

Rozvoj vnútrozemskej lodnej dopravy a ochrana životného prostredia v povodí rieky Dunaj

Spoločné vyhlásenie o hlavných zásadách

Vnútrozemska lodná doprava môže prispieť k environmentálne udržateľnejšej doprave predovšetkým tam, kde nahrádza cestnú dopravu. Môže tiež mať významný vplyv na riečne ekosystémy a ohroziť splnenie cieľov Rámcovej smernice EÚ o vode, ktorá smeruje k „dobrému ekologickému stavu“ všetkých vôd do roku 2015. Medzinárodná komisia na ochranu Dunaja (ICPDR) identifikovala potenciálny konflikt v množstve nových vodných ciest okolo rieky Dunaj a Sáva a preto sa v roku 2007 dohodla s Dunajskou komisiou a Medzinárodnou komisiou pre povodie rieky Sáva na realizácii intenzívneho medzisektorového konzultačného procesu. Materiál pod názvom „*Spoločné vyhlásenie o hlavných zásadách rozvoja vnútrozemskej lodnej dopravy a ochrany životného prostredia v povodí rieky Dunaj*“ bol pripravený a schválený na základe troch interdisciplinárnych pracovných stretnutí. Záverečné znenie dokumentu bolo prijaté ICPDR, Dunajskou komisiou a Medzinárodnou komisiou pre povodie rieky Sáva v decembri 2007 a januári 2008. „Spoločné vyhlásenie“ je smerný dokument na riadenie existujúcich vodných ciest a na budúci rozvoj tejto infraštruktúry. Je vnímaný ako prelomový materiál, ktorý vedie k integrácii ekológie do rozvoja vodných ciest.

1. Úvod

Toto Spoločné vyhlásenie má za cieľ poskytnúť usmernenie tým, ktorí majú na starosti rozhodovanie o vnútrozemskej lodnej doprave a environmentálnej udržateľnosti a tiež riadiacim pracovníkom zodpovedným za prípravu relevantných plánov, programov a projektov týkajúcich sa lodnej dopravy a ochrany riečnych ekosystémov.

Proces tvorby Spoločného vyhlásenia iniciovala Medzinárodná komisia na ochranu Dunaja (ICPDR), Dunajská komisia a Medzinárodná komisia pre povodie rieky Sáva¹.

Spoločné vyhlásenie je výsledkom procesu intenzívneho medzisektorového dialógu, ktorý sa konal v roku 2007 medzi organizáciami zodpovednými a zainteresovanými na lodnej doprave, ochrane riečnych ekosystémov a vodného hospodárstva v povodí rieky Dunaj. Celý proces pozostával z troch pracovných stretnutí zainteresovaných strán v apríli, júni a októbri 2007². Účastníci tohto procesu sa zhodli na potrebe ochrany riečnych ekosystémov a na nevyhnutných procesoch a podmienkach na vykonávanie a rozvoj udržateľnej vnútrozemskej lodnej dopravy³ (vrátane údržby existujúcej infraštruktúry a rozvoja nových projektov lodnej dopravy).

Pri riešení hydromorfologických zmien, požiadaviek na ochranu životného prostredia a na rozvoj lodnej dopravy je dôležitý cezhraničný aspekt. Cieľom tohto Spoločného vyhlásenia je podpora udržateľného a prírode šetrného rozvoja a zlepšenia lodnej dopravy. Týka sa predovšetkým štrukturálnych intervencií a opatrení na riekach využívaných na vnútrozemskú lodnú dopravu. Na úspešné zdokonalenie a zachovanie ekonomickej udržateľnosti vnútrozemskej lodnej dopravy bude tiež potrebné prijať opatrenia, ktoré nemajú štrukturálny charakter.

Všetky zainteresované strany zapojené do procesu prípravy Spoločného vyhlásenia plne rešpektujú existujúci právny rámec, vrátane všetkých relevantných právnych predpisov v oblasti dopravy a životného prostredia (národná legislatíva, smernice Európskej únie a medzinárodné záväzky), ktorý je základnou podmienkou na akúkoľvek aktivitu v regióne Dunaja.

Plánované princípy a kritéria tohto Spoločného vyhlásenia boli pripravené a odsúhlasené v kontexte situácie v povodí Dunaja ale môžu byť využité na celom svete ako príklad pre iné veľké riečne systémy porovnateľné s Dunajom.

¹ Viac informácií získate na nasledovných webových stránkach: www.icpdr.org, www.danubecom-intern.org a www.savacommission.org

² Viac informácií získate na www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm

³ „Udržateľná vnútrozemská lodná doprava“ zohľadňuje a integruje všetky tri aspekty: životné prostredie, ekonomický a sociálny rozvoj

2. Základné fakty

2.1 Právny rámec

Z právneho hľadiska lodnú dopravu a ochranu životného prostredia v povodí Dunaja zastrešujú medzinárodné dohody a relevantná legislatíva Európskej únie, jej smernice a akčné plány.

Práca Medzinárodnej komisie na ochranu Dunaja (ICPDR) je založená na Dohovore o ochrane Dunaja⁴ ako základnom právnom nástroji na spoluprácu a cezhraničné vodné hospodárstvo v povodí Dunaja. ICPDR je medzinárodná organizácia podporujúca politické dohody a stanovujúca spoločné priority a stratégie na zlepšovanie stavu Dunaja a jeho prítokov.

Dohovor o režime plavby na Dunaji (Belehradský dohovor)⁵ je základný rámec na riadenie plavby na Dunaji medzi 11 členskými krajinami. Dohovor, koordinovaný Dunajskou komisiou, má za cieľ posilniť ekonomickú spoluprácu v regióne a udržať celú vodnú cestu Dunaja splavnú.

Krajiny povodia rieky Sáva podpísali na úrovni čiastkového povodia Rámcovú zmluvu⁶ na udržanie lodnej dopravy a zavedenie udržateľného vodného hospodárstva. Tieto aktivity koordinuje Medzinárodná komisia pre povodie rieky Sáva.

Okrem týchto dohovorov tvorí právny rámec pre manažment povodí a vodné hospodárstvo v Európe aj niekoľko smerníc Európskej únie, pričom najdôležitejšou z hľadiska ochrany povrchových a podzemných vôd je Rámcová smernica EÚ o vode č. 2000/60/EC (EU WFD - Water Framework Directive). Táto Smernica zavádza povinnosť pripraviť prvý plán manažmentu pre celé povodie Dunaja do konca roka 2009. Realizáciou programu opatrení musia byť do roku 2015 splnené hlavné environmentálne ciele tejto Smernice, ktoré sa okrem iného týkajú aj hydromorfologických zmien spôsobených lodnou dopravou.

Rámcová smernica EÚ o vode vyžaduje pre medzinárodné povodia koordináciu medzinárodných plánov manažmentu povodí a podľa možnosti⁷ aj zapojenie nečlenských krajín Európskej únie. V povodí Dunaja je práve ICPDR platformou na koordináciu implementácie Rámcovej smernice EÚ o vode na úrovni celého povodia medzi 13 Dunajskými krajinami (viď. Dunajská deklarácia⁸).

S Rámcovou smernicou EÚ o vode sú prepojené mnohé iné environmentálne smernice, stratégie a dohovory vrátane Smerníc o vtákoch a habitátoch (sieť chránených území NATURA 2000) a Bernský dohovor (sieť chránených území Emerald) a preto je potrebné brať ich do úvahy pri komplexnej integrácii stratégií rozvoja vnútrozemskej lodnej dopravy⁹.

Európsky akčný program na podporu vnútrozemskej lodnej dopravy NAIADES stanovuje dôležitý rámec na ďalšie aktivity. Patrí sem lepšia integrácia vnútrozemskej lodnej dopravy do logistických sietí, zníženie vplyvu plavidiel na životné prostredie a využívanie moderných informačných a komunikačných technológií (napr. riečne informačné služby) na skvalitnenie lodnej dopravy. Kľúčovým prvkom Akčného programu NAIADES je tvorba zodpovedajúcej infraštruktúry lodnej

⁴ Dohovor o spolupráci pri ochrane a trvalo udržateľnom využívaní rieky Dunaj (Dohovor o ochrane Dunaja), Sofia, 1994

⁵ Dohovor o režime plavby na Dunaji, Belehrad, 1948

⁶ Rámcová zmluva o povodí rieky Sáva (FASRB), Kranjska Gora, 2002

⁷ Články 3.4 a 3.5 Rámcovej smernice EÚ o vode

⁸ Povodie Dunaja – Rieky v srdci Európy, Viedeň, 2004

⁹ Patrí sem napr. Smernica o vtákoch (79/409/EEC), Smernica o habitátoch (92/43/EEC), Smernica o Strategickom environmentálnom hodnotení (85/337/EEC), Smernica o povodiach, pripravovaná Rámcová smernica EÚ o morskej stratégii, Spoločná poľnohospodárska politika (CAP) a Kohézna politika. K relevantným dohovorom patrí Ramsarský dohovor, Bernský dohovor, Dohovor o biodiverzite, Dohovor z Espoo a Dohovor o svetovom dedičstve – vysvetlivky sú uvedené v prílohe č. 1.

dopravy. Dunaj patrí do prioritného projektu (číslo 18) Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a tvorí centrálnu dopravnú os.

Na vyššej úrovni stanovuje vlastnosti vodných ciest, na ktorých prebieha medzinárodná doprava Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)¹⁰. Túto medzinárodnú dohodu už prijalo niekoľko dunajských krajín.

Implementácia a integrácia všetkých relevantných politík je nevyhnutnou podmienkou na primeraný rozvoj vnútrozemskej lodnej dopravy a na dosiahnutie environmentálnych cieľov v povodí Dunaja. Toto je jediná cesta na zlepšenie vnútrozemskej lodnej dopravy a zároveň skvalitnenie stavu životného prostredia.

2.2 Aktuálna situácia v oblasti lodnej dopravy v povodí rieky Dunaj

Aktuálna ekonomická situácia

Politické a ekonomické zmeny, ktoré sa odohrali vo východnej a juhovýchodnej Európe počas ostatných 15 rokov vytvorili v regióne dynamicky rastúcu ekonomiku a generovali potrebu a perspektívu na rozšírenie obchodnej spolupráce a dopravy na Dunaji. Oblasť Dunaja je jednou z najvýznamnejších ekonomických a kultúrnych regiónov Európy, pričom samotná rieka Dunaj je životne dôležitá pre život ľudí a prírodu a zároveň tvorí dopravnú os.

Rozšírenie Európskej únie viedlo k enormnému rastu ekonomiky a posilneniu ekonomickej spolupráce nielen v oblasti Dunaja. Zintenzívnenie obchodu znamenalo aj rýchly nárast dopravy. Nákladná doprava okolo Dunaja za desať rokov narástla o viac ako 100% takmer vo všetkých Dunajských krajinách, pričom najväčší podiel na tom mala cestá doprava. Očakáva sa, že krajiny v povodí Dunaja budú pokračovať v dynamickom ekonomickom raste (s minimálnym nárastom HDP na obyvateľa priemerne 3-4% za rok do roku 2015), s čím by malo korešpondovať zvýšenie objemu dopravy.

Vnútrozemská lodná doprava je v porovnaní s cestnou a leteckou dopravou vnímaná ako priaznivejšia pre životné prostredie a energeticky efektívnejšia a tým môže prispieť k sociálnemu a ekonomickému rozvoju regiónu. Je potrebné zabezpečiť multimodálne využitie všetkých druhov dopravy (cestnej, železničnej a vodnej). Tieto dokumenty podčiarkujú naliehavú potrebu na dosiahnutie dohody týkajúcej sa spoločného prístupu k rozvoju vnútrozemskej lodnej dopravy a k ochrane životného prostredia.

Rozvoj vnútrozemskej lodnej dopravy

Vnútrozemská lodná doprava umožňuje prepravu nákladu po Dunaji a jeho prítokoch energeticky efektívnym spôsobom (napr. vo vzťahu k cene za prepravu tony nákladu na kilometer). Môže tiež na niektorých trasách odstrániť preťaženie cestnou dopravou. Intenzívnejšie využívanie voľných kapacít dunajských vodných ciest môže splniť zvýšené nároky na prepravu spôsobom, ktorý je šetrnejší k životnému prostrediu a sociálnemu rozvoju využitím neštrukturálnych opatrení (napr. obnova plavidiel) a investíciami do infraštruktúry. Vnútrozemská lodná doprava by mala participovať na raste dopravy udržaním alebo rozšírením existujúcich vodných ciest v dunajskom koridore. Predpovede ukazujú nato, že doprava na Dunaji by sa mala v najbližších desiatich rokoch zdvojnásobiť. V súčasnosti je podiel lodnej dopravy na celkovej nákladnej doprave v regióne Dunaja menší ako 10%. Existuje zhoda v tom, že rámcové podmienky vnútrozemskej lodnej dopravy by sa mali zlepšiť integrovaným spôsobom v desiatich krajinách povodia Dunaja v súlade s cieľmi Európskeho akčného programu na podporu vnútrozemskej lodnej dopravy NAIADES.

Na ďalší rozvoj vnútrozemskej lodnej dopravy v povodí Dunaja môže vplývať aj klimatická zmena. Riadenie, plánovanie a rozvoj lodnej dopravy teda musí do budúcnosti počítať s klimatickou zmenou. Lodná doprava môže prispieť k dosiahnutiu cieľov na ochranu životného prostredia ako napr. cieľov Kyótskeho protokolu na zníženie emisií skleníkových plynov.

¹⁰ AGN, ECE/TRANS/120/Rev.1, UN/ECE, 2006

2.3 Aktuálny stav riečnych ekosystémov v povodí rieky Dunaj

Charakter veľkých riečnych systémov

Veľké riečne systémy ako je Dunaj sú vysoko komplexné, majú multidimenzionálny charakter a sú tvorené dynamickými ekosystémami a teda sú viac ako len sieť pozdĺžnych kanálov. Porozumenie vysokej ekologickej rozmanitosti vyžaduje podrobné sledovanie a riadenie na úrovni celého povodia, teda holistický prístup uplatňovaný Rámcovou smernicou EÚ o vode.

Rieku Dunaj môžeme rozdeliť na tri hlavné časti – horný, stredný a dolný úsek. Každá časť je charakteristická rôznymi abiotickými (neživými) prvkami, hydromorfologickými štruktúrami a živými organizmami. Abiotické parametre zahŕňujú sklon, veľkosť častíc sedimentov, sedimentáciu, turbulenciu, úroveň kyslíka a teplotu vody. Pod pojmom „hydromorfológia“ rozumieme fyzikálne vlastnosti rieky ako sú napr. riečne dno, breh, prepojenie rieky na okolie, pozdĺžna kontinuita tokov a habitátov. Antropogénne štruktúrne opatrenia môžu zmeniť prírodné podmienky riečného systému a tým ovplyvniť jeho ekologický stav. Ku komplexnosti veľkých riečnych systémov prispieva aj množstvo iných faktorov. Napríklad prírodné katastrofy (povodne, suchá) a súvisiace zmeny v transporte sedimentov patria medzi kľúčové prvky, ktoré tvoria základ vysokej dynamiky riečnych systémov a ich biologickej rozmanitosti. Riečne ekosystémy môžu vstupovať do vzťahov a výmenných procesov so susednými ekosystémami (napr. cez prítoky, podzemné vody a aluviálne záplavové lesy). Komplexné prírodné sily a výmenné procesy majú za následok častú zmenu podmienok prepojenia prírodných systémov a vznik osobitne heterogénneho komplexu habitátov. Najdôležitejším výsledkom stálej zmeny riečnych habitátov a ekotónov, teda hraničných častí medzi dvomi biocenózami je to, že prírodný riečny systém sa vo všeobecnosti vyznačuje vysokým stupňom ekologickej rozmanitosti.

Na rozdiel od mnoho iných Európskych riek sa na určitých úsekoch Dunaja a jeho prítokoch vyskytujú pôvodné, charakteristické a dynamické habitáty, ktoré sú životne dôležité pre množstvo rastlinných a živočíšnych druhov. Partia k nim napr. habitáty mnohých dôležitých živočíšnych druhov, ktoré sú na pokraji vyhynutia ako sú dunajský losos a jeseter. Smernica EÚ o habitátoch umožňuje členským krajinám vyhlásiť takéto unikátne územia za chránené a tým chrániť, vrátiť do pôvodného stavu a zabrániť zhoršovaniu ich stavu.

Vplyv lodnej dopravy na riečny systém

Ľudská činnosť vplýva na ekologický a chemický stav riečnych systémov rôznym spôsobom. Z pohľadu ochrany životného prostredia nepredstavuje lodná doprava jediné negatívum. Iné aktivity ako napr. výroba elektrickej energie z vodných elektrární a regulácia vodných tokov na ochranu pred povodňami majú tiež významný vplyv na riečny systém. Zásadný vplyv majú technické opatrenia, ktoré zhoršujú pôvodné hydromorfologické vlastnosti (napr. transport sedimentov, morfodynamický rozvoj siete kanálov, výmenné procesy medzi riekami a záplavovými územiaми, režim podzemnej vody) a/alebo prirodzené zastúpenie rastlín a živočíchov (napr. bariérami pre migrujúce druhy rýb alebo deštrukciou riečného brehu a dna a miest na neresenie rýb). Požiadavky na udržanie splavnosti vodných ciest môže viesť k stabilizovanému, napriamenému, ekologicky jednotvárnemu riečnemu kanálu, ktorému v prúdnicí chýbajú prírodné štruktúry zabezpečujúce mierny spád a prepojenie na okolité záplavové územia. Okrem iných hydromorfologických zmien to môže viesť k strate biologickej rozmanitosti druhov.

V mnohých veľkých riečnych systémoch môže viesť degradácia riečného koryta k výraznému zhoršeniu ekologických parametrov. Lokálne zvýšenie transportu sedimentov a následné ukladanie v nižších úsekoch spôsobené výstavbou kanálov na zlepšenie lodnej dopravy alebo ochrany pred povodňami môže byť v mnohých prípadoch zintenzívnené výraznou redukciou transportu dnových sedimentov z vyšších úsekov (napr. v dôsledku zadržiavania vody v rámci protipovodňových opatrení a/alebo sústavou vodných elektrární). Pokiaľ je bočná erózia pôvodne meandrujúcich tokov limitovaná stabilizáciou koryta, tieto procesy už ďalej nemôžu vyvažovať prirodzené ukladanie sedimentu v aluviálnych záplavových územiach. Na jednej strane stabilizácia koryta a bagrovanie môže odstrániť ekologicky významné štruktúry vo vodnom toku a viesť k uniformnému vodnému prostrediu pričom

erózia koryta na úseku pod stabilizáciou koryta môže spôsobiť vertikálnu separáciu a hydrologickú izoláciu rieky od habitatov lužných lesov.

Lodná doprava je aj zdrojom znečistenia vodného prostredia, ktoré budú riešiť plány manažmentu povodia podľa Rámcovej smernice EÚ o vode a špecifické projekty (napr. na zachytávanie odpadu a odpadových vôd).

Z hľadiska mechaniky spôsobuje lodná doprava vlny, ktoré môžu narušiť rozmnožovanie rýb, bentických bezstavovcov a iných živočíchov a tiež poškodiť vodné rastliny. Lodné skrutky môžu spôsobiť neprirodzenú suspenziu jemných usadením a tým zredukovať svetlo potrebné pre vodné rastliny a rast siníc.

Aktuálna situácia a pohľad do budúcnosti – Správa podľa článku č. 5 Rámcovej smernice EÚ o vode a Plán manažmentu povodia Dunaja

Správa podľa článku č. 5 Rámcovej smernice EÚ o vode (Analýza povodia Dunaja 2004) je prvým míľnikom pri tvorbe národných a medzinárodných plánov manažmentu povodí. V časti venovanej povrchovým vodám tieto správy obsahujú charakteristiku prírodných podmienok a analýzu tlakov/vplyvov vymedzujúcu vodné útvary, ktoré môžu mať problémy pri plnení environmentálnych cieľov Rámcovej smernice EÚ o vode.

Správa ICPDR pod názvom „Analýza Dunaja“ identifikovala hydromorfologické zmeny spôsobené lodnou dopravou, vodnými elektrárnami a ochranou pred povodňami ako jeden z hlavných faktorov vplývajúcich na životné prostredie v povodí Dunaja. Tieto zmeny mali za následok narušenie pozdĺžneho a priečného prepojenia toku a zhoršenie celkového ekologického stavu.

V súčasnosti sú na 30% rieky Dunaj hrádze a počas ostatných 200 rokov zaniklo 80% lužných lesov v dôsledku intenzívnej výroby elektrickej energie z vodných elektrární, ochrany pred povodňami, rozvoja lodnej dopravy a využívania krajiny.

Plán manažmentu povodia Dunaja bude pripravený do konca roka 2009 a bude obsahovať aj Spoločný program opatrení, ktorý bude riešiť hydromorfologické zmeny a ich vplyv na stav vody. Realizácia plánu do roka 2015 bude zameraná na dosiahnutie a udržanie environmentálnych cieľov pre všetky povrchové vody v povodí Dunaja.

3. Dosiahnutie rovnováhy medzi požiadavkami na lodnú dopravu a ochranu životného prostredia - prístup do budúcnosti

Na to, aby mohli plniť svoje funkcie, musia mať vnútrozemská lodná doprava a riečne ekosystémy splnené určité základné potreby. Je potrebné ich najskôr jasne zadefinovať tak, aby bolo možné prijať vzájomne akceptovateľné riešenia. Ich zoznam uvádzame v ďalšej časti tohto dokumentu. Implementácia novej, integrovanej plánovacej filozofie (v texte nižšie) zahŕňa tieto aspekty a pomôže zabezpečiť udržateľný rozvoj vnútrozemskej lodnej dopravy v povodí Dunaja a dosiahnutie všetkých požadovaných environmentálnych cieľov.

Sektor vnútrozemskej lodnej dopravy podnikol kroky na zníženie jeho vplyvu na vodné ekosystémy. Patria sem neštrukturálne opatrenia na skvalitnenie vnútrozemskej lodnej dopravy na Dunaji (napr. obnova plavidiel, nové lodné technológie, intermodálne prepojenia a riečne informačné systémy).

3.1 Požiadavky vnútrozemskej vodnej dopravy

Lodná doprava sa riadi rôznymi národnými a medzinárodnými právnymi nástrojmi¹¹, ktoré zabezpečujú jej bezpečnosť. Nasledovné body popisujú základné potreby pre všetky infraštruktúrne projekty vnútrozemskej lodnej dopravy tak, aby bola bezpečná a ekonomicky výhodná.

Minimálne rozmery plavebnej dráhy (hlbka a šírka) pre jednotlivé riečne úseky v kontexte a na základe strategických potrieb vnútrozemskej lodnej dopravy na úrovni celého povodia vrátane:

- Hĺbky a šírky plavebnej dráhy s ohľadom na zachovanie dostupnosti udržateľných, efektívnych podmienok na lodnú dopravu
- Polomeru zákrut

Budovanie a údržba, napr.

- Regulácia nízkych vodných stavov hydraulickými štruktúrami (napr. bočné hrádze)
- Bagrovanie a dopĺňanie materiálu.

Infraštruktúra by mala byť umiestnená tak, aby brala do úvahy relevantné fyzikálne a iné faktory (napr. z ekonomického hľadiska blízkosť trhu a pripojenie na širšiu dopravnú sieť).

3.2 Požiadavky ochrany životného prostredia

Ochrana riečnych ekosystémov je v Európskej únii riadená množstvom právnych nástrojov (uvedené sú v predchádzajúcom texte). Zabezpečenie splnenia požiadaviek vyplývajúcich z Rámcovej smernice EÚ o vode a ostatných právnych nástrojov vzťahujúcich sa k tejto smernici má zásadný význam v tom, že vyžaduje dosiahnutie „dobrého ekologického stavu“ alebo v prípade významne modifikovaných a umelých vodných útvarov „dobrý ekologický potenciál“ a tiež nezhoršovanie stavu vody.

Základné požiadavky na ochranu a zachovanie ekologickej integrity v povodí Dunaja sú nasledovné:

¹¹ Viď kapitola č. 2 (Právny rámec) a Príloha č. 1

- Ochrana a zachovanie prírodných alebo ekologicky vysoko hodnotných území okolo rieky, úsekov rieky a vodných ekosystémov
- Návrat zmenených, poškodených riečnych úsekov a okolitej krajiny do pôvodného stavu
- Dynamické a druhovo špecifické prírodné prostredie kanálov a okolitých záplavových území (týka sa to štruktúr vo vodnom toku, brehov, bočných ramien a záplavových území) podporujúce dynamickú rovnováhu a primerané podmienky na vzájomné prepojenie
- Voľné pozdĺžne a bočné migrovanie všetkých vodných druhov na zabezpečenie ich prirodzeného a udržateľného rozmnožovania
- Vyrovnané hospodárenie so sedimentmi.

Tieto potreby by mali byť realizované prostredníctvom integrovaných návrhov a plánov založených na charakterizácii a typológii dunajských ekosystémov na úrovni celého povodia v súlade s prístupom „Leitbild“ (využitím prístupu referenčných podmienok a vízií, ktorý zahŕňa vodné, obojživelné a suchozemské biologické druhy). Okrem toho je potrebné zaviesť harmonizovaný monitorovací systém vychádzajúci z existujúcich monitorovacích programov, ktoré sú v súlade s požiadavkami Rámcovej smernice EÚ o vode.

3.3 Nová integrovaná plánovacia filozofia na spoločný prístup

Spoločná plánovacia filozofia je nevyhnutným predpokladom na dosiahnutie úspechu pri zlepšení podmienok na vnútrozemskú lodnú dopravu a ochranu riečnych systémov v povodí Dunaja. Základom na plánovanie environmentálne udržateľnej vnútrozemskej lodnej dopravy je spoločný jazyk naprieč disciplínami, porozumenie pozície „druhej“ strany a kultúra komunikácie a dialógu. Už od začiatku by mali byť zapojení zástupcovia ministerstiev životného prostredia, vodného hospodárstva, dopravy, vedeckí pracovníci a odborníci v odbore vodných stavieb, lodnej dopravy, ekológie, územného plánovania, turistického ruchu a ekonomiky vrátane ostatných zainteresovaných ako napr. environmentálne mimovládne organizácie a zástupcovia súkromného sektora, čím sa zabezpečí interdisciplinárny prístup a široká akceptácia existujúcich a budúcich plánovacích procesov.

Problémy, potreby a ciele lodnej dopravy a ochrany životného prostredia by mali byť jasne zadefinované na úrovni zodpovedajúcich regionálnych plánov a riečnych úsekov a tiež vo vzťahu k špecifickým existujúcim a budúcim projektom vodných ciest. Okrem toho by mali byť navrhnuté relevantné opatrenia na ochranu životného prostredia, čím sa predíde zhoršeniu ekologického stavu a zabezpečí sa splnenie environmentálnych cieľov. Tlaky a opatrenia by mali byť identifikované spoločne prostredníctvom interdisciplinárneho procesu. Je potrebné zistiť možnosti na harmonizovaný prístup k projektom na skvalitnenie životného prostredia a zlepšenie podmienok na lodnú dopravu. Príkladom môže byť plánovací prístup v projekte pod názvom „Integrovaný technický riečny projekt na Dunaji východne od Viedne“. Tento prístup je hodný nasledovania aj keď projekt nie je najlepším príkladom vo všetkých aspektoch postupov Strategického environmentálneho hodnotenia (SEA).

4. Odporúčania

4.1 Integrovaný plánovací prístup pre povodie Dunaja

Na dosiahnutie „dobrého ekologického stavu“ alebo „dobrého ekologického potenciálu“ pre všetky povrchové vody a na zabránenie zhoršenia ekologického stavu tak, ako to vyžaduje Rámcová smernica EÚ o vode, je potrebné rýchlo aplikovať integrovaný plánovací prístup. Cieľom by malo byť multifunkčné využitie riek (zahrňuje to napr. poskytnutie vhodných podmienok pre život flóry a fauny, ochranu pred povodňami, vnútrozemskú lodnú dopravu, rybárstvo a cestovný ruch). Rozmýšľanie na úrovni celého povodia a cezhraničná spolupráca sú výzvy volajúce po multidisciplinárnom plánovaní a rozhodovacích procesoch.

Aktivity na zlepšenie aktuálnej situácie by mali zohľadňovať rozvoj lodnej dopravy a ochranu životného prostredia a predovšetkým by sa mali sústrediť na nasledovné oblasti:

- Úseky riek, ktoré vyžadujú rozvoj lodnej dopravy a s tým spojené vplyvy na osobitné ekologické parametre a stav vody.
- Úseky riek, ktoré vyžadujú ochranu ich prírodného prostredia a návrat do pôvodného stavu a s tým spojené vplyvy na splavnosť.

Pretože plány a projekty rozvoja vnútrozemskej lodnej dopravy majú vplyv na životné prostredie, ešte pred vydaním povolení je potrebné vykonať proces hodnotenia vplyvov na životné prostredie. Vyžaduje to Smernica (2001/42/EC) o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (SEA) a Smernica (85/337/EEC) o posudzovaní vplyvov niektorých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Smernice umožňujú verejnosti vyjadriť svoj názor, ktorý musí byť pri schvaľovaní projektov braný do úvahy¹². Na minimalizovanie právnych sporov, oneskorenia projektov a niekedy neistých výsledkov je potrebné do rozvoja lodnej dopravy a projektov na skvalitnenie životného prostredia zaviesť kultúru integrovaného plánovania.

4.2 Princípy integrovaného plánovania

Na to, aby bolo možné uplatniť integrovaný plánovací prístup na všetky plány a projekty musia zainteresované strany súhlasiť so spoločnými plánovacími princípmi vedúcimi k prijateľným riešeniam pre ekologickú rovnováhu a rozvoj lodnej dopravy. Nasledovné plánovacie princípy by mali byť aplikované na všetky projekty v povodí Dunaja a zahrňovať prinajmenšom jeden z nasledovných krokov, z ktorých najdôležitejší je spoločné plánovanie projektov na zlepšenie kvality životného prostredia a lodnej dopravy:

- Vytvorenie interdisciplinárnych plánovacích skupín pozostávajúcich zo zástupcov hlavných záujmových skupín vrátane ministerstiev zodpovedných za dopravu, vodné hospodárstvo a životné prostredie, plavebných správ, zástupcov správ chránených území, obcí, mimovládnych organizácií, združení cestovného ruchu, vedeckých inštitúcií a nezávislých (medzinárodných) expertov.
- Definovanie cieľov spoločného plánovania.
- Zaviesť transparentný plánovací proces (informovanie/účasť) založený na komplexných údajoch vrátane environmentálnych štandardov a existujúcich podmienok platných pre Strategické environmentálne hodnotenie (SEA – na posudzovanie plánov, programov a stratégií) a posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA – na posudzovanie projektov).

¹² Viac informácií o Smerniciach a návod Európskej komisie na ich implementáciu je na webovej stránke <http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm>

- Zabezpečenie porovnateľnosti alternatív a posúdenie realizovateľnosti plánu (vrátane prínosov a nákladov) a/alebo projektu (vrátane reflexie existujúceho stavu, alternatív a neštruktúrálnych opatrení a environmentálnych a materiálových nákladov).
- Zhodnotenie toho, či má daný projekt vnútrozemskej lodnej dopravy cezhraničný vplyv alebo vplyv na celé povodie.
- Informovanie a konzultovanie medzinárodných riečnych komisií v povodí Dunaja (ICPDR, Dunajská komisia a Medzinárodná komisia pre povodie rieky Sáva) a dotknutých krajín ešte pred rozhodnutím o nových projektoch.
- Rešpektovanie Plánu manažmentu povodia Dunaja 2009 vrátane jeho Programu opatrení a tiež národných plánov manažmentu povodia a plánov na úrovni čiastkových povodí vrátane ich plánov opatrení, ktoré sú základom na integrované plánovanie a implementáciu projektov infraštruktúry vnútrozemskej lodnej dopravy. Pokiaľ nebudú uvedené dokumenty pripravené, rešpektovať existujúce požiadavky environmentálnej legislatívy.
- Definovanie a zabezpečenie toho, aby podmienky a ciele vnútrozemskej lodnej dopravy a ekologickej rovnováhy riek a záplavových území boli v súlade s potrebou na predchádzanie zhoršenia stavu, možných opatrení na odstránenie a/alebo návrat do pôvodného stavu a smerovali k dosiahnutiu všetkých požiadaviek na ochranu životného prostredia.
- Zabezpečenie toho, aby v súlade s článkom 4(7) Rámcovej smernice EÚ o vode boli využité technicky najlepšie, environmentálne najpriateľnejšie a cenovo najefektívnejšie alternatívy.
- Predísť a v prípade, ak to nie je možné, minimalizovať vplyvy štruktúrnych/hydraulických stavebných zásahov do riečného systému prostredníctvom ich eliminácie a/alebo návratu do pôvodného stavu pričom prednosť by mali mať zásahy, ktoré je možné uviesť do pôvodného stavu.
- Pri plánovaní projektov lodnej dopravy zabezpečiť zohľadnenie možných vplyvov klimatickej zmeny.
- Využitie najlepších dostupných opatrení na zlepšenie lodnej dopravy¹³.
- Stanovenie priorít pre možné opatrenia na zabezpečenie čo možno najpozitívnejších vplyvov na životné prostredie a na rozvoj lodnej dopravy a tiež najefektívnejšie využitie finančných prostriedkov.
- Zabezpečenie flexibilných podmienok financovania projektov, ktoré umožní integrované plánovanie (vrátane zapojenia všetkých záujmových skupín) a flexibilnú realizáciu vrátane monitoringu
- Monitoring vplyvu opatrení a v prípade, že sú relevantné, ich prijatie (Príklady možných opatrení sú uvedené v prílohe č. 2).

4.3 Kritériá pre vodné stavby

Na realizáciu uvedených plánovacích princípov bude potrebné pri návrhu projektov lodnej dopravy aplikovať nasledovné kritériá:

- Pri rozhodovaní o vhodnej šírke a hĺbke vodnej cesty hodnotiť každý prípad osobitne tak, aby zohľadňoval ekologické požiadavky pre riečne úseky a celé povodie¹⁴ a strategické požiadavky vnútrozemskej lodnej dopravy na úrovni celého povodia,

¹³ Najlepšie postupy týkajúce sa štruktúrnych opatrení, vid' napr. dokumenty o činnosti EÚ pod názvom Rámcová smernica o vode a hydromorfologické a technické prípadové štúdie: Dobré postupy pri riadení ekologických vplyvov vodných elektrární, ochrany pred povodňami a stavieb na zlepšenie lodnej dopravy podľa Rámcovej smernice o vode; príklady najlepších postupov, ktoré budú pripravené v rámci Plánu manažmentu povodia Dunaja ICPDR; najlepšie postupy pre integrované plánovacie prístupy ako napr. „Integrovaný technický riečny projekt na Dunaji východne od Viedne“.

- Tam kde je to možné, realizácia opatrení „v súlade s prírodou“, teda v súlade s danými prírodnými hydromorfologickými procesmi podľa princípu minimálneho alebo dočasného stavebného zásahu,
- Integrovaný návrh regulačných stavieb, ktorý rovnako berie do úvahy hydraulické, morfologické a ekologické kritériá,
- Realizácia adaptívnych opatrení (napr. stabilizácia riečného koryta granulometrickými metódami, regulácia nízkeho stavu bočnými hrádzami),
- Optimálne využívanie potenciálu na navrátenie rieky do pôvodného stavu (napr. navrátenie riečnych brehov do pôvodného stavu) a prepojenie bočných ramien,
- Zabezpečenie toho, aby neboli úrovne povodňových vôd zvyšované a v ideálnom prípade znížené.

5. Ďalšie kroky

ICPDR, Dunajská komisia a Medzinárodná komisia pre povodie rieky Sáva očakávajú schválenie Spoločného vyhlásenia do konca januára 2008.

ICPDR, Dunajská komisia a Medzinárodná komisia pre povodie rieky Sáva zorganizujú v polovici roka 2008 spoločné pracovné stretnutie, kde sa dohodnú ďalšie kroky na zabezpečenie realizácie, monitoring a hodnotenie Spoločného vyhlásenia.

Všetky organizácie, ktoré sú zapojené do procesu zabezpečia schválenie, realizáciu a podporu Spoločnému vyhláseniu.

Do konca roka 2008 zorganizuje Dunajská komisia osobitné pracovné stretnutie pre organizácie zaoberajúce sa riečnou plavbou a správou riečnych ciest na tému rozvoja riečnych ciest a postupov na ich údržbu, ktoré rešpektuje požiadavky na ochranu životného prostredia.

ICPDR, Dunajská komisia a Medzinárodná komisia pre povodie rieky Sáva vrátane relevantných zainteresovaných strán sa každoročne stretnú s cieľom prediskutovať špecifické otázky ochrany životného prostredia a plavby a vyzdvihnúť úspešné príklady projektov týkajúcich sa správy riečnych tokov.

EBU a PIANC budú diskutovať o vedení aktivity na vhodnom fóre, zameranej na hodnotenie potenciálu neštruktúrálnych opatrení na zlepšenie vnútrozemskej lodnej dopravy v povodí Dunaja.

ICPDR zorganizuje stretnutie ministerstiev zodpovedných za lodnú dopravu, vodné hospodárstvo, životné prostredie a správu vodných ciest na zabezpečenie ich príspevku do programu opatrení, ktorý požaduje Rámcová smernica EÚ o vode na národnej úrovni, úrovni čiastkových povodí a na úrovni povodia rieky Dunaj vrátane výmeny informácií s relevantnými záujmovými skupinami.

Projekty, ktoré sa práve realizujú alebo sú naplánované (viď. príloha č. 3) by mali spĺňať princípy uvedené v tomto Spoločnom vyhlásení. Zodpovedné orgány a/alebo krajiny by mali informovať ICPDR, Dunajskú komisiu a Medzinárodnú komisiu pre povodie rieky Sáva o postupe a ďalších krokoch ich realizácie.

¹⁴ Viď tiež Kapitola 2.1 (Legislatívny rámec) a Kapitola 3.1 a 3.2 (požiadavky vnútrozemskej lodnej dopravy a ekologickej integrity)

Účastníci tohto procesu zabezpečia rozvoj, podporu a integráciu vedeckého výskumu týkajúceho sa klimatickej zmeny, biodiverzity a vplyvu vodohospodárskych technických opatrení na biodiverzitu a na návrat riečnych záplavových území do pôvodného stavu.

Iniciátori nových projektov zabezpečia čo možno najlepšie možné využitie financovania zo strany Európskej únie a iných medzinárodných zdrojov (Výskum a vývoj, TEN-T, LIFE, Štrukturálne fondy – Európsky fond regionálneho rozvoja, Kohézne fondy, Európska politika susedstva ENPI, atď.) čo zaručí plnú implementáciu požiadaviek na ochranu životného prostredia a dopravu. Využitie niektorých fondov je vo veľkej miere v kompetencii národných vlád.

6. Prílohy

1. Úvod do právneho rámca
2. Príklady možných opatrení
3. Zoznam aktuálnych projektov vnútrozemskej lodnej dopravy - bude pravidelne aktualizovaný
4. Zoznam zúčastnených organizácií

Dôležité dokumenty, ktoré nemohli byť prerokované počas konzultačného procesu:

- Zoznam úsekov problematických pre vnútrozemskú lodnú dopravu
- Zoznam citlivých riečnych úsekov

Všetky prílohy a ďalšie informácie sú dostupné na www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm

Kontaktné informácie

Dunajská komisia
Ivana Tomic, Radca pre vnútrozemskú lodnú dopravu a ekológiu
Benzur utca 25
1068 Budapest
Tel: +361 461 8014
ivana.tomic@danubecom-intern.org

Medzinárodná komisia pre povodie rieky Sáva
Dejan Komatina, Tajomník
Nova Ves 11
10 000 Zagreb
Tel: +385 1 488 69 60
isrbc@savacommission.org

Medzinárodná komisia na ochranu Dunaja (ICPDR)
Philip Weller, Výkonný tajomník
Wagramerstrasse 5
1220 Viedeň
Tel: +43 1 260 60 57 38
icpdr@unvienna.org

Táto publikácia bola vydaná s finančnou podporou
PLATINA je projekt financovaný Európskou úniou (DG-TREN) v rámci 7. Rámcového programu pre výskum a technický rozvoj

Vydavateľ:

ICPDR - Medzinárodná komisia na ochranu Dunaja
Vienna International Centre, D0412, PO Box 500, 1400 Viedeň, Rakúsko

Slovenský preklad:

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky