

Aktualizácia Konceptie rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (02/2004)

Aktualizácia Konceptie rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky, v poradí druhá, dáva odpočet tých úloh, ktoré smerovali na jej realizáciu vrátane hodnotení skutočností, ktoré pozitívne alebo negatívne vplývali na predpokladané zámery podmieňujúce rozvoj vodnej dopravy v SR. Zámery sú koncipované v 5. blokoch 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.

Ak vychádzame z toho, že aktualizácia sa týka časového obdobia jedného roka od posledného hodnotenia, z ktorého nevyplynuli žiadne zásadné zmeny v porovnaní s celkovým koncepcným zámerom hodnotenia, predstavoval rok 2003 výraznejší posun v plnení a realizácii čiastkových úloh zakotvených v jednotlivých blokoch Konceptie. Ide hlavne o úlohy, ktoré vytvárajú východiskovú základňu pre dosiahnutie zámerov v strednodobom a dlhodobom horizonte.

Stanovené smery rozvoja vodnej dopravy SR a ich plnenie je závislé na úzkej spolupráci s rezortmi, ktoré majú úzku väzbu na vytváranie podmienok pre rozhodujúce oblasti vo vodnej doprave. V priebehu roka 2003 sa uskutočnili pracovné rokovania vytvorených expertných skupín.

V októbri 2003 sa uskutočnilo rokovanie expertnej skupiny ku Konceptii za účasti zástupcov Ministerstva životného prostredia SR, Štátnej plavebnej správy, Slovenského vodohospodárskeho podniku, š.p. a odboru vodnej dopravy MDPT SR. Predmetom rokovania boli tieto otázky:

- prechod kompetencií vo vodnom hospodárstve z Ministerstva pôdohospodárstva SR na Ministerstvo životného prostredia SR, kde vznikol nový organizačný útvar sekcia vôd;
- stav v príprave zákona o vodách, pripomienky k tomuto zákonu predložené OVD MDPT SR a ich realizácia;
- iniciatívne aktivity štátov v rámci budovania nových vodných ciest a ich prístup na riešení úzkych miest na Dunaji;
- sieť vodných ciest SR pre rekreačnú plavbu;
- postup odborov životného prostredia krajských orgánov pri uplatňovaní zákona č. 184/2002 Z.z. v oblasti používania vôd na plavbu plavidiel so spaľovacími motormi;
- iniciatíva Rakúska pri riešení toku Dunaja na východ od vodného diela Freudenu;
- výsledky rokovaní komisie pre hraničné vody s Českou republikou a Rakúskou republikou.

Expertná skupina konštatovala, že v napĺňaní zámerov Konceptie došlo k pozitívnemu posunu vpred, a to hlavne z hľadiska podstatne širšieho toku informácií v odbornej verejnosti, ale aj širokej verejnosti, ktorá vníma využívanie vodných tokov pre plavbu na jednej strane ako negatívny zásah do životného prostredia a na strane druhej ako možnosť rozšíriť jej využitie pre regióny v rozvoji jednotlivých aktivít a služieb v oblasti rekreácie a regionálnej turistiky.

V priebehu roka 2003 sa v jednotlivých oblastiach Konceptie spresnili alebo vytvorili opatrenia, ktoré konkretizovali postup plnenia jednotlivých úloh z krátkodobého,

strednodobého a dlhodobého hľadiska. Rozvoj vodnej dopravy v Slovenskej republike je úzko prepojený a závislý na celoeurópskom systéme vodných ciest podľa prijatej Dohody AGN. Dokumentuje to skutočnosť, že všetky výkony nákladnej dopravy plavebných spoločností Slovenskej republiky k 31.12.2003 vykonávalo medzinárodnú vodnú dopravu na základe udelených licencií MDPT SR 14 plavebných spoločností z celkového počtu 22 (8 plavebných spoločností vykonáva verejnú osobnú dopravu na vodných nádržiach SR), sa uskutočňovalo v zahraničnej doprave.

I. Legislatívne, organizačné a ekonomické predpoklady.

V rámci harmonizácie národného práva s právom Európskej únie v oblasti vodnej dopravy bol v roku 2003 spracovaný návrh novely zákona o vnútrozemskej plavbe. Novela zákona po jej schválení v Národnej rade Slovenskej republiky a po podpise prezidenta Slovenskej republiky bola uverejnená v Zbierke zákonov pod č. 580 zo dňa 3. decembra 2003, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z.z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Zákon č. 580/2003 Z.z. nadobudol účinnosť 1. februára 2004. Schválené zmeny a doplnky tohto zákona sú orientované hlavne do oblasti metodológie a pravidiel, ktoré vychádzajú z medzinárodných noriem klasifikácie plavidiel, vrátane uplatnenia právnych noriem k vykonávaniu štátneho odborného dozoru a inšpekcie pri posudzovaní zhody určené na rekreačné plavidlá a lodných zariadení. Rovnako v oblasti registrácie lodí štátom a podmienok vykonávania technických prehliadok, práv a povinností klasifikačných organizácií sa vykonali zodpovedajúce úpravy a spresnenia.

K podstatnej zmene v porovnaní so zákonom č. 338/2000 Z.z. došlo v časti týkajúcej sa správy verejných prístavov. Pôvodné znenie bolo upresnené a svojim obsahom neriešila podstatu správy prístavu, ale hovorilo sa o prevádzkovateľovi prístavu, čo bolo zavádzajúce, pričom úloha vykonávania správy nebola jasne formulovaná. Tým dochádzalo k vážnym problémom pri zabezpečovaní riadneho chodu prístavu, jeho bezpečnosti, vzťahu k štátnym orgánom, dodržiavaní pravidiel plavebnej bezpečnosti pri mimoriadnych udalostiach (vysoká voda) a účasti na organizácii a vyhlasovaní opatrení. K najväčším nedostatkom patrilo, že legislatívne nebol určený nikto, kto by zodpovedal za rozvoj prístavov z hľadiska štátu ako vlastníka pozemkov v územných obvodoch verejných prístavov a ich využitie pre vodnú dopravu.

Tento základný nedostatok bude odstránený založením „Správy verejných prístavov“ ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR ako príspevkovej organizácie v súlade so zákonom č. 580/2003 Z.z. v priebehu roka 2004.

V organizačnej štruktúre vodnej dopravy nedošlo v roku 2003 k žiadnym výrazným zmenám v porovnaní s predchádzajúcim rokom. Naďalej k významnej spoločnosti v rámci podnikateľských aktivít vo vodnej doprave patrí Slovenská plavba a prístavy, a.s. a to z hľadiska výkonov v nákladnej doprave vrátane výkonov v rámci prekladnej činnosti, kde poskytuje rozhodujúci objem služieb v nakládke, vykládke tovarov a obsluhy plavidiel v rámci verejných prístavov Bratislava a Komárno. K pozitívnej zmene došlo v systéme kontajnerovej prepravy, kde spoločnosť SPaP, a.s. rozšírila rozsah poskytovaných služieb a manipulačných polôh kontajnerového terminálu. V roku 2003 sa v prístavoch Bratislava a Komárno preložilo v dovoze a vývozu spolu viac ako 2 mil. ton tovarov a 10 945 kontajnerov.

II. Rozvoj a modernizácia dopravnej infraštruktúry.

Základným predpokladom pre naplnenie cieľov v tejto oblasti je vytvorenie podmienok pre ďalšie budovanie dopravnej a prístavnej infraštruktúry. Zatiaľ čo prístavná infraštruktúra svojou vnútornou štruktúrou, technickou a technologickou rôznorodosťou vytvára priaznivé podmienky aktívneho zapojenia podnikateľských subjektov a tým aj súkromného kapitálu ako aj vstupu ďalších operátorov do činnosti prístavov, je budovanie vodných ciest podstatne náročnejšie na finančné zdroje, presahuje rámec jedného štátu, majú charakter celoeurópskych projektov a čo je veľmi zložité, majú nároky na úpravu tokov, budovanie vodných stavieb a čiastočne zasahujú aj do životného prostredia (chránené územia).

Podľa zákona č. 575/2001 Z.z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov bolo do 30.4.2003 Ministerstvo pôdohospodárstva SR ústredným orgánom štátnej správy aj pre vodné hospodárstvo, do kompetencie ktorého patrí aj starostlivosť o vodné cesty, vrátane ich údržby a budovania nových vodných ciest. Od 1. mája 2003 prešli kompetencie pre vodné hospodárstvo na Ministerstvo životného prostredia SR.

Vo väzbe na uvedenú zmenu a implementáciu zásadných smerníc a nariadení rady ES o ochrane a využívaní vôd, pripravuje Ministerstvo životného prostredia SR nové znenie zákona o vodách, kde bude zakotvená problematika využívania vodných tokov pre plavbu a mal by obsahovať zásadné otázky spojené s budovaním a údržbou vodných ciest. Napriek zásadným pripomienkam zo strany MDPT SR, aby tieto otázky boli do nového znenia zákona zapracované, Ministerstvo životného prostredia SR na tieto pripomienky nereagovalo. V ďalšom schvalovacom procese bude MDPT SR svoje požiadavky uplatňovať. Pri naplňovaní stratégie a rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky je úzka spolupráca obidvoch rezortov nevyhnutná.

Slovenská republika nariadením vlády č. 528/2002 Z.z. zo 14. augusta 2002 vyhlásila záväzná časť Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001. Z hľadiska vodnej dopravy sú zakotvené v záväznej časti Vážska vodná cesta v úseku Komárno – Sereď a vodná cesta Morava v študijnej polohe vo vzťahu so záväzkami Dohovoru o mokradiach.

1. DUNAJ – súčasť európskych dopravných koridorov ako koridor č. VII a podľa Dohody AGN hlavná vodná cesta medzinárodného významu s označením E 80. Z tohoto dôvodu sa tejto vodnej ceste venuje mimoriadna pozornosť, aby boli dodržané medzinárodné dohody o slobode plavby, plavebnej bezpečnosti a dodržiavaní plavebných gabaritov odporúčaných pre Dunaj. Práve v oblasti stanovených gabaritov, ich dodržiavanie jednotlivými štátmi, sú najväčšie problémy a hľadajú sa riešenia na ich zabezpečenie. Tým, že sa nerealizovali vodné diela Nagymaros a Wolfstahl na Dunaji sa plavebná hĺbka Dunaja stala limitujúcim faktorom z hľadiska plnosplavnosti a využívania nosnosti plavidiel v priebehu roka.

V roku 2003 sa uskutočnilo niekoľko rokovaní slovenských a rakúskych expertov k danému problému, kde rakúska strana predložila návrh riešenia úseku Dunaja medzi vodným dielom Freudenu a Devínom. Ide o zabezpečenie stanovenej plavebnej hĺbky v priebehu celého roka. Návrh materiálu sa v súčasnosti posudzuje na úrovni regionálnych a štátnych orgánov, hlavne z hľadiska ochrany životného prostredia.

S výstavbou vodného diela Wolfstahl rakúska strana zatiaľ neuvažuje. Oficiálne však toto stanovisko nebolo rakúskou vládou Slovenskej republiky oznámené. Zo strany Slovenskej republiky je tento zámer do územného plánu veľkého územného celku Bratislavského

kraja zapracovaný, ako riešenie spoločného úseku od konca vzdutia vodného diela Gabčíkovo po ústie rieky Moravy do Dunaja.

2. VÁŽSKA VODNÁ CESTA – súčasť intermodálnych dopravných koridorov č. V a č. VI a podľa Dohody AGN národná vodná cesta medzinárodného významu s označením E 81 predstavuje z hľadiska realizácie najvyšší stupeň rozpracovanosti. V roku 1999 a začala plavba v úseku riečnych kilometrov (r. km) 0,000 – 78,850. Plavba je možná len s využitím prietokov vodného diela Kráľová a Selice. Vláda SR uznesením č. 463 z 29. mája 2002 vzala na vedomie návrh zámeru projektu Vážskej vodnej cesty, vrátane slovenskej časti jej prieplavného spojenia s Oderskou vodnou cestou. V bode B.1 predmetného uznesenia vláda SR uložila ministrom pôdohospodárstva SR a ministrom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR uskutočniť rokovanie s ministrom dopravy Českej republiky a ministrom dopravy Poľskej republiky o príprave a vypracovaní memoranda k predmetnému zámeru. Urobilo sa tak listom ministra pôdohospodárstva SR koncom roka 2002. V priebehu 1. polroka 2003 český aj poľský ministri dopravy odpovedali tak, že pred prijatím rozhodnutí vlád oboch štátov v záležitosti prieplavného spojenia je potrebné uskutočniť rokovania expertov na plavebné otázky a pripraviť podklady na také rozhodnutie. Rokovanie expertov ČR a SR sa uskutočnilo 26. júna 2003 v Bratislave s týmito závermi:

- obe strany si navzájom vymenia doteraz spracované dostupné podklady k predmetnej problematike,
- vymenené podklady obe strany preštudujú a závery analýz budú podkladom pre ďalšie rokovanie skupiny expertov,
- ďalší postup dohodnú obe strany na budúcom rokovaní expertov, ktoré sa uskutoční v Českej republike.

Budovanie Vážskej vodnej cesty zaradilo Ministerstvo životného prostredia SR v roku 2003 do Rezortného rozvojového programu verejných prác na roky 2004 – 2006 nasledovne:

Vážska vodná cesta

I. časť, etapa I-III

Obce:	Považia v úseku Komárno – Žilina
Okresy:	Považia v úseku Komárno – Žilina
Kraje:	Nitriansky, Trnavský, Trenčiansky a Žilinský
Rok začatia:	2004
Rok dokončenia:	2019
Predpokladané náklady:	38,7 mld. Sk
Predpokladané stavebné náklady:	30,95 mld. Sk
Navrhovaný objem finančných prostriedkov v príslušnom roku [mil. Sk/prísl. rok]:	

	2004	2005	2006
objem finančných prostriedkov:	150	260	390
z toho verejné investície	150	160	240
Fondy EÚ:	-	100	150

V nadväznosti na možnú realizáciu výstavby automobilky v oblasti Žiliny a prípadných ďalších väčších investičných zámerov na Považí môže Vážska vodná cesta v budúcnosti predstavovať dôležitý faktor na zlepšenie dopravnej obsluhy regiónu pri preprave hotových výrobkov a komponentov. Značné kapacitné možnosti Vážskej vodnej cesty by umožnili časť prepráv vykonávať po vode, čím by sa znížilo predpokladané vysoké ekologické zaťaženie regiónu súvisiace s očakávaným nárastom iných druhov prepráv.

3. MORAVA – súčasťou stratégie prípravy vodnej cesty Dunaj – Odra – Labe, ktorá nepredstavuje konkurenčnú alternatívu vodnej cesty Váh – Odra, ale môže byť logickým spojením v rámci národných vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu Labe (E 20), Odry (E 30) a Dunaja (E 80). V súčasnom období predložila Česká republika zámer na napojenie južnej Moravy na Dunaj. Na stretnutí ministrov dopravy SR, ČR a Rakúska v októbri 2003, ktoré sa konalo v Židlochoviciach, ČR predložila tento zámer a požiadala o jeho podporu. Obaja ministri vyjadrili podporu tomuto zámeru s tým, že je žiadúce, aby bola predložená štúdia jeho vykonateľnosti. V súčasnosti ČR spracováva štúdiu reálnosti takéhoto prepojenia.

PRÍSTAVY

Verejné prístavy tvoria základnú infraštruktúru vodnej dopravy a jej technická a technologická úroveň je podmienkou zvyšovania výkonov vo vzťahu na prepravnodopravný proces. Koncepcia ráta s ďalším rozvojom verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo ako medzinárodných dunajských prístavov. Práve ich medzinárodný charakter zvyšuje ich dôležitosť a nevyhnutnosť rastu kvality a kvantity poskytovaných služieb.

Rok 2003 možno označiť ako pokračovanie aktivít súvisiacich s reštrukturalizáciou využitia prístavov nielen vo vzťahu k vodnej doprave, ale taktiež vo vzťahu k potrebám miest. Výrazne sa to prejavilo vo verejnom prístave Bratislava, kde v súvislosti so zmenou územného obvodu verejného prístavu sa realizujú tri významné investičné akcie. Ide o výstavbu piateho mosta cez Dunaj, vybudovanie nového bratislavského centra v lokalite Pribinovej ulice a vybudovanie nového nábrežia pri Dunaji postupne s dostavbou Slovenského národného divadla.

Vo verejných prístavoch Komárno a Štúrovo sa konzultujú niektoré požiadavky na reštrukturalizáciu prístavných polôh a vybavenie prístavov zo strany predstaviteľov miest o využití niektorých plôch pre potreby a zámery v oblasti kultúrno - spoločenskej.

Vo verejnom prístave Bratislava, ktorý sa približuje svojimi výkonmi v prekladnej činnosti k objemu 3 miliónov ton tovarov sa začal na základe aktivít súkromných spoločností proces na výstavbu nového prekladiska minerálnych olejov. Vytvorenie podmienok na výstavbu nového prekladiska minerálnych olejov, najmä z ekologického hľadiska mimo hlavného toku Dunaja, je významnou konkrétnou aktivitou. Jej realizáciou sa dosiahne vyriešenie dlhoročného problému prečerpávania tekutých tovarov z plavidiel na voľnom toku a odstránenia tak rizikového miesta možného znečistenia vôd Dunaja. V súčasnom období prebieha proces posudzovania vplyvov na životné prostredie predložených variantných riešení výstavby prekladiska minerálnych olejov príslušnými orgánmi životného prostredia, vrátane verejného posudzovania predložených zámerov.

Doterajší vývoj v rozvoji prístavnej infraštruktúry ukázal, že stanovené zámery v Koncepcii sú reálne a ich realizáciou sa dosiahnu stanovené ciele. Ďalej sa potvrdila správnosť návrhu na zriadenie samostatnej organizácie „Správy verejných prístavov“, ktorá bude mať nezastupiteľnú úlohu pri zabezpečovaní optimálneho rozvoja a využitia verejných prístavov. Ide v prvej etape o vypracovanie štúdie rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo z pohľadu nových aspektov aktivít a zámerov miest, podnikateľských subjektov a potrieb vodnej dopravy z medzinárodného hľadiska.

Záver

Z vykonaného hodnotenia plnenia úloh schválenej Koncepcie po vyše troch rokoch jej platnosti a vo väzbe na vykonané hodnotenie z januára 2003 vyplýva, že stanovené zámery a cieľ nie je potrebné zásadne meniť. V roku 2003 sa dosiahli celkovo pozitívne výsledky ako v legislatívnej oblasti, tak aj v rozpracovanosti jednotlivých úloh v budovaní vodných ciest, hlavne Vážskej vodnej cesty.

V roku 2003 sa na základe aktivity Českej republiky začali rokovania o možnosti napojenia Južnej Moravy na Dunaj. Pri zabezpečovaní úloh Koncepcie sa účinne spolupracovalo s Ministerstvom pôdohospodárstva SR a Ministerstva životného prostredia SR. V rámci rokovaní pre hraničné vody s Českou republikou a Rakúskom sa riešia otázky plavebnej bezpečnosti a ekologických dopadov pri navrhovaných riešeniach využitia vodných tokov na plavbu, vrátane navrhovaných úprav pre dosiahnutie žiadúcich plavebných hĺbok v kritických miestach na Dunaji.

V súlade s uznesením vlády č. 463/2002 o budovaní Vážskej vodnej cesty bola vytvorená medzirezortná komisia pre prípravu a vypracovanie rozvojového projektu výstavby VVC a jej využitia. Jej druhé zasadnutie sa uskutoční v tomto roku a hlavnou témou bude oblasť finančného zabezpečenia výstavby vodných ciest a prístavnej infraštruktúry prístavov na týchto vodných cestách.