

KONCEPCIA ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Vodná doprava ako súčasť intermodálnych dopravných sústav zohráva významnú úlohu vo vnútroštátnych, najmä však v medzinárodných prepravných reláciách na zjednotenej sieti európskych vnútrozemských vodných ciest a na svetových moriach. Dynamizujúcim prvkom rozvoja vodnej dopravy je aj to, že zo všetkých druhov dopráv najmenej znehodnocuje životné prostredie, čo potvrdzujú a iniciujú aj nariadenia a smernice Európskeho spoločenstva (ES), respektíve Európskej únie (EU) prijaté v poslednom období.

Koncepcia rozvoja vodnej dopravy je spracovaná do piatich zásadných problémových okruhov:

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

Záver Koncepcie stanovuje prioritné zásadné úlohy pre jej naplnenie.

I. LEGISLATÍVNE, ORGANIZAČNÉ A EKONOMICKÉ PREDPOKLADY ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY

A. Legislatíva

V súčasnosti sa vnútrozemská vodná doprava riadi zákonom č. 26/1964 Zb. o vnútrozemskej plavbe v znení zákona č. 126/1974 Zb. o vnútrozemskej plavbe a vykonávacou vyhláškou č. 137/1974 Zb. o vnútrozemskej plavbe v znení vyhlášky č. 94/1974 Zb. V súlade s platným zákonom boli vydané ďalšie nariadenia vlády, vyhlášky a výnosy pre vykonávanie vodnej dopravy a pôsobenie v oblasti vodnej dopravy, napr. nariadenie vlády č. 11/1976 Zb. o evidencii vnútrozemských plavidiel, vyhlášky č. 344/1991 Zb., ktorou sa vydáva Poriadok plavebnej bezpečnosti na vnútrozemských vodných cestách Českej a Slovenskej Federatívnej republiky a výnosu Federálneho ministerstva dopravy č. 26.357/1975 o odbornej spôsobilosti členov posádok vnútrozemských plavidiel (registrovaný v čiastke 38/1975 Zb.).

Námorná plavba Slovenskej republiky je upravená zákonom č. 61/1952 Zb. o námornej plavbe a viacerými nariadeniami ministra dopravy, vyhláškami a výnosmi, napr. nariadenie ministra dopravy č. 75/1953 Zb., ktorým sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o námornej plavbe, vyhláška č. 160/1956 ú. l. o podmienkach prepravy nákladu po mori a výnos č. 18 381/1990-040 FMD o odbornej spôsobilosti a oprávnení na výkon funkcie členov lodných posádok československých námorných lodí (registrovaný v čiastke 52/1990 Zb.).

Pretože uvedené právne predpisy, ako aj súvisiace mimorezortné zákony, napr. zákon č. 138/1973 Zb. o vodách (vodný zákon), zákon č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon), boli prijaté v historicky a hospodársky odlišných podmienkach, Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR pristúpilo k vypracovaniu nových právnych predpisov, ktoré zohľadňujú samostatnosť Slovenskej republiky s prihliadnutím na snahu o jej integráciu do európskych štruktúr a zlučiteľnosť týchto nových právnych predpisov s právnymi predpismi EÚ.

Prijatím nových návrhov zákonov o vnútrozemskej plavbe a o námornej plavbe, spolu s vykonávacími vyhláškami, ktoré riešia aj prepravu nebezpečných tovarov a športovú a rekreačnú plavbu, sa vytvoria transparentné vzťahy pre bezkolízne rokovania o prijatí Slovenskej republiky do EÚ.

Uvedené návrhy zákonov zároveň zohľadňujú aj nový prístup k vykonávaniu štátneho dohľadu a inšpekcie pri posudzovaní zhody s technickými požiadavkami, ktorým je vo vodnej doprave podriadená prevažná väčšina výrobkov, zariadení a technologických komplexov podľa zákona č. 264/1999 Z. z. o technických požiadavkách na výrobky a o posudzovaní zhody a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vo väzbe na tento zákon sa, okrem vypracovania špecifického vládneho nariadenia, ktorým sa ustanovia podrobnosti o technických požiadavkách na určené výrobky používané vo vodnej doprave, vrátane plavidiel určených na rekreačné účely, zosúladia aj požiadavky na funkcie a výkony Štátnej plavebnej správy (ŠPS), Námorného úradu (NÚ) a autorizovanej právnickej osoby vykonávajúcej klasifikáciu a inšpekciu – Slovenského Lloyd.

V súlade s legislatívnym procesom prijatia návrhu nového zákona o vnútrozemskej plavbe a vykonávacích vyhlášok nadväzujúcich na tento zákon je potrebné realizovať nové usporiadanie štátnej správy a vykonávania štátneho odborného dohľadu vo vnútrozemskej plavbe a vo verejných prístavoch od roku 2001.

Zároveň doriešiť výkon štátnej správy a štátneho odborného dozoru v námornej plavbe (Námorný úrad pri MDPT SR) s cieľom kontinuálnej aplikácie rozhodnutí medzinárodnej námornej organizácie IMO (prípadne ďalších nadnárodných organizácií) taktiež od roku 2001.

Permanentne vydávať a podľa rozdelenia kompetencií (inšpektovania a dohľadu) uplatňovať v prevádzke vodnej dopravy smernice, nariadenia, metodické pokyny a oznámenia prijaté medzinárodnými dohodami a odporúčaniami medzinárodných organizácií (ES resp. EÚ, EHK OSN, DK, IMO a ďalšími organizáciami), v ktorých je Slovenská republika zastúpená.

Okrem uvedených nových legislatívnych úprav týkajúcich sa zákonov o vnútrozemskej plavbe a o posudzovaní zhody je potrebné pristúpiť aj k novelizácii zákona o vodách, nakoľko uvedený stav nevyhovuje potrebám výstavby a údržby vodných ciest.

B. Organizačné zabezpečenie

1. Oblasť organizačnej štruktúry vodnej dopravy a štátnej správy

Vodná doprava tvorená vnútrozemskou a námornou plavbou a prístavmi je v kompetencii Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (§ 8 ods. 1 písm. d) zákona SNR č. 347/1990 Zb. v znení neskorších predpisov).

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR zabezpečuje na medzinárodnej úrovni spoluprácu v oblasti vodnej dopravy a spolupracuje s ostatnými orgánmi štátnej správy pri príprave a uplatňovaní dopravnej politiky. Rozhodnutím ministra č. 33/1993 s účinnosťou

od 2. 6. 1993 bola začlenená pôsobnosť Národného úradu SR do odboru vodnej dopravy MDPT SR.

Zákonom č. 26/1964 Zb. o vnútrozemskej plavbe v znení zákona č. 126/1974 Zb. bola zriadená Štátna plavebná správa Bratislava, ktorá je rozpočtovou organizáciou MDPT SR. Vykonáva štátny odborný dozor nad vnútrozemskou plavbou a výkon štátnej správy vo veciach plavby na úseku starostlivosti o plavebnú bezpečnosť, plavidlá, vodné cesty a lodné posádky a spravuje pozemky vo verejných prístavoch SR.

Štátny podnik Slovenská plavba dunajská (SPD), ktorý do 31.12.1996 vykonával celý priezračnosť ako prevádzkovateľ vo vodnej doprave, v súčasnosti hospodári so zbytkovým majetkom po transformácii časti majetku SPD š.p. Bratislava a ŠPS Bratislava, ktorý prešiel na Fond národného majetku SR. Fond národného majetku SR transformovaný majetok súčasne vložil do akciovej spoločnosti Slovenská plavba a prístavy.

2. Subjekty vodnej dopravy

Majoritným dopravcom a prevádzkovateľom vodnej dopravy na Dunaji v Slovenskej republike je Slovenská plavba a prístavy a.s. Bratislava (SPaP a.s.). Táto spoločnosť okrem vykonávania vnútrozemskej dopravy vykonáva aj námornú dopravu a podieľa sa aj na činnosti Medzinárodného plavebného podniku INTERLICHTER so sídlom v Budapešti, ktorý združuje plavebné podniky Bulharska, Maďarska, Ruskej federácie a Slovenska. SPaP a.s. okrem nákladnej dopravy svojou Divíziou lodnej osobnej dopravy zabezpečuje vlastnými plavidlami dopravné služby aj pre cestujúcich.

Okrem osobnej dopravy a prepravy tovarov SPaP a.s. zabezpečuje prekladovú, skladovú a čiastočne aj rozvoznú službu vlastnými zariadeniami v rozhodujúcich slovenských dunajských verejných prístavoch Bratislava a Komárno, v ktorých poskytuje služby (vrátane výdaja pohonných hmôt a zberu odpadov z plavidiel) aj ďalším tuzemským a zahraničným dopravcom.

Okrem SPaP a.s. vo vodnej doprave Slovenskej republiky už dnes pôsobí niekoľko ďalších súkromných spoločností, zatiaľ však s menším počtom plavidiel a prístavných zariadení.

Postavenie SPaP a.s. s jej divíznym usporiadaním (Divízia riečnej a námornej dopravy, Divízia lodnej osobnej dopravy, Divízia prístav Bratislava, Divízia Lodenica Bratislava, Divízia prístav Komárno) najmä z hľadiska vlastníckych práv k infraštruktúre je riešené v materiáli „Reštrukturalizácia vodnej dopravy Slovenskej republiky“, ktorý Porada vedenia ministerstva vzala na vedomie.

V tomto materiáli sa prehodnotilo aj dnešné postavenie štátneho podniku SPD vo vodnej doprave, ktorý v súčasnosti spravuje majetok štátu (hlavne pozemky) v územných obvodoch verejných prístavov.

V rámci dokončenia transformačno – privatizačného procesu a transparentného poskytovania verejno-prospešných služieb v súčasných a budúcich verejných prístavoch a usporiadania vlastníckych vzťahov medzi SPaP a.s., ŠPS a SPD š.p. musíme zosúladiť záujmy štátu, regiónov a miestnej správy a súkromného sektoru. Transformačný proces, najmä posúdenie prípadného oddelenia dopravnej a prístavnej činnosti je nutné uskutočniť v priebehu roka 2000.

C. Ekonomické aspekty

Po prijatí zákonov o vnútrozemskej plavbe a námornej plavbe a vykonávacích vyhlášok sa budú harmonizovať aj podmienky vstupu dopravcov a prepravcov na dopravný

trh vodnej a kombinovanej dopravy a v rámci integračnej snahy Slovenskej republiky o vstup do EU vytvárať medzinárodné podmienky pre postupnú liberalizáciu prístupu dopravcov a prepravcov na celoeurópsky trh vodnej dopravy. Pre zabezpečenie a prehĺbenie komplexných prepravných služieb zákazníkov vodnej a kombinovanej dopravy podieľať sa výskumnými a vývojovými kapacitami na riešení štátnej úlohy – „Integrácia dopravnej a hospodárskej infraštruktúry s využitím logistických postupov pri zvyšovaní kvality premiestňovacích procesov“.

Z pohľadu celospoločenských, celoštátnych a medzinárodných aspektov podpory vodnej dopravy najmä z ekologického hľadiska v zmysle Európskej dohody AGN podpísanej ministrom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR v roku 1997 a Európskych predpisoch o preprave nebezpečných tovarov na vnútrozemských vodných cestách (ADN), ktorých podpísanie sa predpokladá na diplomatickej konferencii v roku 2000 je potrebné postupovať podľa aktualizovaných zásad štátnej dopravnej politiky Slovenskej republiky. Vo väzbe na integračné ciele vstupu Slovenskej republiky do EU a OECD treba zohľadniť ekonomické nástroje podpory tohto druhu dopravy najmä pri doprave veľkokapacitných zásielok, prepravy nebezpečných tovarov, Ro-Ro prepráv a ťažkých a veľkorozmerových zásielok (podľa princípov a požiadaviek nariadenia Rady 1107/70/EHS a nariadenia Komisie 805/99/ES).

V nadväznosti na negociačný proces preskúmame aj možnosti vytvorenia podmienok poskytovania príspevkov rozvoja vnútrozemskej vodnej dopravy s externými a internými vkladmi (štát, regionálna a miestna správa, dopravcovia) tak, aby bol použiteľný pre rozvoj vodnej dopravy, vrátane infraštruktúry verejných prístavov.

II. ROZVOJ A MODERNIZÁCIA DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY VODNEJ DOPRAVY

A. Vodné cesty

Podľa § 9 ods.1 zákona č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov je Ministerstvo pôdohospodárstva SR ústredným orgánom štátnej správy, okrem iného aj pre vodné hospodárstvo, do kompetencií ktorého dnes patrí aj starostlivosť o vodné cesty, vrátane ich údržby a budovanie nových vodných ciest. Z tohto pohľadu do prípadného nového usporiadania kompetenčných vzťahov v tejto oblasti je potrebná úzka spolupráca oboch rezortov najmä pri naplňaní stratégie a rozvoja vodnej dopravy v Slovenskej republike.

1. DUNAJ – súčasť európskych dopravných koridorov ako koridor č. VII. a podľa dohody AGN magistrálna vodná cesta E 80 (Príloha č.1)

- Spolupracovať s MP SR pri rokovaníach s maďarskou stranou pri presadzovaní výstavby vodného diela Nagymaros alebo jeho náhrady v súlade s rozhodnutím Medzinárodného súdneho dvora v Haagu, tak ako to odporúča Dunajská komisia (DK) pre splnenie požiadaviek „Odporúčaní DK o krokoch, pre stanovenie parametrov plavebnej dráhy, hydrotechnických a iných zariadení na Dunaji“.
- Z začať prípravy pre výstavbu vodného diela Bratislava – Wolfsthal. V prvej etape by sa mali uskutočniť rokovania so špecializovanou agentúrou ES – TINA, ktoré by mohli začať už v roku 2002.

- Pokračovať v spolupráci s MP SR v príprave výstavby vodnej cesty Dunaj - Morava s kanálovým napojením na Odru a Labe. Výstavba je v priamej nadväznosti na vodné dielo Bratislava – Wolfsthal v trase minimálne do uvažovaného verejného prístavu Bratislava – Devínska Nová Ves. Keďže ide o medzinárodnú vodnú cestu zakotvenú v dohode AGN, termín výstavby je viazaný minimálne na trojstrannú dohodu Slovenska, Rakúska a Česka.

Stratégia prípravy vodnej cesty Dunaj - Odra - Labe nie je chápaná ako konkurenčná alternatíva vodnej cesty Váh - Odra, ale ako logické spojenie v rámci magistralných vnútrozemských vodných ciest Labe (E 20), Odry (E 30) a Dunaja (E 80). Obidve vodné cesty si nebudú vzájomne konkurovať, ale sa budú vzájomne dopĺňať a budú realizačným výstupom Európskej Dohody AGN.

2. VÁH - súčasť intermodálnych dopravných koridorov č. V. a VI. a dohody AGN ako vodná cesta E 81

Plán dobudovania Vážskej vodnej cesty a prepojenia na rieku Odra je členený na 4 etapy:

1. etapa Komárno - Sered' - bola uvedená do prevádzky v júni 1998.

Na plavbu na tomto úseku Vážskej vodnej cesty (VVC) ŠPS Bratislava vydala plavebnú vyhlášku č. 1/1999 – Váh, ktorou sa vydáva dočasný poriadok pre plavbu na rieke Váh v úseku r.km 0,000 – 78,850 s účinnosťou od 1.8.1999. Plavba je možná len s využitím prietokov VD Kráľova a VD Selice v rozsahu prietokov 200 – 392 m³s⁻¹ a vodnom stave Dunaja na vodočte v Komárne minimálne 250 cm. Preto je potrebné zosúladiť pohyb plavidla s postupom čela vlny, k čomu sa dospeje len koordináciou záujmov energetiky, vodného hospodárstva a plavby.

2. etapa Sered' - Púchov
3. etapa Púchov - Žilina
4. etapa Žilina - Odra

S tým súvisí:

- Prioritne realizovať v spolupráci so ŠPS Bratislava a MP SR odporúčania navrhnuté katedrou hydrodynamiky stavebnej fakulty STU Bratislava z Analýzy možnosti obmedzenej plavebnej prevádzky na dolnom Váhu v úseku Kráľova – Komárno. Fungujúce využitie splavnenia v tomto úseku Váhu by urýchlilo začatie výstavby ďalšej etapy splavnenia VVC.
- Začatie výstavby vodného diela Sered' a následne úseku vodnej cesty Sered' - Hlohovec až po Púchov. Predpoklad začatia prvej etapy prác v roku 2003.
- Začatie rekonštrukcie a výstavby plavebných objektov na úseku vodnej cesty Púchov – Žilina. Predpoklad začatia prác v roku 2010.
- Príprava a začatie výstavby priepľavu Žilina – Odra ako medzinárodnej vodnej cesty E-30 podľa dohody AGN. Predpoklad začatia prác po roku 2025.
- Príprava a začatie výstavby južnej vetvy priepľavného spojenia Balt-Jadran-Dunaj v osi intermodálnych koridorov č. V. a VI. Predpoklad so začatím prác je po roku 2035.

Význam a koncepcia splavnenia Váhu sú popísané v Prílohe č. 3.

3. Ostatné vodné cesty Slovenskej republiky

a) Splavnenie dolných úsekov vodných ciest NITRA, HRON, IPEĽ.

- Keďže ide o úseky vodných ciest, ktoré nadväzujú na vodné cesty Dunaj a Váh, termíny prípravy a začatie výstavby, sú podmienené zosúladením postupov s výstavbou dunajskej a vážskej vodnej cesty, vrátane zhodnotenia efektívnosti a ekonomickej opodstatnenosti výstavby splavnenia dolných úsekov vodných ciest Nitra, Hron a Ipel'.

b) Splavnenie východoslovenských riek – LABOREC, LATORICA, BODROG

- Ide o úseky vodných ciest, nadväzujúce na splavnenie rieky Tisy na území Maďarska a Juhoslávie. Termíny prípravy a začatie výstavby sú podmienené zosúladením postupu s výstavbou vodnej cesty Tisa na cudzom úseku. Lokálny úsek splavnenia Bodrogu do prístaviska Ladmovce v Slovenskej republike a lokality Tokaj v Maďarskej republike na prepravu štrkopieskov a stavebných materiálov je realizovaný od roku 1998. Do horizontov rokov 2002-2020 je ich výstavba reálna a vzhľadom na masívne tovarové prúdy (VSŽ Košice a Elektrárne Vojany) aj zdôvodniteľná. Zaradenie riek Laborec a Latorica do zoznamu sledovaných vodných ciest upraví pripravovaná nová vyhláška o vodných cestách SR k pripravovanému novému zákonu o vnútrozemskej plavbe.

Športová a rekreačná plavba sa vykonáva na vybudovaných vodných nádržiach Oravská priehrada, Liptovská Mara, Piešťanská Sĺňava, Vihorlatská nádrž a Domaša a na niektorých vodných tokoch. Na Dunajci sa vykonáva plavba pl'ami.

B. Verejné prístavy

Verejným prístavom je vymedzené územie vrátane vodnej časti, stavieb a zariadení, ktoré slúžia na prekladanie, skladovanie, opracovanie a dopravu tovarov, naloďovanie a vyloďovanie cestujúcich a ochranu plavidiel pri prechode ľadochodov a povodňových prietokov, ako aj na vykonávanie činností súvisiacich s prevádzkou plavidiel a ich opravou, rekonštrukciou alebo stavbou. Verejné prístavy sa zriaďujú na miestach vhodných z hľadiska bezpečnosti a plynulosti plavby, ochrany životného prostredia, vodohospodárskych záujmov a napojenia vodnej cesty na ostatné druhy dopravy. Verejný prístav je oprávnený používať každý prevádzkovateľ plavidla, ktorý splní podmienky plavebnej prevádzky vo verejnom prístave.

1. BRATISLAVA

- Prikročenie k redislokácii prístavných polôh v súlade s územným rozvojom mesta na ľavom brehu Dunaja. Termín začatia prác musí byť zosúladený s postupom dostavby Slovenského národného divadla a stavebnej vybavenosti Pribinovej ulice po roku 2002 a nového mostu v predĺžení ulice Košická.
- Zahájenie výstavby prekladiska a Ro-Ro terminálu v Devínskej Novej Vsi. Orientačný predpoklad začatia výstavby je r. 2001.
- Vytvorenie podmienok pre výstavbu nového prekladiska minerálnych olejov najmä z ekologického hľadiska mimo hlavného toku Dunaja v chránenom špecializovanom bazéne. Termín začatia prác a následnej výstavby sa predpokladá po roku 2002.

- Začatie výstavby Tovarového centra nákladnej dopravy v lokalite Pálenisko. Termín prípravy a začatia prác sa predpokladá do roku 2005.

2. KOMÁRNO

- Redislokácia prístavných polôh v dôsledku zabezpečenia plnosplavnosti riek Dunaja a Váhu v uvedenej lokalite. Termín začatia úprav a rekonštrukcie prístavných polôh je podmienený vybudovaním plnosplavnosti dunajskej vodnej cesty v úseku Sap – ústie rieky Ipel' po roku 2005.
- Začatie výstavby prístavnej hrany a terminálu Komárno-Východ v lokalite Komárno – Harčáš. Termín začatia prípravy a výstavby je podmienený výstavbou železnično-cestného mosta a predpokladá sa v období rokov 2010 – 2020.

3. ŠTÚROVO

- Redislokácia prístavných polôh a areálu verejného prístavu Štúrovo po dokončení výstavby mosta Márie - Valérie medzi Štúrovom a Ostrihomom. Termín začatia príprav a výstavby je podmienený dokončením výstavby mosta a definitívnym vyriešením plnosplavnosti dunajskej vodnej cesty v úseku Sap – ústie rieky Ipel' po roku 2005.

4. VÁŽSKE PRÍSTAVY

- Zahájenie prípravy a výstavby verejných prístavov Sereď, Hlohovec, Nové Mesto nad Váhom, Trenčín, Dubnica, Púchov, Považská Bystrica, Žilina, Čadca je podmienená rekonštrukciou a výstavbou plavebných objektov na vážskej vodnej ceste v rámci realizácie jej II. a III. etapy výstavby.

5. PRÍSTAVY NA OSTATNÝCH VODNÝCH CESTÁCH SLOVENSKEJ REPUBLIKY

- Výstavba verejných prístavov na ostatných vodných cestách Slovenskej republiky je podmienená termínmi ich splavenia.

6. NÁMORNÉ PRÍSTAVY

- Pre námornú plavbu z dnešného pohľadu sa nepočíta priamo s rozvojom prístavnej infraštruktúry, pretože podlieha zámerom príslušnej pobrežnej krajiny. Z hľadiska perspektívnych predpokladov potenciálne možnosti sú v pobaltskom prístave Štetín, čiernomorskom prístave Konstanca a jadranských prístavoch Koper a Rijeka.

C. Financovanie rozvojových programov

Realizácia stavieb infraštruktúry vodnej dopravy, najmä vodné cesty je vždy viacúčelová vodohospodárska investícia, ktorá preukazuje celospoločensky široký okruh jej potenciálnych užívateľov. Zároveň je potrebné skonštatovať, že finančne tak náročné investície s tak výrazným vplyvom na hospodársku sféru Slovenskej republiky, nie je možné realizovať bez priamej účasti štátu. Preto finančný model musí vychádzať zo snahy zainteresovať do výstavby vodných ciest jej budúcich užívateľov.

Dobudovanie plnosplavnosti dunajskej vodnej cesty, vzhľadom na jej medzinárodný charakter a zainteresovanosť všetkých pobrežných štátov, musí byť zabezpečená dvoj- a viacstrannými medzinárodnými dohodami v súlade s odporúčaniami Dunajskej komisie. Súčasťou týchto dohôd bude aj predpokladaný spôsob financovania jednotlivých úsekov s určením podielu jednotlivým zmluvným stranám.

Značný ekonomický prínos z výroby elektrickej energie nemôžeme očakávať, avšak ekologické a vodohospodárske hľadiská, ktoré sú ťažko vyčísliteľné, nie sú zanedbateľné.

Vzhľadom na charakter budúcej Vážskej vodnej cesty, ako národnej vodnej cesty s medzinárodným významom, je situácia rozdielna od Dunaja. Napriek tomu realizácia Vážskej vodnej cesty bude mať priaznivý vplyv na mnohé oblasti hospodárskeho a verejného života.

Je predpoklad, že infraštruktúra, týkajúca sa prístavov, bude podľa ich charakteru financovaná zo zdrojov v rámci strategických záujmov štátu zo štátneho rozpočtu, pri regionálnych záujmoch príslušnými regiónmi, prípadne existujúcou hospodárskou sférou.

Čo sa týka zabezpečenia potrebného lodného parku a jeho financovania, je táto otázka riešená priamo dopravcami, resp. v budúcnosti združeniami dopravcov a prepravcov.

III. EKOLOGICKÉ, BEZPEČNOSTNÉ A KVALITATÍVNE PREDPOKLADY ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY

A. Ekologické predpoklady

Z ekologického pohľadu pre ochranu životného prostredia pred znečisťovaním od prevádzkových procesov vodnej dopravy sú rozhodujúce dva zásadné smery a to neznečisťovanie vôd a následne aj pôdy a neznečisťovanie atmosféry.

Znečisťovanie vôd sa v najväčšej miere prejavuje pri vypúšťaní odpadov z lodí a to najmä zaolejšovaných vôd a chemicky znečistených vôd hlavne pri preprave nebezpečných nákladov. Ochrana pred týmto znečistením sa zabezpečuje dvoma spôsobmi a to vybavením lodí čistiacimi stanicami (kajutové osobné lode, nákladné a trakčné plavidlá diaľkovej plavby a technické plavidlá), alebo odovzdávaním odpadov do stabilných a mobilných zberných staníc vo verejných prístavoch. Kým prvý autonómny spôsob sa uplatňuje najmä v podunajskej plavbe podľa technických požiadaviek klasifikačných spoločností, druhý neautonómny spôsob sa praktizuje v porýnskej plavbe. Dnes po prepojení týchto povodí ostro vystupuje problém vybudovania stabilných staníc v rozhodujúcich verejných prístavoch a mobilných (plávajúcich) staníc pre tranzitujúce lode.

Budovanie takýchto unifikovaných staníc bude koordinovať technický výbor Dunajskej komisie, ktorý pre realizáciu inicioval založenie podunajského projektu z prostriedkov PHARE, ktorý koordinuje agentúra TINA so sídlom vo Viedni. V budúcom období je potrebné zosúladiť realizačné práce podľa zásad a termínov odporúčaných agentúrou TINA, resp. Dunajskou komisiou.

Znečisťovanie atmosféry od činností vodnej dopravy je závislé najmä od jej intenzity, ktorá je z dnešného pohľadu relatívne nízka a teda nepredstavuje vážne ohrozenie životného prostredia. V súčasnom období sa za účasti Slovenskej republiky na pôde Európskej hospodárskej komisie OSN (EHK OSN) začali práce súvisiace s ustanovením medzinárodných noriem. Realizačným výsledkom by mali byť návrhy na efektívne lapače úletov vo výfukových plynch od pohonných a energetických agregátov lodí. Na tento problém priamo nadväzuje aj úlet pevných častíc pri preklade hromadných najmä chemických substrátov vo verejných prístavoch. Najúčinnším spôsobom ochrany je používanie bezprašných prekladných technológií, ktoré je možné docieľiť pri výstavbe alebo inovácii prístavných mechanizmov.

Protihluková ochrana prostredia je technicky vyriešená pružným uložením zdrojov hluku a použitím tlmičov na zariadeniach.

Zo širšieho aspektu ekologizácie životného prostredia sa upriami pozornosť aj na vybudovanie a pravidelné zabezpečovanie služieb zberu a čistenia odpadov v zónach vodných

ciest určených na rekreáciu a vodné športy. Túto problematiku možno najefektívnejšie vyriešiť formou nariadení štátnej správy pre príslušné výkonné regionálne organizácie služieb.

B. Bezpečnostné predpoklady

Problémový okruh bezpečnosti a spoľahlivosti pri vykonávaní prevádzkových činností vo vodnej doprave je v zásade riešený novými úpravami a predpismi priamo vyplývajúcimi zo zákonov o vnútrozemskej plavbe a o námornej plavbe. Z hľadiska ich prehĺbenia, respektíve širšieho uplatnenia princípov prevencie sa v budúcom období (po roku 2001) v súčinnosti s Úradom bezpečnosti práce a Odborovým zväzom pracovníkov vodnej dopravy vypracujú sanitárno – bezpečnostné pravidlá pre obecné a špecifické podmienky prác vykonávaných vo vodnej doprave. Tieto pravidlá by nadväzovali (nie nahradzovali) na platný Poriadok plavebnej bezpečnosti, Pravidlá pre klasifikáciu, stavbu a prevádzku lodí a bezpečnostné pravidlá uplatňované v prístavno-prekladných činnostiach.

V nadväznosti na problematiku bezpečnosti prác vykonávaných vo vodnej doprave sa v plavbe uplatnia aj účinné metódy monitoringu a sanácie nebezpečných úsekov a nehodových úsekov na vodných cestách. V nadväznosti na systémové riešenie projektu Odvetvovej štatistiky je potrebné uplatniť štatistické sledovanie dopravných nehôd na vodných cestách v rámci Programu štátneho štatistického zisťovania pre potreby SR na príslušný rok.

C. Kvalita vo vodnej doprave

Vzhľadom na prevažne medzinárodný charakter vodnej dopravy, kvalitatívne ukazovatele prepravného procesu musia vyhovovať a aj vyhovujú medzinárodne platným normatívom. Ide hlavne o medzinárodné normy kvality radu ISO 9000. Napriek tejto skutočnosti a to najmä vo vnútroštátnej plavbe je nevyhnutné, aby sa vodná doprava priamo podieľala na aktualizácii rezortného programu kvality v doprave s prihliadnutím na špecifiká vodnej dopravy.

IV. SOCIÁLNE PREDPOKLADY ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY

Postupné zavádzanie jednotných celoeurópskych noriem a pravidiel v otázkach zamestnávania a pri uplatňovaní pracovno-právnych vzťahov a sociálnom zabezpečení pracovníkov vodnej dopravy (zdravotná a lekárska starostlivosť, sociálne a dôchodkové zabezpečenie) sa prispôsobí systému právnych noriem platných v EU a pri plnení dohovorov Medzinárodnej organizácie práce. S tým súvisí aj zabezpečenie celoživotného odborného vzdelávania, zvyšovania kvalifikácie, prípadne rekvalifikácie pracovníkov vodnej dopravy. Predpoklad zosúladenia požiadaviek s platným systémom v EU a ich záväzného uplatňovania je po roku 2004.

V. VEDA A VÝSKUM, TECHNICKÉ, INFORMAČNÉ A MEDZINÁRODNÉ LOGISTICKÉ PREDPOKLADY ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY

A. Veda a výskum

Pre systematické uplatnenie súčasných poznatkov vedy a techniky vo vodnej doprave sa urýchlene vypracuje dlhodobý program rozvoja vedy a výskumu pre oblasť vodnej dopravy najneskôr v priebehu roka 2001. Rozhodujúcou oblasťou vedy a výskumu v oblasti vodnej dopravy sú najmä technologické problémy viažuce sa na logistické dopravné reťazce kombinovaných prepráv s účasťou vodnej dopravy. Ide o komplexné služby pre podnikateľské subjekty, pre ktoré technika (lode, sklady, plne automatizované zariadenia a informačné systémy) je schopná zabezpečiť v čase (práve v čas) a priestore (od dverí do dverí) služby aj na najvyššej kvalitatívnej úrovni s vylúčením skladového hospodárstva. Na tento rozhodujúci vedný problém následne nadväzujú výskumné problémové okruhy v jednotlivých sektoroch dopravy (infraštruktúra, technická základňa, štandardizácia, ekológia a ochrana životného prostredia, bezpečnosť a spoľahlivosť, informačné systémy a pod.). Výskum okrem riešenia vecných problémov musí byť previazaný aj s problematikami nadnárodných dopravných systémov s cieľom bezkolíznej činnosti ako hospodárstva Slovenskej republiky, tak aj pre poskytovanie služieb prepravy tranzitujúcich tovarov. Nie menej dôležitým a v súčasnosti veľmi aktuálnym problémovým okruhom je aj zabezpečenie kvalitných služieb turistiky a rekreácie (progresívne typy osobných lodí a člnov pre rekreačné účely) vo väzbe na doplnkové sezónne služby. Špecifickým problémovým okruhom sú aj požiadavky pre uspokojenie potrieb zraniteľných účastníkov dopravy. Riešenie týchto problematík sa predpokladá postupne od roku 2001 v súlade s transformačnými krokmi Slovenskej republiky do OECD a EÚ.

B. Technická základňa plavby

- Vo vnútrozemskej plavbe v sektore dopravných prostriedkov – plavidiel dochádza k jednoznačnej unifikácii plavidiel z hľadiska ich gabaritných rozmerov zodpovedajúcich hodnotám podľa Európskej klasifikácie vodných ciest.
 - motorová nákladná loď: dĺžka $L = 110\text{m}$, šírka $B = 11,4\text{ m}$, ponor $T = 2,4 - 4,5\text{ m}$ a nosnosť $Q = 1600 - 3000\text{ t}$;
 - tlačný čln: dĺžka $L = 76,5 - 84,0\text{m}$, šírka $B = 11,4\text{ m}$, ponor $T = 2,5 - 4,5\text{ m}$ a nosnosť $Q = 1600 - 3000\text{ t}$;
 - tlačný remorkér zodpovedá veľkosti člnovej zostavy z hľadiska možnosti vodnej cesty;
 - špecializované plavidlá: rozmery, výkon a nosnosť (priestorovosť) alebo počet cestujúcich zodpovedá špecifickým podmienkam dopravcov a príslušným technickým predpisom.

Predpokladané termíny dopĺňovania a inovácie plavidiel vnútrozemskej plavby sú závislé na rýchlosti transformácie Slovenskej republiky do EÚ a OECD (v závislosti na uplatňovaní nariadení Rady č. 1101/891/ES a jeho inovácie č. 2254/96/ES).

- V námornej plavbe sa uplatňuje princíp komerčnej výhodnosti a najmä finančných možností a zdrojov na dopĺňovanie a obnovu námornej tonáže.

V prípade možnej účasti podnikateľských subjektov na dovoze lodí z Ruskej federácie na účet zníženia zadĺženosti Ruskej federácie voči Slovenskej republike musí byť zabezpečená návratnosť prostriedkov do štátneho rozpočtu.

Veľkosť flotily a rozmery lodí dvoch zásadných druhov – lode neobmedzenej plavby a lode zmiešanej plavby (rieka-more) musia zodpovedať možnostiam plavby a podmienkam optimalizácie technicko-ekonomických ukazovateľov podľa požiadaviek dopravcu. Predpoklad realizácie nárastu námornej tonáže je závislý od objednávok priemyslu a finančných predpokladov dopravcov a prepravcov v období po roku 2002.

- Nárast počtu technických plavidiel je viazaný na rozvoj vodných ciest, verejných prístavov a prevádzkových činností a tiež obslužných činností (mobilné stanice zberu nečistôt z lodí) a potrieb udržiavania plavebnej dráhy a akvatórií verejných prístavov (predpokladá sa súčinnosť s Ministerstvom pôdohospodárstva SR).

C. Informačné a medzinárodné logistické predpoklady

Pre informačné zabezpečenie prevádzky vodnej dopravy navrhujeme postupné dobudovávanie stabilných a mobilných staníc vrátane zodpovedajúceho vybavenia samotných plavidiel. Na vnútrozemskej plavbe sa v súčasnosti riešia otázky vytvárania komplexného informačného systému vrátane databázy pre informačné technológie a plavebné mapy v digitálnej forme. Špecificky v podmienkach dunajského koridoru sa práce sústreďujú na vytváraní programu INDRIS. V námornej plavbe sa vychádza z vybavenia lodí informačnými a telekomunikačnými zariadeniami integrovaného palubného námorného systému – GMDSS. Tieto informačné systémy a použité zariadenia musia byť taktiež zlučiteľné z hľadiska priamej komunikácie s budovaným medzinárodným logistickým informačným centrom – IDIC. Termíny vytvárania informačných a logistických systémov budú zosúladené a koordinované s riešiteľskými medzinárodnými konzorciami, kde sa počíta s riešiteľskou kapacitou aj zo strany zástupcov vodnej dopravy Slovenskej republiky.

ZÁVER

Na realizáciu predloženej koncepcie rozvoja vodnej dopravy sa musí kontrolovať, prípadne v predstihu podľa objektívnej situácie koordinovať a upresňovať vecná a termínová zabezpečenosť koncepcie.

Za týmto účelom je potrebné:

1. V súčinnosti s Ministerstvom pôdohospodárstva SR, Ministerstvom životného prostredia SR, Ministerstvom hospodárstva SR a Ministerstvom výstavby a regionálneho rozvoja SR koordinovať vecnú a termínovú zosúladenosť budovania infraštruktúry vodnej dopravy.

T: trvalý

2. V spolupráci s MP SR, štátnou správou, miestnou samosprávou, vnútroštátnymi a medzinárodnými organizáciami koordinovať práce súvisiace s napĺňaním predpokladov pre ekologickú, bezpečnostnú a kvalitatívnu zabezpečenosť vodnej dopravy.

T: trvalý

- ♦ Preskúmať možnosti prepojenia Vážskej vodnej cesty na rieku Odru cez územie Poľskej republiky.

T: do r. 2010

- ◆ Iniciovať obnovenie rokovania s rakúskou stranou o výstavbe VD Wolfsthal.

T: do r. 2003

3. Uplatňovať požiadavky na rozvoj vedy a výskumu a technického, informačného a logistického zabezpečovania rozvoja vodnej dopravy.

T: trvalý

4. Aktualizovať marketingový prieskum a finančné potreby realizácie VVC.

T: do 31. 10. 2001

5. Vytvoriť pracovnú skupinu odborníkov dotknutých rezortov na vypracovanie zásad financovania rozvoja VD vo vzťahu k schválenej koncepcii.

T: do decembra 2000