností by bolo vhodné prijať prevádzkový model podľa odseku C., teda **model s prenájomom jednému operátorovi „landlord model“**, pri zvážení všetkých, hlavne priestorových obmedzení.

Takýto prevádzkový model umožní zaistiť súžitie prístavu s mestom za súčasných podmienok. Prevádzku prístavu bude zaisťovať operátor, ktorý nebude ani významným prevádzkovateľom vodnej dopravy a ani významným majiteľom tovaru.

AKTUÁLNY MODEL PREVÁDZKY

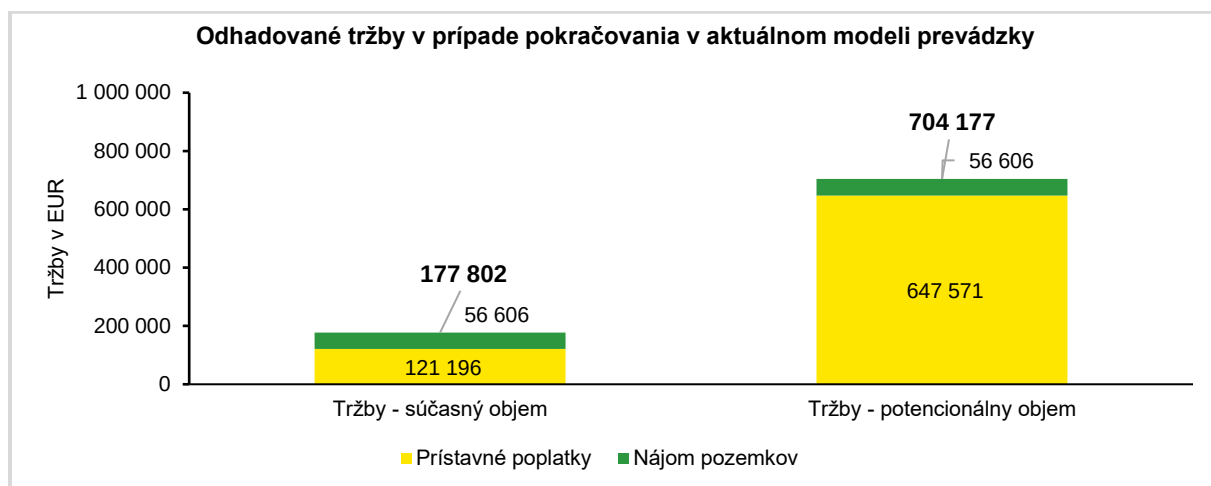
Predpoklady v prípade pokračovania v aktuálnom modeli fungovania, za ktorých budú odhadnuté budúce tržby VP Komárno, sú nasledovné:

- **Externý subjekt je prevádzkovateľ infraštruktúry**
- Prístav Komárno prekladá maximálny potenciálny objem – 453 993 ton
- Prístav Komárno má cenovú stratégiu postavenú na úrovni tržných cien
- Prístav Komárno má k dispozícii skladové priestory k prenájomu, ktoré sa nachádzajú mimo prístav, avšak momentálne nie sú poskytované k prenájomu.

Odhadované tržby sú v tomto prípade zobrazené na grafe nižšie (Graf č. 34). V prípade plného využitia potenciálu tak prístav Komárno zvýši tržby z prístavných poplatkov pri aktuálnej cenovej politike na 647 tis. eur (výpočet na základe aktuálnej priemernej ceny prekladu a odhadovaného potenciálu prekladu vo VP Komárno z analytickej časti MP. Príjmy z prenájmu pozemkov zostanú konštantné (indexácia sa neuvažuje).

Celkové tržby sa tak pri daných podmienkach zvýšia z úrovne 208 tis.eur na úroveň 868 tis.eur.





Graf č. 34 – Odhadované tržby v prípade pokračovania v aktuálnom modeli prevádzky
(Zdroj: EY)

ALTERNATÍVNY MODEL PREVÁDZKY

Alternatívnym modelom prevádzky prístavu Komárno je model „komplexný“ (odst. A.). Za prevádzkovateľa prístavu je v tomto variante predpokladaný operátor nezávislý na prepravcovi a na majiteľoch tovaru. Jedno z riešení predstavuje priamo akciová spoločnosť Verejné prístavy, a.s. alebo špeciálne zriadená dcérska firma (ďalej „VPPK“).

Predpokladáme, že novo vytvorená dcérska firma môže byť 100% vlastnená VP, a.s. alebo spolu vlastnená s ďalším strategickým partnerom. Predpoklady v prípade pokračovania v tomto navrhovanom modeli fungovania, za ktorých budú odhadnuté budúce tržby VPPK, sú nasledovné:

- **VPPK je prevádzkovateľ infraštruktúry**
- Prístav Komárno prekladá maximálny potenciálny objem – 453 993 ton (432 tis. ton k roku 2050)
- Prístav Komárno má cenovú stratégiu postavenú na úrovni tržných cien
- Prístav Komárno má k dispozícii skladové priestory k prenájmu, ktoré so zľavou zo skladovania v úvodných dňoch prenájma za trhovú cenu

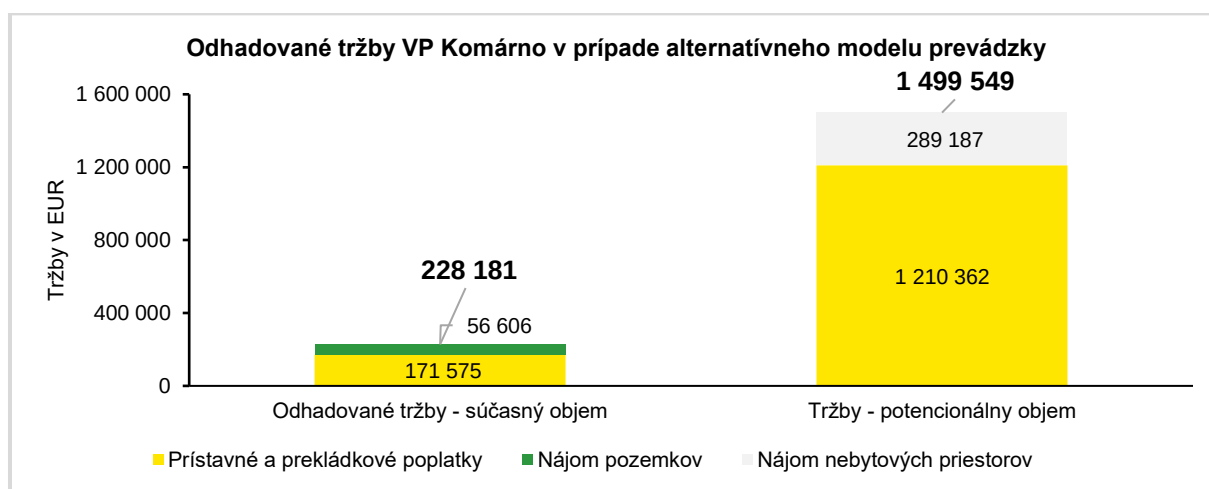
Ceny, ktoré boli získané prostredníctvom prieskumu trhu a sú momentálne aplikované vo vnútrozemských prístavoch na riekach Dunaj a Labe, tvoria základ pre návrh cien VP Komárno, ktorý je uvedený v tabuľke nižšie (Tab.č. 60). Tieto ceny predstavujú odhad celkových cien účtovaných za preklad jednotlivých komodít (v prípade oddelenia prevádzky s operátorom sa teda jedná o cenu dohromady pre operátora aj majiteľa prístavu).



Tab.č. 60 – Odhad cien za preklad VP Komárno
(Zdroj: EY)

Typ prekladaného tovaru	Cena za preklad (EUR/t)
Poľnohospodárske komodity	2,0
Hutnícke komodity a produkty	5,0
Chémia a plasty	4,0
Kamenná soľ	1,9
Kontajnery	30 (cena za TEU)
Nerastné suroviny	2,7
Automobily	2,5
Ostatné	14

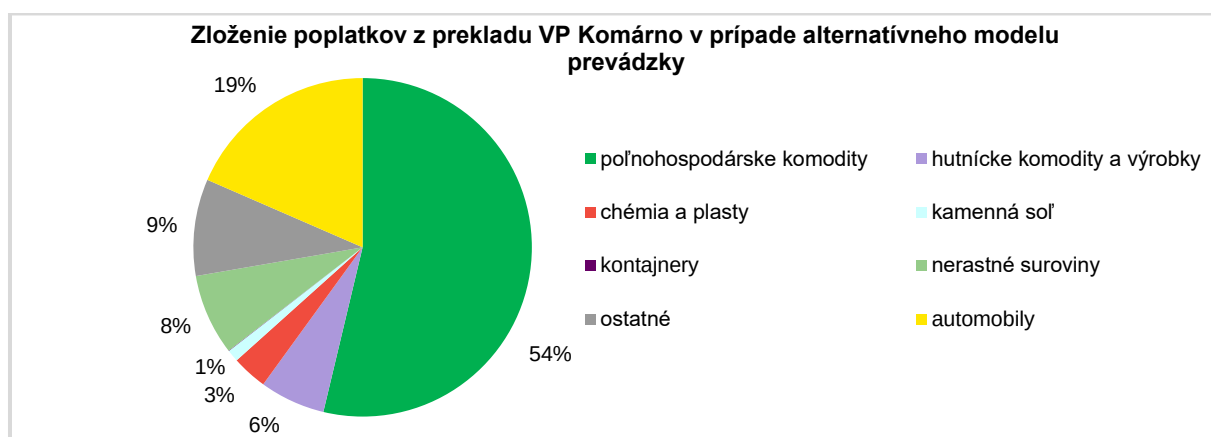
Odhadované tržby za stanovených podmienok sú zobrazené v grafe nižšie (**Graf č. 35**). V prípade prevádzkovania prístavu a infraštruktúry priamo VP Komárno za využitia maximálneho odhadovaného potenciálu a pri tržnej cenovej stratégii na základe tabuľky vyššie (**Tab.č. 60**) je odhad tržieb z prístavných poplatkov a prekladu 1,2 mil. eur ročne. Tržby z prenájmu skladových priestorov, ktoré budú v alternatívnom modeli prevádzkované v prípade prenájmu za tržné ceny s približne 50 % vyťaženosťou dosiahnu úroveň 289 tis. eur. Naopak tržby z prenájmu pozemkov klesnú na hodnotu 0 z dôvodu alternatívneho modelu prevádzky a tým pádom eliminovania prevádzkovateľa, ktorý prenajímal pozemky.



Graf č. 35 – Odhadované tržby VP Komárno v prípade alternatívneho modelu prevádzky
(Zdroj: EY)

Zloženie tržieb v prípade alternatívneho modelu prevádzkovania je nasledovné a zobrazené v grafe nižšie (**Graf č. 36**). 54 % tržieb je odhadovaných, že budú plynúť z prekladu poľnohospodárskych komodít, 19 % tržieb z prekladu automobilov, podobný objem na úrovni 8 - 9 % pripadá na preklad nerastných surovín a ostatných materiálov. Je odhadované, že menší podiel na tržbách spoločnosti bude mať aj preklad hutníckych komodít a výrobkov, chémie, plastov a kamennej soli.





Graf č. 36 – Zloženie poplatkov z prekladu VP Komárno v prípade alternatívneho modelu prevádzky
(Zdroj: EY)

V rámci finančnej analýzy bolo pristúpené k indikatívnej analýze výnosov v 2 scenároch, ktoré sa odvíjajú hlavne od objemu prekladu a zároveň od charakteru modelu ďalšej prevádzky VP Komárno.



6.6. Komplementárne projekty

6.6.1. Prepojenie miest Komárom – Komárno – nový cezhraničný most

Jedná sa o projekt vnútrozemských vodných ciest ako podpora rozvoja a modernizácie koridoru Rýn - Dunaj prostredníctvom prepojenia maďarského prístavu Komárom a slovenského prístavu Komárno. V súčasnosti medzi hraničnými mestami Komárno (SR) a Komárom (MR) zabezpečuje cestné dopravné prepojenie medzi centrami týchto miest vyše 100 rokov starý Alžbetin most s obmedzenou únosnosťou (20t). Na navrhnutom moste medzi mestami Komárno a Komárom bude prechádzať úsek cestnej komunikácie spájajúci hlavnú cestu č.1 na maďarskej strane so štátnou cestou I/63 na slovenskej strane. Projektovaný most je umiestnený vo vzdialenosti 170 m od železničného mosta (oproti prúdu) a 2,8 km od Alžbetinho mosta. Výstavba nového cestného mosta cez Dunaj medzi mestami Komárno a Komárom už prebieha a je spolufinancovaná (85%) z Nástroja na prepájanie Európy (CEF).

6.6.2. Rekonštrukcia železničných tratí ŽSR

Strategické projekty rozvoja železničnej infraštruktúry sú zamerané na Investičný program modernizácie tratí ŽSR medzinárodných koridorov IV,V,VI a na program obnovy tratí. Zámer, ktorý je koordinovaný s programom modernizácie koridorov, zabezpečuje predpokladané technické parametre tratí podľa dohôd AGC a AGTC. V rámci obnovy je priebežne modernizovaný koridor IV Kúty-Bratislava-Štúrovo na rýchlosť do 160 km/hod, koridor V na rýchlosť do 160 km/hod v úseku Bratislava-Žilina a do 120 km/hod v úseku Žilina-Košice.

6.6.3. Národný dopravca

Projekt je zameraný na možnosť prevádzkovať pravidelnú osobnú lodnú dopravu tam, kde sa preukáže opodstatnenosť a vhodnosť (plánom dopravnej obslužnosti) formou štátom zriadenej spoločnosti – národného dopravcu. Región nachádzajúci sa južnejšie od Bratislavy aktuálne zažíva veľké dopravné problémy s každodenným dochádzaním osôb za prácou do Bratislavy. Štúdia preukázala, že prevádzkovanie samostatného národného dopravcu nie je optimálne, odporúča vytvorenie podmienok pre prevádzkovanie pravidelnej dopravy súkromnou spoločnosťou na základe objednávky prepravných výkonov od samosprávy (napr. DUNAJBUS).



6.6.4. Inovácia a Modernizácia plavebných komôr VD Gabčíkovo

Projekt sa zaoberá riešením jedného z úzkych profilov na slovenskom úseku rieky Dunaj. V rámci neho je vykonaná komplexná inovácia a modernizácia oboch plavebných komôr vodného diela Gabčíkovo. Po ukončení projektu, Vodné dielo Gabčíkovo bude schopné poskytnúť nepretržité a stabilné plavebné podmienky a zabezpečiť bezpečný prejazd cez plavebné komory. Zároveň sa čas preplávania skrúti približne na polovicu. Modernizácia a výstavba už prebieha.

6.6.5. Nakladanie s odpadmi

V rámci podunajských štátov neexistujú harmonizované plány riešiacie postupy nakladania s odpadom z lodí. Preto si jednotlivé krajiny začali budovať tento systém samostatne. Najprepracovanejšie systémy odpadového hospodárstva sú zavedené v Nemecku a Rumunsku, čo súvisí s vyššou intenzitou vodnej dopravy na ich území. Lodný odpad, predovšetkým nebezpečné (olejové a mastné) materiály, sa môžu zvyčajne odovzdávať v prístavoch a čerpacích staniciach, ostatné druhy odpadu sa zbierajú v prístavoch alebo v plavebných komorách. Na Slovensku v zmysle zákona č. 79/2015 Z. z. (zákon o odpadoch) nemôžu zahraničné lode odpad odovzdávať. Zariadenie dobre vybaveného prijímacieho zariadenia v prístave Bratislava, ktoré by mohli využívať všetky plavidlá by malo byť jednou z priorít správcu prístavu.

6.6.6. Master Plan LNG

Používanie alternatívnych palív sa dnes považuje za kľúčovú oblasť technologického rozvoja pre trvalo udržateľnú dopravu. Vo vodnej doprave, rovnako ako v iných druhoch dopravy, sa v súčasnosti stále kladie dôraz na potenciálne uplatňovanie rôznych riešení pre čistejšie palivá. Master plán LNG považuje nielen vnútrozemskú plavbu za priekopnícky trh pre LNG ako palivo pre prepravu, ale aj za umožňujúce nákladovo efektívne priviesť LNG z morských prístavov k zákazníkom (palivo a energie) vo veľkých priemyselných oblastiach pozdĺž vnútrozemských vodných ciest. LNG sa považuje za dôležitú príležitosť pre odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy. Jednou z vízií Masterplan LNG je, že vnútrozemské prístavy na osi Rýn-Mohan-Dunaj sa stanú kľúčovými distribučnými centrami pre LNG. Vnútrozemské terminály budú fungovať ako satelity do vnútrozemia a umožní LNG dosiahnuť ďalších priekopníckych trhov, ako je verejný (dopravný) sektor a ťažký prepravný priemysel (autobusy, zberná vozidlá, mestská logistika) a energetický priemysel.

Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá bol vymedzený jasný cieľ a úloha, že každá



členská krajina spoločenstvo Európskej únie musí vytvoriť svoju vlastnú funkčnú infraštruktúru orientovanú na plnenie alternatívnymi palivami, ktorými sú konkrétne LNG, CNG, stlačený vodík a elektrina. V rámci vodnej dopravy zaväzuje členské štáty do 31. decembra 2030 zabezpečiť zavedenie primeraného počtu čerpacích staníc LNG vo vnútrozemských prístavoch a tým umožniť premávku plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy používajúcich LNG v základnej sieti TEN-T (Trans-European Transport Network). Pre tento účel bol v rámci prioritného programu č. 18 „Vodná cesta Rýn/Meuse-Mohan-Dunaj (Waterway axis Rhine/Meuse-Main-Danube)“ realizovaný projekt „LNG Master Plan for Rhine-Main-Danube, 2012-EU-18067-S“. Do projektu bolo zapojených viacero firiem a organizácií z 12 členských štátov EÚ.

6.6.7. RISCOMEX

Jeho hlavným cieľom je harmonizácia a centralizácia RIS ako systému, ktorý by mal spracovať a poskytovať komplexné informácie ostatným účastníkom vo vodnej doprave. Cieľom projektu RIS COMEX je vytvorenie koridorových služieb, ktoré sú definované ako informačné služby medzi štátnou správou a jednotlivými aktérmi v sektore vodnej dopravy. Koridorové služby majú zabezpečiť optimálne využitie vnútrozemských plavebných koridorov v systéme európskych vodných ciest medzinárodného významu.

Slovenská legislatíva v súčasnosti nerieši žiadne legislatívne zmeny súvisiace s implementáciou cieľom z projektu RIS COMEX. Všetky legislatívne záležitosti sa riešia len na úrovni projektu medzi všetkými partnermi zmluvami (Core Arrangement – Zmluva o poskytovaní údajov pre riečne informačné služby koridoru pre prevádzkovateľov plavidiel a používateľov logistiky).



6.7. Návrh postupu implementácie vybraného strategického scenára (akčný plán)

6.7.1. Návrh ďalších krokov

Pre dosiahnutie navrhovaného scenára 3.b so sledovaním scenára 1.b odporúčame vykonať tieto kroky, ktoré neboli zadané:

1. Odkúpiť od jednotlivých vlastníkov superštruktúru legálne umiestnenú na pozemkoch VP, a. s. v prístave Komárno.
2. Ukončiť súčasný zmluvný vzťah s firmou SPaP, a. s. a firmou zo skupiny Morsevo Group s.r.o.
3. Urobiť revíziu všetkého nakúpeného majetku a rozdeliť ho na potrebný a nepotrebný aj s ohľadom na výsledky štúdie uskutočniteľnosti. Nepotrebný majetok ponúknuť na predaj.
4. Na podklade štúdie uskutočniteľnosti objednať dokumentáciu pre umiestnenie nových stavieb v rámci prístavu pre variant 3.b alebo pre celé územie prístavu Komárno vo variante 1.b a zabezpečiť vydanie rozhodnutia o umiestnení stavieb.
5. V jednotlivých krokoch zabezpečovať stavebné povolenia na jednotlivé etapy výstavby podľa postupu, ktorý bude navrhnutý v štúdii uskutočniteľnosti.
6. Od začiatku sledovať a postupne nakupovať pozemky v lokalite Veľký Harčáš.

6.7.2. Zasadenie do právneho rámca SR

Navrhnutý variant technického riešenia a aj prevádzkového modelu je úplne v súlade s právom Slovenskej republiky.

V predchádzajúcej kapitole boli navrhnuté ďalšie kroky, ktoré spočívajú hlavne v potrebe vysporiadať či vypovedať nájomné zmluvy s existujúcimi nájomcami v nákladnom prístave. To možno dosiahnuť týmito možnosťami:

- finančné vyrovnanie
- rozhodnutie súdu
- vyvlastnenie

6.7.3. Možné kontakty s Maďarskom

Na pravom brehu Dunaja v meste Komárom je vybudované prekladisko využívané pre priame preklady voda – cesta, prípadne železnica. Výstavba a rozvoj prístavu Komárno žiadnym spôsobom neovplyvní tok Dunaja. Vďaka budovanému (aj existujúcemu) mostu cez



Dunaj môžu prístavy spolupracovať. V predpokladanom objeme tovaru pre prístav Komárno sa neráta s akýmkoľvek tovarom privážaným z územia Maďarska.

6.7.4. Nevyhnutné prieskumy

Podrobné určenie vplyvov zvoleného variantu bude možné vykonať až po overení aktuálnych podmienok v dotknutom území a po vykonaní potrebných prieskumov a hodnotení.

Pre účely preverenia vplyvov zvoleného / výhľadovo sledovaného variantu strategického dokumentu možno odporúčať vypracovanie:

- akustickej štúdie (3.b, 1.b)
- rozptylovej štúdie (3.b, 1.b)
- prírodovedného prieskumu (1.b)
- geologických a hydrologických prieskumov (3.b, 1.b)
- hodnotenie vplyvov na verejné zdravie (3.b, 1.b)
- posúdenie vplyvov na prúdové pomery (1.b)

Podrobná špecifikácia jednotlivých prieskumov a posudkov pre variant 3.b, ako aj 1.b bude predmetom nasledujúcich fáz prípravy (proces EIA).

6.7.5. Nutné kroky k povoleniu stavby

V prvom kroku bude potrebné posúdiť tento strategický dokument podľa zákona č. 24/2006 Zb. Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (SEA). V ďalšom kroku, po vypracovaní štúdie realizovateľnosti, bude potrebné vybraný variant posúdiť takisto podľa zákona č.24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (EIA).

V rámci ďalšej fázy projektu je nutné navrhnúť opatrenia na čo najmenšie ovplyvnenie životného prostredia (ekosystémy, zeleň, povrchové i podzemné vody, odpad atď.), ďalej venovať pozornosť návrhu na obmedzenie hlučnosti a prašnosti prevádzky prístavu.

Pri akýchkoľvek stavebných činnostiach je nutné po zabezpečení majetkovoprávných vzťahov nechať vypracovať projekt, ktorý bude následne riadne prerokovaný s dotknutými orgánmi štátnej správy a územne aj stavebne povolený.

Je nutné dbať na súlad projektu najmä s ustanoveniami zákonov o ochrane prírody a krajiny, ďalej na súlad s územným plánom a s pamiatkovou ochranou pamiatkovej zóny, ale aj ďalšími dotknutými zákonmi.

Napriek tomu, sme si ako spracovatelia tejto štúdie istí, že všetky obmedzenia sú prekonateľné a projekt rozvoja prístavu je realizovateľný.



6.7.6. Postup implementácie s časovou osou

Kroky navrhnuté v kapitole 6.7.1. predpokladáme vykonať v takýchto termínoch:

- | | |
|--|----------------------|
| 1. začať rokovania o odkúpení infraštruktúry | ihneď |
| 2. vypracovanie a schválenie štúdie realizovateľnosti, vrátane CBA a EIA | 30.6.2021 |
| 3. prijatie štúdie realizovateľnosti v orgánoch spoločnosti | 31.12.2021 |
| 4. vysporiadanie majetkových pomerov v prístave, prevzatie superštruktúry spoločnosťou VP, a. s. | 31.12.2022 |
| 5. vypracovanie dokumentácie pre územné konanie a zabezpečenie stanovísk dotknutých orgánov štátnej správy | 30.6.2022 |
| 6. vydanie územného rozhodnutia v právnej moci | 31.12.2022 |
| 7. rozhodnutie o výbere operátora prístavu | 1.1.2023 – 30.6.2023 |
| 8. dokumentácia pre stavebné konanie na dohodnutej časti, zabezpečenie stanovísk dotknutých orgánov | 30.06.2023 |
| 9. zabezpečenie stavebného povolenia | 31.12.2023 |
| 10. realizácia nových stavieb | 31.12.2024 |

Okrem tohto harmonogramu je možné vykonať stavebné úpravy, ktoré budú v súlade s celkovou koncepciou a budú mať okamžitý pozitívny dopad na prevádzku a zisk prístavu.



7. ZOZNAM PODKLADOV, SÚPIS LEGISLATÍV

7.1. Zákony, vyhlášky

- 1) 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
- 2) Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov
- 3) Vyhláška MDPT SR č. 22/2001 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaradení vodných ciest podľa klasifikácie európskych vodných ciest
- 4) Zákon č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov
- 5) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629 zo 14. septembra 2016, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na lode vnútrozemskej plavby, ktorou sa mení smernica 2009/100/ES a ktorou sa zrušuje smernica 2006/87/ES
- 6) Európske pravidlá pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI) Rev.5/2015
- 7) Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)
- 8) Vyhláška MŽP SR č. 81/1998 Z. z. o Chránenej krajinej oblasti Dunajské luhy
- 9) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá

7.2. Súvisiace predpisy a podklady

- 1) Plavebné opatrenie č. 40/2013 o prípustných rozmeroch zostáv plavidiel na rieke Dunaj v úseku od rkm 1880,20 po rkm 1708,20
- 2) Plan der großen Arbeiten zur Erreichung der empfohlenen Abmessungen der Fahrinne, der hydrotechnischen und sonstigen Anlagen an der Donau (Dok. DK/TAG 77/10, Dezember 2016)
- 3) Regulierungsniederwasserstand und Höchster schiffahrtswasserstand an den wichtigsten hydrologischen messtellen der Donau für den zeitraum 1981 – 2010 – Donaukommission, Budapest - 2015
- 4) Atlas of Berth, Danube stretch rkm 1880,2 - 1708 – Network of Danube waterway administrations“ – 11/2014



- 5) Generálny program implementácie NAIADES I a II v SR
- 6) Dunajská os – Prípadová štúdia prístavných miest Bratislava, Komárno a Štúrovo - Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR - 09/2013
- 7) Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo – uznesenie vlády SR č. 846/2010
- 8) Národná pozícia k Stratégii EU pre dunajský región – uznesenie vlády SR č. 149/2010
- 9) Návrh zámeru projektu Vážskej vodnej cesty – uznesenie vlády SR č. 463/2002
- 10) Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 (KÚRS) – Nariadenie vlády SR č. 528/2002 Z. z.
- 11) Koncepcia vodnej dopravy Slovenskej republiky, aktualizácie 2003 a 2004, prílohy č. 1a, 1b, 2,3,4 – 02/2004
- 12) Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje - Biela kniha o doprave
- 13) OPII 2014 – 2020 – dokument schválený EK 28.10.2014
- 14) Plán manažmentu správneho územia povodia Dunaja - Vodný Plán Slovenska – 12/2015
- 15) Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 – 07/2014
- 16) Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – 08/2016
- 17) Prevádzkový poriadok Verejných prístavov SR – Verejné Prístavy a. s. - 08/2015
- 18) Sadzobník vyberania úhrad za používanie verejných prístavov na vodných cestách Slovenskej republiky (podľa ustanovení § 5 ods.14 zákona č. 338/200 Z. z. o vnútrozemskej plavbe)
- 19) Nariadenie vlády SR č. 755/2004 Z. z, ktorým sa ustanovuje výška neregulovaných platieb, výška poplatkov a podrobnosti súvisiace so spoplatňovaním užívania vôd -

7.3. Ostatné podklady

- 1) Štúdia realizateľnosti splavnenia dolného Váhu v úseku Piešťany – Komárno (rkm 113,40 – 0,00) – AQUATIS a. s. 11/2017
- 2) Územný plán mesta Komárno – 09/2018
- 3) Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja – 02/2012
- 4) Plavebná mapa z databázy SlovRIS – SVP š.p.
- 5) Mapové podklady (základná mapa, ortofotomapa) - ArcGIS

V Prahe, marec 2019 (revízia marec 2020)



**Spolufinancovaný Európskou úniou z
Nástroja na prepájanie Európy**