

## **Aktualizácia Koncepcie rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (01/2003)**

Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „Koncepcia“) je smerovaná do 5. hlavných blokov a to:

- I. Legislatívne, organizačné a ekonomické predpoklady
- II. Rozvoj a modernizácia dopravnej infraštruktúry
- III. Ekologické, bezpečnostné a kvalitatívne predpoklady
- IV. Sociálne predpoklady
- V. Veda, výskum, technické, informačné a medzinárodné logistické predpoklady

Vychádzajúc z obsahu jednotlivých bodov, Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky, odbor vodnej dopravy zabezpečuje a vytvára podmienky na jej postupnú realizáciu v súlade s kompetenčným zákonom, zákonom o vnútrozemskej plavbe a ďalších právnych noriem, ako je napríklad vodný zákon, ktorý nadobudol účinnosť 1. júna 2002. Predovšetkým zákon o vodách je z pohľadu realizácie Koncepcie rozhodujúci a to z toho dôvodu, že správcom vodných tokov je Ministerstvo pôdohospodárstva Slovenskej republiky, ktoré okrem iných úloh má zabezpečovať úlohy prevádzkovateľa vodnej cesty a vytyčovať plavebnú dráhu.

Na zabezpečenie úloh vyplývajúcich zo schválenej Koncepcie bola vytvorená expertná skupina zo zástupcov zainteresovaných rezortov a štátnych orgánov vrátane spoločností vykonávajúcich správu vodných tokov. Členmi sú Ministerstvo pôdohospodárstva Slovenskej republiky, Ministerstvo financií Slovenskej republiky, Štátna plavebná správa a Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. V priebehu rokov 2001 – 2002 sa uskutočnili štyri rokovania, na ktorých sa zhodnotili:

- súčasný stav na vodných cestách Slovenskej republiky a ich plavebno-bezpečnostné podmienky na plavbu,
- výsledky rokovaní v rámci hraničných komisií medzi Slovenskou republikou a Českou republikou a Slovenskou republikou a Rakúskom,
- iniciatívne aktivity spoločností v rámci budovania vodných ciest,
- ekonomické a rozvojové podmienky budovania nových vodných ciest pre vnútrozemskú plavbu,
- ďalšie postupy na zvýšenie činnosti využitia vodných ciest a dopravnej infraštruktúry,
- možnosti a opodstatnenosť budovania nových vodných ciest,
- vyhodnotenia variantov riešenia kanálového prepojenia Vážskej vodnej cesty s Odrou a budovania kanálového prepojenia Dunaj – Labe – Odra (D-O-L).

Výsledky rokovania expertnej skupiny pre posudzovanie stanovených strednodobých a dlhodobých zámerov sa orientovali hlavne na efektívne výstupy realizácie Koncepcie. Treba zdôrazniť, že podstatou celého zámeru sú ekonomické a hodnotové podmienky, pričom treba vychádzať zo skutočnosti, že dané ciele majú celoeurópsky charakter a nemožno ich posudzovať len z úzkeho pohľadu Slovenskej republiky.

Expertná skupina v priebehu rokov 2001 – 2002 posudzovala jednotlivé zámery vo väzbe na výsledky rokovaní medzi Ministerstvom pôdohospodárstva Slovenskej republiky, Ministerstvom financií Slovenskej republiky vrátane rokovaní a Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky na úrovni odboru vodnej dopravy s odborom plavby a vodných ciest Ministerstva dopravy a spojov Českej republiky o postupe budovania budúceho prepojenia Dunaj – Labe – Odra. Dôležité rokovanie sa uskutočnilo v roku 2001 k problematike prepojenia Vážskej vodnej cesty s Odrou za účasti pracovníkov štátnej správy

a podnikateľskej sféry zo všetkých troch štátov, to je Slovenská republika, Česká republika a Poľská republika. Na záver tohto rokovania bolo prijaté Memorandum o spolupráci pri napĺňaní tohto cieľa.

V priebehu uplynulých obdobiach sa v jednotlivých oblastiach Koncepcie spresnili alebo vytvorili opatrenia, ktoré na jednej strane konkretizovali postup plnenia jednotlivých úloh a na druhej strane spresnili postupy pre dosiahnutie cieľov.

## I. LEGISLATÍVNE, ORGANIZAČNÉ A EKONOMICKÉ PREDPOKLADY ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY.

V rámci harmonizácie národného práva, s právom Európskej únie v oblasti vodnej dopravy boli prijaté dva zákony a to zákon číslo 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov s účinnosťou od 1. januára 2001 a zákon číslo 435/2000 Z. z. o námornej plavbe s účinnosťou od 1. januára 2001.

Uvedené zákony zohľadňujú nový prístup k vykonávaniu štátneho odborného dohľadu a inšpekcie pri posudzovaní zhody s technickými požiadavkami. V oblasti štátneho odborného technického dohľadu a inšpekcie boli v súlade so zákonom číslo 264/1999 Z. z. o technických požiadavkách na výrobky a o posudzovaní zhody a o zmene a doplnení niektorých zákonov prijaté nariadenia vlády, ktorými sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na určené výrobky používané vo vodnej doprave vrátane plavidiel určených na rekreačné účely. K ďalším právnym normám, ktoré budú významne vplývať na realizáciu Koncepcie je prijatý zákon o vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (vodný zákon) s účinnosťou od 1. júna 2002.

V oblasti organizačnej štruktúry vodnej dopravy a štátnej správy došlo v porovnaní s východiskovým stavom schválenej Koncepcie k jednej zmene. Slovenská plavba a prístavy, a. s. bola v máji 2002 sprivatizovaná a následne sa odčlenila osobná lodná doprava ako samostatná akciová spoločnosť. Podnikateľská činnosť obidvoch spoločností zostala nezmenená a naďalej predstavujú z pohľadu vodnej dopravy Slovenskej republiky nosné spoločnosti, ktoré sa podieľajú na celkových prepravných výkonoch viac ako štyrmi pätinami.

## II. ROZVOJ A MODERNIZÁCIA DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY VODNEJ DOPRAVY

Základom pre naplnenie cieľov Koncepcie v tejto oblasti sú vodné cesty. Tak ako bolo uvedené v úvodnej časti, správcou vodných ciest je Ministerstvo pôdohospodárstva Slovenskej republiky a vo väzbe na vodný zákon významne do tohto bude vstupovať Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky.

V rámci Koncepcie má rozhodujúce postavenie medzinárodná vodná cesta Dunaj, ktorá je súčasťou európskych dopravných koridorov ako koridor číslo VII – Dunaj a podľa Dohody AGN je to magistralná vodná cesta E 80. Úlohy uvedené v Koncepcii majú nadnárodný charakter a ich plnenie je priamo závislé na stanoviskách a zámeroch okolitých štátov, to je Rakúsko a Maďarsko. Ide o veľmi dôležité rozhodnutie týchto štátov. Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky pri rokovaní v komisiách hraničných vôd presadzuje riešenie tých úsekov Dunaja, ktoré sú úzkymi miestami pre plavbu v parametroch, ktoré sú stanovené Dohodou AGN.

V súčasnosti nedochádza pri riešení úseku medzi Devínom a Viedňou k zásadným zmenám ani v dolnom úseku pod Komárnom, a preto zámery uvedené v Konceptii sa nemenia a nie je ich potrebné aktualizovať.

Vodná cesta Váh – súčasť intermodálnych dopravných koridorov číslo V a VI podľa Dohody AGN ako vodná cesta číslo E 81 má charakter národnej vodnej cesty. Dosiahnutie jej plnosplavnosti po uvedení úseku Komárno – Šaľa do prevádzky je v kompetencii Ministerstva pôdohospodárstva Slovenskej republiky. V súlade s úlohou B.4 uznesenia vlády číslo 469/2000 spracovalo a predložilo Ministerstvo pôdohospodárstva Slovenskej republiky vláde Slovenskej republiky materiál „Zámer projektu Vážskej vodnej cesty“. Odbor vodnej dopravy Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky spolupracoval pri spracovaní tohto materiálu. Vláda Slovenskej republiky svojím uznesením číslo 463/2002 schválila tento zámer (príloha číslo 1) ktorý predstavuje základ pri jeho realizácii a spresňuje časť Konceptie, ktorá špecifikuje úlohy v tejto oblasti a to po stránke technickej v rámci jednotlivých etáp výstavby vrátane predpokladaných časových horizontov. Aby sa dosiahol súlad medzi zámerom a realizáciou vypracovala spoločnosť Hydroinvest na základe požiadavky Slovenského vodohospodárskeho podniku aktualizáciu smerového vedenia trasy plavebnej dráhy v úseku riečneho kilometra 0,00 – 96,133 (príloha číslo 2).

Stanovené úlohy rozvoja ostatných vodných ciest pre plavbu, ide o východoslovenské rieky Laborec, Latorica a Bodrog, sa orientujú hlavne na plavebné využitie rieky Bodrog v prepojení na rieku Tiszu v Maďarskej republike. S orgánmi štátnej správy Maďarskej republiky sú rozpracované možnosti využitia plavidiel slovenských spoločností na maďarskom úseku Tiszy. V Maďarskej republike sú rozpracované zámery širšieho využitia tejto vodnej cesty a to hlavne vo väzbe na prepojenie s vodnou cestou Dunaj.

Riešenie splavnenia vodnej cesty Morava, ktorá má byť využitá pri realizácii budovania kanálového prepojenia Dunaj – Labe – Odra. V súčasnosti sú posudzované navrhované varianty riešenia tohto prepojenia na úrovni expertov zainteresovaných štátov, to je Slovenskej republiky, Českej republiky a Rakúska. Do tohto procesu sa intenzívne zapájajú aj rôzne združenia z príslušných regiónov. Z hľadiska Slovenskej republiky odbor vodnej dopravy predpokladá v 1. etape využitie rieky od ústia s Dunajom po 20. riečny kilometer.

Vo vodnej dopravnej infraštruktúre rozhodujúcu úlohu majú verejné prístavy, ktoré v Slovenskej republike majú štatút medzinárodných verejných prístavov a o to viac je žiadúce, aby ich rozvoj bol v súlade s celoeurópskymi požiadavkami na ich riadenie, technické vybavenie a hlavne úroveň poskytovaných služieb na báze rovnakých podmienok pre tuzemské i zahraničné plavebné spoločnosti.

Koncepcia v tomto smere jednoznačne stanovuje úlohy na dosiahnutie tohto cieľa. Zo stanovených úloh sa zabezpečilo postupne zosúladenie verejného prístavu Bratislava s potrebami mesta v lokalite Pribinova ulica a výstavbou mosta cez Dunaj Košická vrátane zámerov vybudovania nového bratislavského centra. Naďalej pokračujú rokovania o vybudovaní prístaviska pre technológiu RO-RO v lokalite Devínska Nová Ves na Morave vo väzbe na spoločnosť Volkswagen Bratislava budovanie priemyselného parku Záhorie.

Aby sa dosiahol stanovený cieľ optimálneho rozvoja a využitia verejných prístavov (Bratislava, Komárno, Štúrovo), je účelné vytvoriť v dôsledku rôznorodosti vlastníckych práv k majetku (SPaP, a. s. vlastní infraštruktúru, štát pozemky, spoločnosti technické a prekladné

zariadenia a tak ďalej) spoločnosť – Správu verejných prístavov na báze akciovej spoločnosti. Tento zámer bude opätovne riešený v roku 2003.

## ZÁVER

Z vykonaného hodnotenia plnenia úloh schválenej Koncepcie po dvoch rokoch jej platnosti vyplýva, že stanovené zámery a ciele nie je potrebné zásadne meniť. Pozitívne výsledky jej plnenia sa dosiahli hlavne v legislatívnej oblasti a rozpracovanosti zámeru vybudovania Vážskej vodnej cesty. Niektoré úlohy sú závislé na výsledkoch medzinárodných rokovaní, pretože ide o vodné cesty prepojené na medzinárodnú vodnú sieť, na ktoré sa v plnom rozsahu vzťahujú nariadenia a smernice EK a EÚ. Tieto musia byť implementované do národnej legislatívy v plnom rozsahu.