

---

# Skupna izjava o vodilnih principih za razvoj notranje plovbe in zaščite okolja v donavskem povodju

---

## 1 Uvod

---

Cilj te Skupne izjave je podajanje smernic odločevalcem pri odločanju, ki se nanaša na vprašanja prevoza v notranjih vodah (IWT) in na ekološko trajnostnost, pa tudi tistim, ki se ukvarjajo z upravljanjem z vodami in pripravljajo relevantne načrte, programe in projekte na področju okolja in plovbe.

Vzpodbuda za nastanek Skupne izjave je prišla s strani Mednarodne komisije za varstvo reke Donave (ICPDR), Donavske komisije (DC) in Mednarodne komisije za bazen reke Save (ISRBC)<sup>1</sup>.

Skupna izjava je nastala leta 2007 v okvirju postopka graditve intenzivnega, medsektorskega konsenza med interesnimi skupinami, ki so odgovorne in zainteresirane za vprašanja v zvezi s plovbo, integriteto rečnega okolja in upravljanje z vodami v donavskem povodju. Postopek je obsegal tri delavnice, ki so bile organizirane za različne interesne skupine in strokovnjake, ter so potekale aprila, junija in oktobra leta 2007<sup>2</sup>. Med potekom le-teh so udeleženci oblikovali skupno mnenje o zaščiti rečnega okolja, ter nujnih postopkih in pogojih za opravljanje in razvoj trajnostne notranje plovbe<sup>3</sup> (vključno z vzdrževanjem obstoječe infrastrukture in z razvojem novih projektov na področju plovbe).

Čezmejni kontekst je pomemben pri ukvarjanju s hidro-morfološkimi spremembami, ter potrebami okolja in plovbe v donavskem povodju. Namen pričujoče Skupne izjave je podpiranje trajnostnega in ekološko sprejemljivega razvoja in izboljšanje plovbe. To se predvsem nanaša na strukturalne posege in ukrepe na rekah, po katerih poteka prevoz po notranjih vodah; za uspešno nadograditev in ekonomsko podprt prevoz po notranjih vodah, bodo potrebni tudi ne-strukturalni ukrepi.

Interesne skupine, zadolžene za izboljšavo te Skupne izjave poudarjajo, da je popolno upoštevanje obstoječega pravnega okvirja, vključno z vsemi relevantnimi zakoni o prometu in okolju (nacionalna zakonodaja, direktive EU in mednarodne zahteve) predpogoj za kakršno koli aktivnost v podonavju.

Načela načrtovanja in kriteriji te Skupne izjave so izdelana in dogovorjena v kontekstu situacije za donavsko povodje, možna pa je tudi uporaba le-teh po vsem svetu, kot referenca za ostale velike rečne sisteme, ki jih je možno primerjati z Donavo.

---

<sup>1</sup> Več informacij lahko najdete na spletnih straneh: [www.icpdr.org](http://www.icpdr.org), [www.danubecom-intern.org](http://www.danubecom-intern.org), [www.savacommission.org](http://www.savacommission.org)

<sup>2</sup> Več informacij lahko najdete na: [http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation\\_and\\_ecology\\_process.htm](http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm)

<sup>3</sup> "Trajnostna notranja plovba" pomeni in vsebuje vse tri komponente: okolje, gospodarstvo in socialna vprašanja.

---

## 2 Razvojna podlaga

---

### 2.1 Pravna podlaga

Pravni okvir za vprašanja plovbe in okolja v donavskem povodju vključuje mednarodne konvencije med državami, kot tudi relevantne zakone, smernice in akcijske načrte EU.

Delo Mednarodne komisije za varstvo reke Donave (ICPDR) se temelji na *Konvenciji o varstvu reke Donave*<sup>4</sup> kot glavnem pravnem instrumentu za sodelovanje in čezmejno upravljanje z vodami donavskega povodja. ICPDR je transnacionalni organ, ki promovira sporazume in vzpostavlja Skupne prioritete in strategije za izboljšanje stanja Donave in njenih pritok.

Za reko Donavo *Konvencija o režimu plovbe na Donavi* (Beograjska konvencija)<sup>5</sup> določa okvir za upravljanje s plovbo med enajstimi državami članicami. Namen konvencije, ki jo koordinira Donavska komisija, je okrepitev ekonomskih odnosov v regiji, kjer je očitna potreba, da bi cela Donava bila plovna.

Na subregionalnem nivoju so dežele v savskem porečju podpisale Okvirni sporazum<sup>6</sup>, cilj katerega je razvoj plovbe in vzpostavljanje trajnostnega upravljanja z vodami. Te aktivnosti koordinira Mednarodna komisija za bazen reke Save.

Poleg tega, pravni okvir za upravljanje z vodami in evropskimi porečji vsebuje nekaj smernic EU, z Okvirno direktivo o vodah EU 2000/60/EC (EU WFD) kot najpomembnejšo, ki se nanaša na varstvo površinskih in podzemnih voda. Ta vključuje tudi zahtevo za razvoj prvega načrta upravljanja s celotnim donavskim povodjem do leta 2009. Glavne ekološke cilje Direktiv je treba doseči do leta 2015 z implementacijo programa ukrepov, ki med drugim upoštevajo hidro-morfološke spremembe, ki jih povzročajo plovba.

Za mednarodna področja porečij, EU WFD zahteva koordinacijo mednarodnih načrtov upravljanja s porečji, če je možno, z vključitvijo ne-članic EU<sup>7</sup>. Na področju Donavskega povodja, ICPDR predstavlja platformo za koordiniranje implementacije EU WFD na nivoju celotnega povodja med trinajstimi obdonavskimi državami (glej Donavsko deklaracijo<sup>8</sup>).

Mnoge druge direktive, pravila in konvencije o okolju imajo skupne točke z EU WFD in jih je treba upoštevati v integraciji vsesplošne politike razvoja IWT-a<sup>9</sup>, vključno z Direktivami EU o habitatih in pticah (Ekološka mreža Natura 2000) in Bernsko konvencijo (Smaragdno omrežje).

*Evropski akcijski program za promoviranje prevoza po notranjih vodah* NAIADES je pomemben za delovanje, ki vključuje boljšo integracijo IWT v logistično verigo, izboljšanje izvedbe flote z vidika ekoloških zahtev in uporabo sodobnih informacijskih in komunikacijskih tehnologij (npr. Rečni informacijski servisi) za izboljšanje plovbe. Bistvena sestavina Akcijskega programa NAIADES je razvijanje ustrezne infrastrukture plovne poti. Projekti s ciljem izboljšanja plovnih poti in prekladanja so zato lahko

---

<sup>4</sup> Konvencija o sodelovanju pri varstvu in trajnostnem izkoriščanju reke Donave (Konvencija o varstvu reke Donave), Sofija, 1994.

<sup>5</sup> Konvencija o režimu plovbe na Donavi, Beograd, 1948.

<sup>6</sup> Okvirni sporazum o bazenu reke Save (FASRB), Kranjska Gora, 2002.

<sup>7</sup> EU WFD člena 3.4 in 3.5.

<sup>8</sup> Donavsko povodje – Reke v srcu Evrope, Dunaj, 2004.

<sup>9</sup> Te različne direktive vključujejo, npr. Direktivo o pticah (79/409/EEC), Direktivo o ohranjanju naravnih habitatov (92/43/EEC), SEA – Strateška ocena okolja – Direktivo (2001/42/EC), EIA – Ocena vpliva na okolje – Direktivo (85/337/EEC), Direktivo EU o poplavih, v postopku potrditve Direktivo EU o pomorski strategiji, Skupno kmetijsko politiko (*Common Agricultural Policy - CAP*) in Kohezijsko politiko (*Cohesion Policy*). Relevantne konvencije so Ramsarska konvencija, Bernska konvencija, Konvencija o biotski raznovrstnosti, Espoo konvencija in Konvencija o svetovni dediščini – obrazložitve so v Prilogi 1.

sofinancirani iz proračuna EU. Donava je del prioritetnih projektov (št. 18) v Smernicah za trans-evropski transport (TEN-T) in predstavlja centralno hrbtenico rečnega prevoza.

V širših razsežnostih „Evropski sporazum o Glavnih notranjih mednarodno pomembnih plovnih poteh (AGN)<sup>10</sup> postavlja smernice za karakteristike plovnosti po notranjih plovnih poteh, po katerih poteka mednarodni promet. Ta mednarodni sporazum je že veljaven v mnogih Donavskih deželah.

Implementacija in integracija vseh relevantnih smernic je usodna za ustrezní razvoj IWT in doseganje ekoloških ciljev v vodnem območju Donave. To je edini način, kako lahko izboljšamo in varujemo pogoje iz IWT in tudi zagotovimo varstvo okolja.

## 2.2 Sedanje stanje plovbe v vodnem območju reke Donave

### Trenutna ekonomska situacija

Politične in ekonomske spremembe, ki smo jim v zadnjih petnajstih letih pričé v vzhodni in jugovzhodni Evropi, so omogočile dinamičen razvoj regionalnega gospodarstva ter ustvarile potrebe in perspektive za zvečanje trgovine in prevoza po Donavi. Donavsko področje je eno najpomembnejših gospodarskih in kulturnih regij v Evropi z Donavo kot glavno povezavo in hrbtenico rečnega prevoza.

Razširitev EU je povzročila ogromno zvečanje in okrepitev ekonomskih odnosov v Donavskem koridorju in širše. Vzporedno s intenziviranjem trgovine je prišlo do naglega naraščanja obsega prometa. Komerčni prevoz vzdolž Donavskega koridorja je zabeležil v zadnjem desetletju več kot 100% rasti v skoraj vseh državah v podonavju, pri tem pa je izrazito največja rast registrirana v cestnem tranzitu. Pričakovati je, da bodo donavske dežele nadaljevale s takšnim dinamičnim gospodarskim razvojem v naslednjih letih (z minimalno povprečno rastjo BDP 3-4% na leto do leta 2015), v skladu s tem pa je možna tudi rast intenzitete prometa.

IWT je v primerjavi z zračnim in cestnim prometom ekološko bolj sprejemljiv in energetsko bolj učinkovit, ter zato lahko prispeva pri trajnostnem družbeno-ekonomskem razvoju regije. Potrebno je zagotoviti multimodalno uporabo prevoznih možnosti, ki so na razpolago (cestni, železniški in IWT). Transportne smernice za promoviranje modalnih premikov, kot so na primer v Belih knjigah za transport EU za leto 2003 in 2006, vsebujejo vrsto predlogov za naložbe v infrastrukturo plovne poti, s podporo mednarodnih finančnih institucij in TEN-T programov EU. Politike modalnih sprememb se zrcalijo v smernicah za izbiro projektov in imenovanje TEN koordinatorjev za IWT. Smernice ravno tako poudarjajo potrebo upoštevanja zakonodaje na področju okolja. Takšen razvoj dogodkov pokaže nujnost doseganja dogovora o skupnem pristopu razvoju IWT in varstva okolja.

### Razvoj IWT

Notranja plovba ponuja velike možnosti za energetsko učinkovit in cenejši transport tovorov po Donavi in njenih pritokah (če primerjamo stroške za prevoz blaga v tonah po kilometru). Notranja plovba lahko prispeva pri zmanjšanju zadušitve cestnega prometa na nekaterih prometnicah. Intenzivnejše izkoriščanje kapacitet plovnih poti donavskega povodja lahko prispeva, da naraščajoči promet uredimo na način, ki je družbeno in ekološko bolj sprejemljiv, z uporabo prednosti ne-strukturalnih ukrepov (kot je inovacija flote), kot tudi naložb v infrastrukturo. Notranja plovba bi naj sodelovala v bodoči rasti prometa z vzdrževanjem ali pa širitvijo svojega trenutnega modalnega razcepa znotraj Donavskega koridorja. V skladu s predvidevanji bi to lahko rezultiralo z dvakratnim obsegom prometa po Donavi v naslednjih desetih letih. Delež plovbe v skupnem obsegu prometa v Podonavju trenutno znaša manj kot 10%. 10 podonavskih držav bi v skladu z dogovorom morale izboljšati okvirne pogoje za notranjo plovbo na integralen način, upoštevajoč Evropski akcijski program za promoviranje prevoza po notranjih vodah NAIADES.

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

Klimatske spremembe lahko vplivajo na nadaljevanje razvoja IWT v donavskem povodju. Kot posledica tega, upravljanje, načrtovanje in razvoj plovbe morajo upoštevati vprašanja klimatskih sprememb. Plovba lahko prispeva pri doseganju ciljev iz okoljevarstvenega področja, kot so cilji iz Kyota za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

## 2.3 Sedanja situacija okolja donavskega povodja

### Narava velikih rečnih sistemov

Veliki rečni sistemi, kot je donavski, so zelo zapleteni, multi-dimenzionalni, dinamični ekosistemi in že zaradi tega pomenijo veliko več kot samo mrežo vzdolžnih kanalov. Razumevanje njihove visoke ekološke kompleksnosti terja celostno opazovanje in upravljanje na nivoju povodja – holistični pristop, ki ga zahteva Okvirna direktiva o vodah EU.

Reko Donavo lahko razdelimo v tri glavna dela – zgornji, srednji in spodnji del. Vsaki del ima svoje značilnosti z različnimi abiotičnimi (oziroma ne-živimi) lastnostmi, hidro-morfološkimi strukturami in biološkimi skupnostmi. Abiotični parametri vključujejo gradijent, velikost zrna, sedimentacijo, turbulenco, oksigenizacijo in temperaturo vode.

"Hidro-morfologija" je fizična značilnost rečnih struktur, kot so dno reke, rečne obale, povezanost reke z bližnjo pokrajino in njeno vzdolžno kontinuiteto, kot tudi s kontinuiteto habitatov. Antropogeni strukturalni ukrepi lahko spremenijo pogoje naravne podlage rečnih sistemov in s tem vplivajo na njihov ekološki status. Številni drugi dejavniki prispevajo kompleksnosti velikih rečnih sistemov. Na primer, naravne ujme (npr. poplave, suše) in različni pojavi, ki jih spremljajo, sodijo med ključne elemente, ki so podlaga za visoko dinamično naravo rečnih pokrajin in njihovo biodiverzitetu. Rečni ekosistemi lahko imajo odnose in procese izmenjave s sosednimi ekosistemi (npr. prek pritokov, podzemnih voda in aluvialnih poplavnih gozdov). Sestavljene naravne gonilne sile in procesi izmenjave povzročajo pogoste spremembe pogojev spajanja, zlasti ko gre za heterogene komplekse habitatov. Najpomembnejša posledica spremenljivega mozaika rečnih habitatov in ekotonov je dejstvo, da naravna rečna okolja običajno imajo izjemno veliko biološko pestrost.

Za razliko od mnogih drugih evropskih rek, določeni deli Donave in njenih pritok še vedno imajo zelo tipične, naravne in dinamične komplekse habitatov, ki so nujni za mnoge vrste. Vključujejo, na primer, tudi habitate za mnoge pomembne in skoraj izumrle vrste, kot so Donavski jeseter in Donavski losos. Direktiva EU o habitatih omogoča državam članicam, da označijo takšna področja kot zavarovana, zaradi učinkovite zaščite in obnove le-teh, ter preprečevanje njihovega izginjanja.

### Vpliv plovbe na rečne sisteme

Človeške aktivnosti in različno izrabljanje na razne načine vplivajo na ekološki in kemični status velikih rečnih sistemov. Z ekološkega stališča, plovba ni edini pritisk – aktivnosti, kot so proizvodnja električne energije in regulacija reke zaradi kontrole poplav, so tudi bistveno pomembni. Usodno vplivajo hidrotehnični ukrepi, ki slabšajo izvorno hidromorfološko situacijo (npr. transport vlečenega nanosa, morfo-dinamični razvoj mreže kanalov, procesi izmenjave med rekami in poplavnimi področji, režim podzemnih vod) in/ali naravna sestava ekoloških skupnosti (npr. zaradi ovir za migracijske vrste rib ali uničenje obale in habitatov v strugi, ter drstišč). Pogoji plovbe lahko rezultirajo s stabiliziranim, enosmernim, ekološko zaokroženim rečnim kanalom, ki mu manjkajo tudi naravne strukture s svojimi blagimi gradienti in povezanost z bližnjimi poplavnimi področji. Poleg ostalih hidromorfoloških sprememb, to lahko pripelje tudi do izginjanja določenih vrst.

V mnogih velikih rečnih sistemih degradacija struge tudi lahko povzroči resna ekološka poslabšanja. Zvečanje transporta vlečenega nanosa na lokalni ravni in posledično izstopanje rečnega materiala iz struge v nižjih delih porečja, ki ga povzroča izgradnja kanalov za izboljšanje plovbe in/ali kontrolo poplav, so lahko v številnih primerih intenzivirani s pomembno zmanjšanim vnosom vlečenega nanosa iz zgornjega

dela povodja (npr. zaradi retencije, povzročene z ukrepi kontrole poplav in/ali verig elektrarn). Glede na dejstvo, da je stranska erozija izvirno prepletenih ali meandrirajočih rek omejena s stabilizacijo kanalov, ti procesi ne morejo več izbalansirati naravnih agradacij in aluvialnih poplavnih področij. Torej, po eni strani posegi na stabilizaciji rečne struge in bageriranje lahko eliminirajo ekološko pomembne rečne strukture pretoka, ter pripeljejo do poenotenega akvatičnega okolja, erozija struge v nižjih legah porečja kot so posegi na stabilizaciji, pa lahko pripelje do vertikalne ločitve in hidrološke delitve reke od njenih habitatov v poplavnih področjih.

Poleg hidromorfoloških vplivov, plovba tudi lahko ima druge vplive na vodno okolje, kot so onesnažitve, ki jih bomo prikazali v okvirju relevantnih načrtov za upravljanje z vodnimi območji EU WFD in v specifičnih projektih (npr. o zbiranju odpadka in odplak).

Z mehničnega vidika, ladijski promet povzroča valove, ki so lahko motnja pri reprodukciji v ribjih habitatih, pri bentoških brezvretenčarjih in ostalih biotih, valovi pa povzročajo tudi puljenje vodnih rastlin. Ladijski motorji tudi lahko povzročijo nenaravno suspenzijo finih sedimentov, kar povzroča zmanjšanje svetlobe, potrebne za rast rastlin in alg.

### **Sedanje stanje in bodoči videz – EU WFD 5. člen Poročilo in Načrt upravljanja s vodnim območjem reke Donave**

Poročilo v skladu s 5. členom EU WFD (Analiza vodnega območja Donave 2004.) je prvi korak v zbiranju nacionalnih in mednarodnih načrtov upravljanja z vodnimi območji. Za površinske vode poročila vsebujejo karakterizacijo naravnih pogojev in analizo relevantnih pritiskov/vplivov, na podlagi katere sklepamo, katere vode na površinska vodna telesa so *ogrožena zaradi neizpolnitve* ciljev, ki jih EU WFD zahteva v zvezi z okoljem.

Poročilo o Analizi Donave, ki ga je pripravil ICPDR, je identificiralo hidromorfološke spremembe povzročene s plovbo, proizvodnjo električne energije in obrambo od poplav, kot enim izmed glavnih dejavnikov, ki vplivajo na ekološko integriteto vodnega območja Donave. Te spremembe su povzročile motnje v lateralni povezanosti, vzdolžni kontinuiteti in vsesplošne degradacije ekološkega statusa.

Danes je 30% reke Donave zaprto in 80% nekdanjih poplavnih področij Donave je izgubljeno v zadnjih 200 letih z intenzivnim generiranjem hidro električne energije, z zaščito od poplav, s plovbo in z izkoriščanjem zemljišč.

Načrt upravljanja z povodjem reke Donave bo končan do konca leta 2009 in bo vseboval Skupni program ukrepov, ki se bo ukvarjal s hidromorfološkimi spremembami in vplivi na stanje voda. Namen izpeljave načrta do leta 2015 bo doseganje okoljevarstvenih ciljev in njihovo ohranjanje za vse površinske vode v povodju reke Donave.

## 3 Vzpostavitev ravnovesja med plovbo in ekološkimi potrebami – pristop v prihodnosti

Tako IWT kot tudi ekološka integriteta imata nekatere temeljne potrebe, ki morajo biti izpolnjene, da bi bilo možno njihovo funkcioniranje. Za razvoj medsebojno sprejemljivih rešitev je treba najprej jasno definirati takšne potrebe. Zaradi tega so le-te tudi navedene v nadaljevanju besedila. Niso pa vse potrebe izpolnjene v vseh primerih. Cilj implementacije nove, integralne filozofije načrtovanja (glej spodaj) bi bil vključevanje te pravice in pomoč pri zagotavljanju trajnostnega razvoja in IWT v vodnem območju reke Donave in realizacija vseh potrebnih ekoloških ciljev.

Potekajo številna prizadevanja s strani IWT, katerih cilj je zmanjšanje vpliva na integriteto vodne ekologije. To vključuje ne-strukturalne ukrepe za izboljšanje notranje plovbe po Donavi (npr. razvoj flote, nove tehnologije v brodogradnji, inter-modalne povezave, rečne informacijske sisteme).

### 3.1 Potrebe IWT

S plovbo upravljajo razni nacionalni in mednarodni pravni instrumenti<sup>11</sup>, ki med drugim zagotavljajo varnost plovbe. Zaradi omogočanja ekonomičnega in varnega IWT smo v naslednjih postavkah našli osnovne potrebe za vse infrastrukturne projekte, ki se nanašajo na IWT:

- *Minimalne dimenzije (globina in širina) plovnih poti, ki so projektirane za posamezne rečne odseke v kontekstu in na podlagi strateškega razumevanja zahteve v zvezi z IWT v sklopu celega vodnega območja, vključno z:*
  - *Globino in širino plovne poti z upoštevanjem kontinuitete trajnostnih in učinkovitih pogojev plovbe, ki so na razpolago*
  - *Radiusom zakrivljenosti*
- *Izgradnja in vzdrževanje, npr.:*
  - *Reguliranje nizkega vodostaja z rečnimi objekti (npr. valolomi)*
  - *Bageriranje in nasipavanje materiala*
- *Infrastruktura, ki jo uresničujemo z upoštevanjem relevantnih fizikalnih in ostalih dejavnikov (npr. bližina trga in povezanost s širšim transportnim omrežjem)*

### 3.2 Potrebe ekološke integritete

Integriteta rečnega okolja je v EU regulirana s številnimi pravnimi instrumenti (navedeno zgoraj). Pri tem sta najbolj pomembni popolna realizacija zahtev EU WFD in politika povezovanja, kar zahteva doseganje "dobrega ekološkega statusa", ali v primeru zelo spremenjenih in umetnih vodnih teles "dober ekološki potencial", kot tudi dejstvo, da ni degradacije vodnega statusa.

Temeljne potrebe za ohranjanje/zaščito ekološke integritete reke Donave so:

- *zaščitene/obranjene naravne ali ekološko visokovredne rečne pokrajine, rečni odseki in vodne populacije,*
- *obnavljanje spremenjenih rečnih odsekov in njihovih bližnjih pokrajin,*
- *dinamično in specifično okolje in poplavna področja (v zvezi s strukturo vodotokov, obale, stranskih kanalov in poplavnih področij) ki podpira dinamično ravnovesje in ustrezne pogoje povezovanja,*

<sup>11</sup> Glej Poglavlje 2.1 in Prilogo 1

- *nemotena vzdolžna in prečna migracija vseh vrst rib in drugih vodnih vrst, da bi zagotovili njihov naravni in samovzdrževalni razvoj, in*
- *uravnovešena bilanca sedimenta.*

Te potrebe je treba posredovati prek integralnih konceptov in načrtov, ki temeljijo na karakterizaciji/tipologiji ekosistema vodnega območja Donava in procesno orientiranem "Leitbild" pristopu (uporaba referenčnega stanja/vizionarskih smernic, kar vsebuje vodne, pol-vodne in kopenske biološke skupnosti). Nadalje, zahteve za poenoteno spremljanje celega povodja se temeljijo na obstoječih nacionalnih programih spremljanja, ki so usklajeni z WFD.

### **3.3 Nova filozofija integralnega načrtovanja za skupni pristop**

Da bi izboljšali notranjo plovbo in varstvo rečnega sistema v porečju Donave, je za uspeh nujna Skupna filozofija načrtovanja. Predpogoj za bodoče načrtovanje ekološko trajnostnega prevoza po notranjih vodah (IWT) je skupni jezik v vseh disciplinah, razumevanje položaja "druge" strani in kultura vodenja komuniciranja in razprav. Da bi zagotovili interdisciplinarni pristop in širšo potrditev tekočega in bodočega procesa načrtovanja, v proces morajo že od začetka biti vključena ministrstva, pristojna za okolje, upravljanje z vodami in transport, znanstveniki in strokovnjaki za regulacijo rek, plovbo, ekologijo, prostorsko načrtovanje, turizem in ekonomijo, kot tudi predstavniki drugih interesnih skupin, kot so ekološke nevladne organizacije in merodajni predstavniki privatnega sektorja.

Obstoječe probleme, potrebe in cilje, tako za plovbo kot tudi za ekološko integriteto, je potrebno jasno identificirati na ravni definiranih regij načrtovanja in rečnih odsekov, kot tudi glede na določene obstoječe in bodoče projekte na področju plovbe. Nadalje, potrebno je izdelati ustrezne ukrepe za omilitev vplivov ali revitalizacijo okolja, da bi preprečili poslabšanje ekološkega statusa in zagotovili doseganje ekoloških ciljev – vse omenjeno pa je treba identificirati s pomočjo skupnega dogovora. Ta cilj bi morali doseči v okvirju interdisciplinarnega procesa. Možnosti izboljšanja stanja okolja in plovbe je potrebno identificirati s pomočjo skupnega pristopa projektom. So nekateri znani primeri projektov, kot so načrtovani pristop, ki je bil podlaga za Integralni hidrotehnični projekt na Donavi, vzhodno od Dunaja. Takšen splošni pristop bi bilo treba replicirati, celo v primeru, če ta projekt ne vsebuje najboljšo prakso v vseh aspektih SEA postopka.

## 4 Priporočila

### 4.1 Integralni načrtovani pristop za vodno območje reke Donave

Da bi dosegli "dober ekološki status" ali "dober ekološki potencial" za vse površinske vode in da bi preprečili poslabšanje ekološkega statusa - v skladu z zahtevami EU WFD – je nujno potrebna integralna filozofija načrtovanja. Cilj bi naj bilo večnamensko izkoriščanje rečnih pokrajin (vključno z zaščito habitatov za favno in floro, zaščito od poplav, notranjo plovbo, ribarstvom, turizmom). Razmišljanje o celotnem povodju in čezmejno sodelovanje sta izziva, ki zahtevata multidisciplinarno načrtovanje in odločanje.

Aktivnosti na izboljšanju trenutne situacije zahtevajo obravnavo tudi z vidika IWT in ekološke integritete, zlasti pa se je treba fokusirati na naslednja področja:

- *Rečni odseki, ki zahtevajo razvoj plovne poti in vplivi na posebne ekološke lastnosti in status voda v zvezi z njimi.*
- *Rečni odseki, ki zahtevajo ekološko obranjenost/rekonstrukcijo in pripadajoči vplivi na plovnost.*

Zaradi dejstva, da IWT načrti in projekti imajo implikacije na okolje, je potrebno opraviti presojo vplivov na okolje preden pride do potrditve odločb. To zahtevo vsebuje tako Strateška direktiva o presoji vplivov na okolje (SEA) (2001/42/EC) za določanje načrtov, programov in smernic, kot tudi Direktiva o presoji vplivov na okolje (EIA) (85/337/EC) za ocenjevanje projektov. V okvirju teh procedur, javnost lahko poda svoje mnenje, ki pride v poštev pri proceduri odobritve projektov<sup>12</sup>. Kultura integralnega načrtovanja projektov na področju plovbe in varstva okolja je nujna zaradi minimaliziranja pravnih stroškov, zamud, včasih pa tudi negotovosti rezultata.

### 4.2 Principi integralnega načrtovanja

Vsi udeleženci se dogovorijo o skupnih integralnih principih načrtovanja in projektiranja, ki bodo omogočili sprejemljive rešitve, tako za ekološko integriteto, kot tudi za plovbo. Takšne principe načrtovanja je potrebno upoštevati pri vsakem projektu v donavskem povodju, ki bi moral vključevati vsaj naslednje korake, pri katerih je najbolj pomembno skupno načrtovanje projektov, ki zahtevajo tudi varstvo okolja in plovbe, kot ključnih dejavnikov pri pospešitvi procesa:

- *Potrebno je ustanoviti interdisciplinarne time za načrtovanje, v katerih bodo udeleženci iz ključnih zainteresiranih strani, vključno z ministrstvi, pristojnimi za prevoz, iz vodnega gospodarstva in okolja, uprave za plovne poti, predstavniki zaščitenih območij, lokalnih oblasti, nevladnih organizacij, turizma, znanstvenih institucij in neovisnih (mednarodnih) strokovnjakov.*
- *Definirati je treba skupne cilje načrtovanja.*
- *Potrebno je ustanoviti transparenten proces načrtovanja (informiranje/udležba) na podlagi vseh zadevnih podatkov, vključno z merili za varstvo okolja in veljavnimi standardi, ki jih zahteva Strateška ocena okolja (SEA – za kvalificiranje načrtov, programov in politike), in za Oceno vpliva na okolje (EIA – za projekte).*
- *Zagotoviti je treba primerljivost alternativ in oceniti možnost izvedbe načrta (vključno s stroški in koristmi) in/ali projekta (vključno z vplivom trenutnega stanja, alternative in ne-strukturalnih ukrepov, kot tudi stroškov varstva okolja in naravnih virov).*
- *Potrebno je oceniti, ali IWT projekt vpliva na celotno povodje/čezmejni vpliv.*

<sup>12</sup> Podrobnosti o direktivah in smernicah o implementaciji Evropske komisije so dostopne na:

<http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm>

- *Potrebno se je informirati in konzultirati z mednarodnimi rečnimi komisijami v donavskem povodju (ICPDR, Donavska komisija, Mednarodna komisija za bazen reke Save), da ne bi pred končno potrditvijo novih odlokov v posameznih državah prišlo do različnih nezaželenih vplivov.*
- *Upoštevati je potrebno Načrt upravljanja s vodnim območjem reke Donave iz leta 2009, vključno z njegovim Skupnim programom ukrepov, ter merodajne načrte upravljanja z rečnimi podporečji, nacionalne načrte upravljanja s porečji in programe ukrepov, kot podlago za integralno načrtovanje in izvajanje infrastrukturnih projektov v IWT, istočasno pa uveljavljati že obstoječe pravne zahteve s področja okolja.*
- *Potrebno je definirati in zagotoviti predpogoje in cilje IWT, kot tudi ekološko integriteto rek/poplavnih področij, nakar sledi obravnavanje potrebe zaradi preprečevanja propadanja, možnih ukrepov omilitve vplivov in/ali ukrepi obnovitve, da bi dosegli vse ekološke zahteve.*
- *Zagotoviti, da ne obstajajo tehnično izvedljiva, ekološko boljša, ne pa disproportionalno dražja alternativna sredstva za doseganje zastavljenega cilja, v skladu z zahtevami iz 4. člena (7) EU WFD.*
- *Potrebno se je izogniti, če pa to ni možno, minimizirati vplive strukturalnih/hidrotehničnih intervenc v rečnem sistemu z njihovo omilitvijo in/ali restavriranjem, tako da prednost imajo reverzibilne intervence.*
- *Potrebno je pri načrtovanju projektov s področja plovbe zagotoviti upoštevanje vprašanj klimatskih sprememb in njihovih posledic.*
- *Vključevanje ukrepov iz najboljših praks za izboljšanje plovbe<sup>13</sup>.*
- *Potrebno je narediti prioriteten seznam možnih ukrepov, da bi zagotovili najboljši možni razvojni učinek, tako glede okolja, kot tudi glede plovbe, pa tudi izkoriščanja finančnih sredstev.*
- *Zagotoviti je potrebno fleksibilne pogoje financiranja za projekte, da bi omogočili integralno načrtovanje (vključno z udeleževanjem vseh interesnih skupin) in prilagodljivo izvedbo, kot tudi nadzor.*
- *Potrebno je nadzorovati učinke ukrepov in – če okoliščine tako narekujejo – njihovo prilagoditev (Primeri možnih ukrepov se nahajajo v Prilogi 2).*

### 4.3 Hidrotehnični kriteriji

Za izvajanje zgoraj navedenih načel načrtovanja, v fazi načrtovanja projektov na področju plovbe, je potrebno upoštevati naslednje kriterije:

- *Uporabiti je treba pristop, ki ustreza konkretnemu primeru, ki pri odločanju o ustrezni širini in globini plovne poti, upošteva tako ekološke zahteve za rečne odseke in celotno porečje, kot tudi strateške zahteve IWT na nivoju celotnega povodja<sup>14</sup>*
- *Treba je 'delati z naravo' kjerkoli je to možno, z uveljavitvijo ukrepov v skladu z zadanimi naravnimi rečnimi morfološki procesi, upoštevajoč načelo minimalnih ali začasnih inženirskih posegov,*
- *Potrebno je integralno projektiranje regulacijskih objektov, z upoštevanjem hidrotehniških, morfoloških in ekoloških kriterijev,*
- *Implementirati je potrebno ukrepe v prilagodljivi obliki (npr. stabilizacija rečnega korita z granulometričnimi izboljšavami, regulacija nizkega vodostaja z valolomi),*
- *Optimalno izkoriščanje potencialov restavriranja reke (npr. restavriranje obrežij) in ponovno povezovanje stranskih kanalov,*
- *Zagotoviti je treba, da se vodostaj zaradi poplav ne poslabša, idealno pa bi bilo, če bi se znižal.*

<sup>13</sup> Za najboljše prakse v zvezi s strukturnimi ukrepi glej akcijsko listino EU WFD in Dokumente o Hidromorfoloških tehničnih studijah in dokumentih. Posamezni primeri: Dobre prakse pri upravljanju z ekološkimi vplivi hidroelektrarn, dela v zvezi z zaščito od poplav in dela iz projektov za izboljšanje plovbe po EU WFD; primeri najboljših praks, ki bodo nastale na podlagi Načrta upravljanja s vodnim območjem reke Donave ICPDR-a; najboljše prakse za integralne načrtne pristope, kot je 'Integralni hidrotehniški projekt na Donavi, vzhodno od Dunaja'.

<sup>14</sup> Pogoj tudi Poglavlje 2.1 (pravno stanje) in Poglavlja 3.1 in 3.2 (potrebe IWT in ekološka integriteta).

---

## 5 Naslednje naloge

---

ICPDR, Donavska komisija in Mednarodna komisija za bazen reke Save iščejo odobritev Skupne izjave do konca januarja leta 2008.

ICPDR, Donavska komisija in Mednarodna komisija za bazen reke Save bosta do sredine leta 2008 organizirali delavnico s temo, kako zagotoviti implementacijo, spremljanje in oceno Skupne izjave.

Vse organizacije, ki so vključene v ta proces, bodo zagotovile podporo, promoviranje in implementacijo Skupne izjave.

Donavska komisija bo organizirala posebno delavnico do konca leta 2008, o ekološko sprejemljivem razvoju reke in tehnikah vzdrževanja za potrebe uprav za plovne poti in organe pristojne za plovbo v donavskem povodju.

ICPDR, Donavska komisija in Mednarodna komisija za bazen reke Save, vključno z relevantnimi interesnimi skupinami, se bosta sestajali enkrat na leto zaradi obravnavanja določenih dogajanj na področju plovbe in okolja, da bi poudarili dobre prakse v projektih vzdrževanja rek.

EBU in PIANC bosta obravnavala vodenje aktivnosti na ocenitvi potencialov nestrukturnih ukrepov za izboljšanje IWT v povodju reke Donave v okvirju ustreznega foruma.

ICPDR bo sklical sestanek ministrstev, pristojnih za prevoz po notranjih vodah, vodno gospodarstvo in okolje, kot tudi uprav za plovne poti, da bi zagotovil vhodne podatke za Program ukrepov, potreben v skladu z zahtevami EU WFD na nacionalni ravni, ravni podporečij in vodnem območju reke Donave, vključno z izmenjavo informacij s pristojnimi interesnimi skupinami.

Projekti, ki trenutno potekajo ali pa so v postopku konkretnega načrtovanja, (glej Prilogo 3) bi morali upoštevati načela navedena v tej Skupni izjavi. Pristojni organi in/ali države so dolžni obvestiti ICPDR, Donavsko komisijo in Mednarodno komisijo za bazen reke Save o napredku in razvoju tega procesa implementacije.

Udeleženci tega procesa bodo zagotovili razvoj, prezentacijo in integracijo znanstvenih raziskovanj v zvezi z biološko pestrostjo, posledicami hidrotehničnih ukrepov na ekološko integriteto/restavriranje sistema rečnih poplavnih področij, ter klimatske spremembe.

Začetnik(i) novih projektov bodo zagotovili najboljše možno izkoriščanje merodajnih EU in drugih mednarodnih možnosti financiranja (R&D, TEN-T, LIFE, Strukturni skladi - ERDF, kohezijski skladi, ENPI, in tn.) da bi zagotovili popolno uveljavitev zahtev v zvezi z okoljem in transportom. O uporabi nekaterih med temi sredstvi v veliki meri odločajo državne vlade.

---

## 6 Priloge

---

1. *Pravna podlaga*
2. *Primeri možnih ukrepov*
3. *Seznam tekočih IWT projektov – potrebno je redno aktualiziranje*
4. *Seznam udeleženi organizacij*

*Pomembne listine, ki jih ni bilo možno obravnavati med potekom procesa:*

- *Seznam ozkih grl v IW*
- *Seznam občutljivih rečnih odsekov*

## PRILOGA 1: Pravna podlaga

### Beograjska konvencija (<http://www.danubecom-intern.org>)

*Konvencija o režimu plovbe na Donavi*, podpisana v Beogradu 18. avgusta 1948, je mednarodni pravni inštrument, ki regulira plovbo po Donavi. 'Beograjska konvencija' omogoča prosto plovbo po Donavi, v skladu z interesi in sodobnimi pravicami pogodbenih strank Konvencije, ciljajoč s tem na okrepitev ekonomskih in kulturnih odnosov med njimi, kot tudi odnosov z drugimi narodi.

V skladu s Konvencijo, 11 članic - Avstrija, Bolgarija, Hrvaška, Nemčija, Madžarska, Moldova, Slovaška, Romunija, Rusija, Ukrajina, Srbija - imajo obvezo vzdrževanja svojih delov Donave v plovnem stanju za rečno plovbo in, na ustreznih delih za pomorsko plovbo, ter imajo obvezo izvajanja del, potrebnih za vzdrževanje in izboljšanje pogojev plovbe, brez preprečevanja ali oviranja plovbe po donavskih plovnih kanalih.

*Donavska komisija* se od leta 1954 nahaja v Budimpešti. Njeni člani so predstavniki držav članic, ustanovljena pa je, da bi nadzirala izvajanje Konvencije in izvrševala razne druge naloge s ciljem zagotavljanja ustreznih pogojev za prevoz po Donavi. Če se gledamo zgodovinsko, to sega do Pariških konferenc iz let 1856 in 1921, ki so prvič vzpostavile mednarodni režim zaradi zagotovitve proste plovbe po Donavi.

Primarne naloge, ki sodijo v pristojnosti Komisije, vključujejo:

- nadzor izvajanja določb iz Konvencije;
- pripravo splošnega načrta glavnih del, navedenih v interesu plovbe na podlagi predlogov in projektov, ki jih predstavijo države članice in Izredne rečne uprave, ter izdelava ocene stroškov za takšna dela;
- svetovanje z državami članicami in dajanje priporočil v zvezi z izvrševanjem zgoraj omenjenih del, glede na tehnične in ekonomske interese, načrte in možnosti posameznih držav.

Donavska komisija aktivno dela, da bi ustregla zahtevam *Deklaracije o Evropskih notranjih plovnih poteh in prometu*, ki so jo potrdili na ministrski konferenci o najbolj aktualnih vprašanjih evropskega prevoza po notranjih vodah (Budimpešta, 11. septembra leta 1991), kot tudi *Deklaracijo Rotterdamske konference o pospeševanju pan-evropskega sodelovanja namenjenega zagotovitvi prostega in intenzivnega prevoza po notranjih vodah od 5.- 6. septembra leta 2001.*

Drugo relevantno vprašanje v tem kontekstu je usklajevanje tehničnih predpisov, pravil in standardov, kot tudi pravnih določb, ki so veljavne za Donavo, za Ren, v okvirju Evropske unije, kot tudi tistih, ki jih je potrdil ECE UNO, s ciljem ustvarjanja celovitega Pan-evropskega sistema notranje plovbe, ki je sestavljen iz organizacijskih struktur, ki ustrezajo sedanjim pogojem.

### Konvencija o varstvu reke Donave ([www.icpdr.org](http://www.icpdr.org))

*Konvencija o sodelovanju pri varstvu in trajnostni uporabi reke Donave* (Konvencija o varstvu reke Donave) je zaokroženi pravni instrument za sodelovanje in čezmejno upravljanje z vodami v reke Donave.

Konvencijo je 29. junija leta 1994, v Sofiji, Bolgarija, podpisalo enajst držav iz donavskega povodja - Avstrija, Bolgarija, Hrvaška, Češka Republika, Nemčija, Madžarska, Moldova, Romunija, Slovaška, Slovenija in Ukrajina - in Evropska skupnost, ter je postala veljavna oktobra 1998, ko jo je ratificiralo devet podpisnic.

Osnovni cilj Konvencije o varstvu reke Donave (DRPC) je zagotoviti trajnostno in pravično upravljanje in izkoriščanje površinskih in podzemnih vod v povodju reke Donave. To vključuje:

- varovanje, izboljšanje in racionalno izkoriščanje površinskih in podzemnih vod
- preventivne ukrepe za kontrolo nevarnosti zaradi možnih nezgod, ki vključujejo poplave, pojavo ledu ali nevarne snovi
- ukrepe za zmanjšanje onesnažitev iz donavskega povodja v Črnem morju.

Podpisnice DRPC-a so dogovorile sodelovanje na temeljnih vprašanjih upravljanja z vodami, upoštevajoč „vse ustrezne zakonske, administrativne in tehnične ukrepe, da bi vsaj vzdrževale, kjer pa je mogoče tudi izboljšale sedanjo kvaliteto vod in okoljskih pogojev Donave in vod v področju povodja, ter preprečile in zmanjšale v največji možni meri škodljive vplive in spremembe, ki se pojavljajo ali pa bodo mogoče povzročene“.

*Mednarodna komisija za zaščito Donave* (ICPDR) je transnacionalni organ, ki je ustanovljen z namenom izvedbe DRPC-a. ICPDR formalno tvorijo delegacije vseh pogodbenih strank Konvencije o varstvu reke Donave, ter je tudi vpostavljen okvir za pridruževanje drugih organizacij.

Danes državni poslanci, predstavniki najvišjih ministrskih nivojev, tehnični strokovnjaki, kot tudi pripadniki civilne družbe in znanstvene skupnosti sodelujejo v ICPDR, da bi zagotovili trajnostno in pravično izkoriščanje voda v povodju reke Donave.

Od svoje ustanovitve leta 1998, ICPDR je uspešno promoviral politiko dogovora in postavljanje skupnih prioritet in strategij za izboljšanje stanja reke Donave in njenih pritok.

To vključuje izboljšanje orodij za upravljanje z vprašanji okolja v povodju Donave, kot so:

- Sistem za alarmiranja v primeru nesreče
- Trans-nacionalno omrežje za spremljanje kvalitete voda, ter
- Donavski informacijski sistem (Danubis)

Cilji ICPDR-a so:

- Ohranjanje vodnih virov Donave za bodoče rodove
- Naravno uravnotežene vode brez presežka nutrijentov
- Neobstojanje tveganja onesnažitve s strupenimi snovmi
- Zdravi in trajnostni rečni sistemi
- Poplave brez povročanja škode

Delo ICPDR podpira Sekretariat s sedežem na Dunaju, Avstrija.

### **Okvirni sporazum o bazenu reke Save (<http://www.savacommission.org/index.php>)**

*Okvirni sporazum o bazenu reke Save* (FASRB) so podpisale obrežne države v bazenu reke Save (Republika Slovenija, Republika Hrvaška, Bosna in Hercegovina in Zvezna Republika Jugoslavija) v Kranjski Gori (Slovenija) 3. decembra leta 2002, po uspešni zaključitvi pogajanj, ki so potekala pod pokroviteljstvom Pakta za stabilnost za jugovzhodno Evropo.

Sporazum je postal veljaven 29. decembra leta 2004. V skladu s tem je v Zagrebu junija leta 2005 ustanovljena *Mednarodna komisija za bazen reke Save* - Savska komisija. SK je bila ustanovljena z namenom uporabe Okvirnega sporazuma in uresničitve skupno dogovorjenih ciljev:

- vzpostavitev mednarodnega režima plovbe na reki Savi in njenih plovnih pritokah;
- vzpostavitev trajnostnega upravljanja z vodami;
- ukrepanje zaradi preprečevanja ali omejevanja nevarnosti, kot tudi eliminacija škodljivih vplivov poplav, ledu, suše in nezgod, vključno s tveganjem onesnažitve s snovmi, ki negativno vplivajo na vodo.

Sporazum je tudi definiral splošne principe o aktivnostih strank, ki bodo sodelovale na podlagi suverene enakopravnosti, teritorialne integritete, skupne koristi in dobre volje, z medsebojnim spoštovanjem državnih zakonov, institucij in organizacij, ter z delovanjem v skladu z EU WFD.

Sporazum predvideva sodelovanje in izmenjavo podatkov med strankami v zvezi z vodnim režimom reke Save, režimom plovbe, predpisov, organizacijsko strukturo, ter administrativnimi in tehničnimi praksami. Tudi predvideva nujno sodelovanje z mednarodnimi organizacijami (ICPDR, Donavska komisija, UN/ECE in institucije EU). Stranke bodo uporabile princip preudarnega in pravičnega izkoriščanja in delitve resursov bazena reke Save pri vseh aktivnostih. Regulirana bodo tudi vsa vprašanja o izvajanju ukrepov za zagotovitev celovitega vodnega režima in eliminacijo ali zmanjševanje čezmejnega vpliva na vode drugih držav iz sporazuma.

Plovba po reki Savi je prosta za trgovska plovila vseh držav, kar je identično z uredbo za konvencijo o plovbi po Donavi. Trgovska plovila bodo imela pravico brezplačnega vstopa v pristanišča na delih plovne poti reke Save od Siska v plovnem stanju plovnih poti do ustja v Donavo, kot tudi na vseh plovnih delih pritok reke Save. Države bodo vzdrževale plovne poti na svojem ozemlju, prizadevale si bodo tudi izboljšati pogoje plovbe, ter ne bodo preprečevale niti ovirale plovbe.

Države bodo skupno pripravljale načrte za upravljanje z vodnimi resursi na podlagi predloga Savske komisije.

Funkcije Savske komisije so:

- odločanje s ciljem zagotovitve varnosti plovbe, odločba o pogojih financiranja graditve plovnih poti in njihovega vzdrževanja, odločba o lastnem delu, proračunu in aktivnostih;
- izdelav priporočil o vseh drugih vprašanjih, ki se nanašajo na izvedbo FASRB.

Savska komisija je ustanovila svoj Sekretariat v Zagrebu januarja leta 2006.

## Relevantne Direktive EU

**EU direktiva o vodah 2000/60/EC (EU WFD)** je najpomembnejša direktiva, ki se nanaša na zaščito površinskih vod in podtalnic. To vključuje obvezo izdelave prvega načrta upravljanja voda za celotno povodje reke Donave do leta 2009. Ta proces, ki vključuje 13 podonavskih držav, med katerimi so tudi tiste, ki niso članice EU, koordinira ICPDR. Prvi korak - kompilacija Analize povodja Donave 2004 – je že zaključen. Do leta 2015 je treba doseči glavne cilje Direktive v zvezi z okoljem, to pa so – med drugim – splošno *dobro ekološko* in *dobro kemično stanje* površinskih vodnih teles ali *dober ekološki potencial* in *dobro kemično stanje*, za posebne primere pri zelo spremenjenih in umetnih vodnih teles. Ti cilji bodo uresničeni z uporabo programa ukrepov, ki med drugim navajajo hidromorfološke spremembe, ki jih povzročajo plovba. Več informacij lahko najdete na: [http://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/index_en.html)

**Direktiva o pticah 1979 (79/409/EC)** je identificirala 181 ogroženih vrst in podvrst, za katere Države članice morajo določiti posebna zaščitena področja (SPAs).

Glej: [http://ec.europa.eu/comm/environment/nature\\_biodiversity/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/comm/environment/nature_biodiversity/index_en.htm)

Cilj **Direktive o habitatih 1992 (92/43/EC)** je varstvo živalskih vrst in njihovih habitatov. Vsaka država članica je dolžna identificirati mesta, ki so evropsko pomembna, in izdelati poseben načrt upravljanja, da bi jih zavarovale, ter povezale dolgoročno varstvo z ekonomskimi in družbenimi aktivnostmi, kot del strategije trajnostnega razvoja. Ta področja, skupaj s tistimi iz Direktive o pticah, sestavljajo mrežo Natura 2000 – temeljni kamen politike Evropske unije o varstvu narave.

Glej: [http://ec.europa.eu/comm/environment/nature\\_biodiversity/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/comm/environment/nature_biodiversity/index_en.htm)

**"Direktiva SEA", Direktiva 2001/42/EC** Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija leta 2001 o presoji učinkov posameznih načrtov in programov za okolje (strateška presoja vplivov na okolje).

Namen Direktive SEA ("Strateška presoja vplivov na okolje") je zagotoviti, da se identificirajo in ocenijo posledice, ki jih posamezni načrti in programi lahko imajo za okolje, in sicer med njihovo pripravo in pred njihovo potrditvijo. Javnost in vsi vključeni pristojni organi oblasti lahko podajo svoje mnenje, vse rezultate pa integralno vzamemo v poštev med postopkom načrtovanja. SEA bo prispevala bolj transparentnemu načrtovanju z vključitvijo javnosti in integriranjem ekoloških premišljanj.

Nadaljnje podrobnosti o Direktivi, o smernicah Komisije o uporabi Direktive 2001/42/EC, in EIA direktivi (glej spodaj) so dostopne na: <http://ec.europa.eu/comm/environment/eia/home.htm>

"EIA direktiva", Direktiva 85/337/EZ (presoja vplivov na okolje) zagotavlja identifikacijo in oceno ekoloških posledic projektov pred njihovo odobritvijo. EIA Direktiva implicira, katere kategorije projektov podpadajo pod presojo vplivov na okolje, kateri postopek bi bilo treba uporabiti, kot tudi vsebino presoje.

## Relevantne mednarodne konvencije o okolju

**Bernska konvencija** ([http://www.coe.int/t/e/cultural\\_co-operation/environment/nature\\_and\\_biological\\_diversity/Nature\\_protection/index.asp#TopOfPage](http://www.coe.int/t/e/cultural_co-operation/environment/nature_and_biological_diversity/Nature_protection/index.asp#TopOfPage))

*Konvencija o varstvu evropskih prostoživečih vrst in naravnih habitatov* je sprejeta v Bernu 19. septembra leta 1979, postala pa je veljavna 1. junija leta 1982. Podpisalo jo je 39 članic Sveta Evrope skupaj z Evropsko unijo (Bosna in Hercegovina ni podpisnica, ima pa status opazovalke). Namen Konvencije je promocija sodelovanja med državami podpisnicami, da bi ohranili divjo floro in favno ter njihove naravne habitate, ter zaščitili ogrožene migratorne vrste.

Z administrativnimi ukrepi in zakoni države zagotavljajo varstvo divje flore, navedene v Dodatku in s Konvencijo je prepovedano njihovo namerno nabiranje, branje, rezanje ali izkoreninjenje. Zaradi ohranitve vrst divje favne, morajo tudi biti potrjeni ustrezni zakonodajni in administrativni ukrepi, navedeni v Dodatku II; med drugim je prepovedano namerno poškodovati ali uničevati mesta za vzrejo ali počitek, ali namerno vznemirjati divjo favno, zlasti v obdobju vzreje mladičev in zimskega mirovanja. Konvencija je leta 1998 pripeljala do ustanovitve *Smaragdnega omrežja interesnih področij za posebno zaščito* (ASCIs) na področju držav, ki deluje s programom EU *Natura 2000*, pravzaprav pa predstavlja njegovo podaljšanje na države nečlanice EU.

**Konvencija o biološki raznovrstnosti** (<http://www.cbd.int>)

*Konvencija o biološki raznovrstnosti* je podpisana leta 1992; ratificiralo jo je 196 držav po vsem svetu – vključno z Evropsko unijo, kot tudi vse pogodbenice strani ICPDR (tudi Črna Gora). Cilj Konvencije je ohranitev biološke raznovrstnosti, zagotavljanje trajnostne uporabe njenih komponent, ter pravična in enakopravna delitev koristi, ki izhajajo iz uporabe genetskih resursov.

Aprila leta 2002 so se podpisnice Konvencije obvezale, da bodo do leta 2010 dosegle precejšnje zmanjšanje sedanje stopnje izgube biološke pestrosti na globalnem, regionalnem in nacionalnem nivoju, kot prispevek pri zmanjšanju revščine in v blagor za celotno življenje na Zemlji, bolj znano kot *Cilj biološke raznovrstnosti 2010*. Ta cilj sta pozneje potrdila Svetovni summit o trajnostnem razvoju in Generalna skupščina Združenih narodov, registriran pa je v okvirju Tisočletnih razvojnih ciljev.

**Ramsarska konvencija** (<http://www.ramsar.org>)

Konvencija o mokriščih, podpisana v Ramsarju, Iran, leta 1971 in veljavna od leta 1975, je medvladni sporazum, ki daja okvir za nacionalno delovanje in mednarodno sodelovanje pri ohranitvi in preudarnem izkoriščanju mokrišč in njihovih resursov. To je najstarejši mednarodni sporazum o ohranjanju na svetu, s ciljem trajnostnega izkoriščanja mokrišč za človeštvo, brez oviranja naravnih lastnosti ekosistema.

Trenutno je 156 pogodbenih držav Konvencije, s 1.676 mokriščnih območij, na skupnem površju 150 milijonov hektarjev, predvidenih za vključevanje v Ramsarski seznam mokrišč, ki imajo mednarodni pomen.

Ta seznam običajno imenujemo *Ramsarska območja*, v njem pa niso samo priznana svetovno najpomembnejša mokrišča, ampak je to tudi učinkovito orodje za pomoč državam pri uresničevanju trajnostnega razvoja. Okrog 80 mokrišč v povodju reke Donave je vključeno v seznam ramsarskih področij.

**Espoo konvencija** (<http://www.unece.org/env/eia/eia.htm>)

*Konvencija o oceni vpliva na okolje v čezmejnem kontekstu* je UNECE konvencija podpisana v Espoo, Finska, leta 1991, veljavna pa je od leta 1997. Konvencija vzpostavlja obveze strank o izdelavi presoje vpliva na okolje za posamezne aktivnosti v zgodnji fazi načrtovanja. Ravno tako narekuje splošno obvezo držav na medsebojno obveščanje in konzultiranje o vseh velikih projektih, ki jih obravnavajo, v smislu možnega pomembnega čezmejnega vpliva na okolje.

*Protokol o strateški presoji vplivov na okolje* (Kijev, leta 2003) bo razširil Espoo konvencijo tako, da bo zagotovil, da posamezne stranke integrirajo presojo o vplivih na okolje v svoje načrte in programe v tistih prvih fazah – ter na ta način pomaga pri postavitvi temeljev trajnostnega razvoja. Protokol tudi predvideva obsežno sodelovanje javnosti v vladnem procesu odločanja.

**Konvencija o svetovni dediščini** (<http://whc.unesco.org>)

*Konvencijo o varstvu svetovne kulturne in naravne dediščine* je potrdil UNESCO leta 1972, od takrat pa jo je ratificiralo 184 držav.

Področje pod zaščito UNESCO je specifično področje (kot je gozd, gora, jezero, puščava, spomenik, stavba, kompleks ali mesto) ki je nominirano in potrjeno za uvrščanje na seznam, ki ga vodi mednarodni Program svetovne dediščine, s katero upravlja Svet za svetovno dediščino UNESCO. Od leta 2007 je v 142 držav našteto 851 kulturnih, naravnih in mešanih področij. Vsako področje svetovne dediščine je v lasti države, na čigavem ozemlju se nahaja, ampak zaščita in varstvo teh področij je dolžnost vseh držav v katerih se nahaja svetovna dediščina. Eno izmed področij svetovne dediščine v povodju Donave je delta reke Donave.

## Relevantne mednarodne pogodbe in programi na področju plovbe

**Evropski sporazum o glavnih notranjih mednarodno pomembnih plovnih poteh (AGN)** (<http://www.unece.org/trans/conventn/agn.pdf>)

Ta sporazum je bil sprejet leta 1996 v Ženevi in je postal veljaven leta 1999; do sedaj ga je podpisalo 17 držav, ratificiralo pa 13. Cilj AGN je ugotoviti skupne tehnične in operativne parametre za graditev, modernizacijo, obnovo in funkcioniranje plovnih poti, predvidenih za mednarodni rečni promet.

AGN vzpostavlja mednarodno dogovorjeno evropsko mrežo notranjih plovnih poti in pristanišč, kot tudi celovito infrastrukturo in operativne parametre, ki bi morali biti ustrezni. Geografski obseg E mreže plovnih poti, ki je sestavljena iz plovnih rek, kanalov in obobalnih rut, se razprostira od Atlantika do Urala, povezuje 37 držav in dosega regije izven Evrope. Z vstopom v AGN se vlade obvežejo, da bodo razvijale in gradile svoje notranje plovne poti in mednarodno pomembna pristanišča v skladu z enakimi pogoji iz njihovih investicijskih programov.

Pogodba poudarja pomembnost prometa po notranjih vodah, ki je v primerjavi z drugimi načini notranjega prevoza v ekonomski in ekološki prednosti, in zato lahko prispeva pri zmanjšanju zadušitve prometa, števila prometnih nesreč in negativnih vplivov na okolje v panevropskem transportnem sistemu.

### NAIADES

*Poročilo* Evropske komisije „NAIADES“ o *promociji prevoza po notranjih vodah* vključuje *Integralni akcijski program* za razvoj tovrstnega prevoza. Akcijski program je osredotočen na pet strateških in približno enako pomembnih področij, namreč na ustvarjanje ugodnih pogojev za nove trge in dejavnosti, posodobljanje flote, zlasti pa njene zmožnosti v zvezi z varstvom okolja, kamor sodijo posamezna opravila in večšine, ter promoviranje prevoza po notranjih plovnih poteh v državah, ki so uspešne gospodarske partnerice.

Del V. Akcijskega programa se nanaša na infrastrukturo plovne poti. Predlog je, *med drugim*, da steče Evropski razvojni načrt za izboljšanje in vzdrževanje infrastrukture plovne poti in objektov za prekladanje, da bi transevropski rečni prevoz postal bolj učinkovit, z upoštevanjem ekoloških zahtev. Poročilo poudarja, da je treba razvoj infrastrukture plovne poti opravljati koordinirano in integralno, z vzpodbujanjem medsebojnega razumevanja večnamenskega izkoriščanja plovnih poti in z uskladitvijo trajnostne mobilnosti z trajnostnim varstvom okolja.

**Evropski sporazum o mednarodnem prevozu nevarnih tovorov po notranjih plovnih poteh (ADN)** (<http://www.unece.org/trans/conventn/agn.pdf>)

---

ADN je vzpostavljen, da bi zagotovili visoko raven varnosti pri mednarodnem prevozu nevarnih tovorov po notranjih plovni poteh; da bi prispevali varstvu okolja prek preprečevanja sleherne onesnažitve, ki izhaja iz nezgode ali nesreče med takšnim prevozom; in da bi olajšali mednarodni transport in trgovino.

Predpisi v prilogi Sporazumu vsebujejo tehnične zahteve za mednarodni prevoz nevarnih snovi in predmetov v paketih in v razsutem stanju na plovilih v notranji plovbi in na tankerjih, kot tudi skupne določbe, ki se nanašajo na izgradnjo in funkcioniranje takšnih plovil. Predpisi tudi vzpostavljajo mednarodne zahteve in procedure v zvezi z inspekcijo, izdajanjem odobritvenih certifikatov, priznavanjem klasifikacijskih društev, nadzorstvom in šolanjem, ter preverbo, ki jo opravijo strokovnjaki.

ADN je potrjen 25. maja leta 2000. v Ženevi na Diplomatski konferenci v skupni organizaciji UNECE in Centralne komisije za plovbo po Renu (CCNR).

S šestimi pogodbenimi državami do sedaj, vključno z Avstrijo, Bolgarijo, Madžarsko, Luksemburgom, Nizozemsko in Rusko Federacijo, bo Sporazum postal veljaven po tem, ko bo še ena država deponirala instrument o ratifikaciji, sprejemanju, odobritvi ali pristopanju.

Do veljavnosti ADN, dodana Pravila redno aktualiziramo na Skupnem UNECE/CCNR sestanku strokovnjakov z namenom priporočene uporabe v državni zakonodaji. Sedanja verzija je iz leta 2007.

## Priloga 2: Primeri možnih ukrepov

Seznam potreb plovbe, odgovarjajočih ukrepov, njihov splošni učinek in specifični pritiski na ekologijo. Vključeni so tudi ekološki ukrepi za doseganje in obvarovanje ciljev okoljevarstva/vzdržljivosti (bile bodo še razširjene).

Ta seznam ni popoln.

Potrebe plovbe	Ukrepi plovbe	Splošni efekti	Pritiski/vplivi na ekologijo	Ekološke potrebe	Okoljevarstveni ukrepi
Minimalna globina vode (plovna pot)	Transformacija plovne poti proti obali in odseku globoke vode, regulacija nizke vode, bageriranje in nasipavanje materiala	Zvišanje vodne gladine ob nizkih pretokih	Kanaliziranje reke zaradi regulacije nizkih voda, zmanjšanje morfodinamike	Minimiziranje hidrotehničnih ukrepov	Revitalizacija vodotokov (posebno rečnih obal in poplavnih območij)
Minimiziranje hitrosti stranskega toka	Izboljšanje polja toka na vlivih pritokov in ponovno povezanim bočnih kanalih z hidrotehničnimi deli	Nizke hitrosti toka v prečnih profilih	Zmanjšana morfodinamika ustja, manjša hitrost toka v prečnih profilih	Ni omejitev na rečni obali niti v dinamiki rečnih rokavov	Ponovno povezovanje bočnih rečnih rokavov in revitalizacija ustij pritokov
Ni naglih sprememb v polju toka niti v hitrosti toka,	Omejevanje sprememb hitrosti toka (postopne spremembe) od odsekov z napr. novo regulacijo nizkih voda proti odsekih v gornjem ali v spodnjem toku	Slaba prostorna variabilnost blagovnih pogojev za plovbo	Sprememba polja toka v odnosu na bolj naravne pogoje	Razvoj področja polja toka in hitrosti toka glede Leitbild pogojev (vizij)	Razvoj hidrotehničnih ukrepov za izboljšanje variabilnosti polja toka
Predvidljiv položaj in geometrija plovne poti	Minimalizacija nenadne sedimentacije ob uporabi valolomov, bageriranja in nasipavanja	Manje prekidov/motnje v plovbi	Izmenjen transport nanosa in rečne morfologije, spremembe stanišč	Varijabilne globine vode, širine toka, velikost zrna nanosa, nizki bočni gradienti v strugi	Revitalizacijski ukrepi ki peljejo do velikih variacij v globini vode, širini kanala, veličini zrna nanosa, zmernih stranskih gradientov

Potrebe plovbe	Ukrepi plovbe	Splošni efekti	Pritiski/vplivi na ekologijo	Ekološke potrebe	Okoljevarstveni ukrepi
Ni ekstremnih tendenc k agradaciji rečne struge/degradaciji glavnega kanala	Napr. konstrukcija valolomov (agradacija), bageriranje in nasipavanje materiala, /širjenje rečnega dna, izboljšanje granulometrije dna (degradacija)	Dinamična stabilnost rečne struge	Prav tako potreba za ekologijo ker pritisk ne izhaja iz plovbe	Ni ekstremnih tendenc k agradaciji rečnega dna/degradaciji glavnega kanala	Npr. Izgradnja valolomov (agradacija), bageriranje in nasipavanje materiala, /širitev dna reke, izboljšanje granulometrije dna (degradacija)
				Morfodinamika kanala	Ohranjanje ali izboljšanje rečne morfologije: nikako oblaganje dna reke, držanje morfodinamike, specifičnih form valolomov za izboljšanje morfodinamike, izogibanje polj valolomov
				Morfodinamika obale reke	Iniciranje bolj naravnih rečnih obal, revitalizacija rečnih obal, odstranitev obalne zaščite, stranska erozija, valolomi v cilju izboljšanja rečne erozije
				Stranska povezava	Poplavna območja /mokrišča/ povezovanje rokavov/ več vode v poplavnih območjih/ aluvijalna območja, izboljšanje stanišč

---

Potrebe plovbe	Ukrepi plovbe	Splošni efekti	Pritiski/vplivi na ekologijo	Ekološke potrebe	Okoljevarstveni ukrepi
<b>Splošne potrebe</b>	<b>Splošni ukrepi</b>				
Obdrževanje poplavnih nivojev	Izboljšanje retencijskih območij, razširjenje rečnega korita, tveganja od poplav ni povečan				

## Priloga 3: Seznam tekočih IWT in večnamenskih projektov (vključno z IWT) v povodju reke Donave (stanje dne 12. oktobra leta 2007)

Ta seznam je povzetek iz tekočih in bodočih projektov plovbe v povodju reke Donave in se fokusira na velike razvojne projekte. Preverile so ga razne interesne skupine leta 2007 v okvirju procesa Skupne izjave o notranji plovbi in ekološki vzdržljivosti v DRB in bo aktualiziran v bodočnosti.

Status projekta je diferenciran kot: **se konkretno načrtuje (izvedljivost)**, **v izvedbi** **končan**

Ta seznam ima za osnovo Analizo povodja Donave iz leta 2004 (Krovno poročilo WFD), PRILOGA 6: *Bodoči infrastrukturni projekti ki vplivajo na hidromorfološke pogoje v povodju reke Donave.*

NASLOV PROJEKTA / LOKACIJA	DRŽAVA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Oktober leta 2007)</i>	KRATEK OPIS / KOMENTARJI
<b>1. Donava</b>  <b>Straubing-Vilshofen</b>	Nemčija	Plovba - TENS	Plan – presoja projekta za regionalno načrtovanje dokončano leta 2006 (1 jez)	Del Koridorja VII z TEN-ovega seznama (odstranjevanje ozkih grl na plovni poti Ren-Majna-Donava) prioritenih Presoja projekta vsebuje tri alternativne rešitve: 1) samo fluvijalne metode (tj. valolomi, bageriranje), 2) izgradnja 1 jez/preliva, in 3) izgradnja 3 jezov za izboljšanje plovbe na 70 km dolgem odseku Donave.
<b>2.1. Donava: Wachau</b>	Avstrija	Plovba	Tehnični pregledi glede izboljšanja plovbe na 3 kritičnih pregazih (celotna dolžina manjša od 3 km). Mere za izboljšanje ekologije rokavov za <b>ponovnim povezovanjem</b> so že <b>ostvarjene</b> .	20 km dolgi odsek (3 pregaza) naj bi se bolje vzdrževal za plovbo
<b>2.2 Donava: Dunaj - Bratislava</b>	Avstrija	Plovba – TENS, Stabilizacija rečne struge	Plan končan na osnovi interdisciplinarnega dogovora	Eden od TEN prioritetnih projektov (odstranjevanje ozkih grl na plovni

NASLOV PROJEKTA / LOKACIJA	DRŽAVA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Oktober leta 2007)</i>	KRATEK OPIS / KOMENTARJI
		in ekološko izboljšanje	strokovnjakov. Pilot projekt revitalizacije rečnih obal in ponovnega povezovanja rečnih rokavov je nedavno končan. Presoja vpliva na okolje naj bi bila končana ob sredi leta 2008, začetek izgradnje pilot projekta je načrtovan za obdobje nizkih vod leta 2007/2008, izgradnja glavnega projekta je zakazana za leto 2008/2009.	poti Ren-Majna-Donava – koridor VII). Projekt vsebuje več infrastrukturnih in ekoloških ukrepov za izboljšanje plovbe, stabilnost rečne struge, kakor tudi ekoloških pogojev vzdolž 50-kilometerskega odseka Donave.
<b>3. Donava-Odra- Elba kanal</b>	Republika Češka, Slovaška, Avstrija, Poljska, Nemčija	Plovba	Preliminarna studija za urbanistično načrtovanje. Razprava o načrtu kanala znotraj Češke vlade.	Preliminarna studija o povezovanju Donave, Odre in Elbe, ob podpori smernic razvoja vodnega prometa, in nasprotovanju ekoloških smernic. Diskusija na to temo je trajala dolgo. Izvedba se pričakuje v bližnji prihodnosti.
<b>4. Pristanišče Devinska Nova Ves</b>	Slovaška	Plovba - Pristanišče	Osnovna študija in načrt	Pristanišče naj bi bilo izgrajeno v gornjem toku od izliva reke Morave (zraven Bratislave).
<b>5. Donava: Bratislava/Wolfsthal</b>	Slovaška, Avstrija	Večnamenski (proizvodnja električne energije, plovba)	Načrt	Podprt od strani politike zavoja vodnega prometa na Slovaškem.
<b>6. Donava – Gabčíkovo/Nagymaros</b>	Slovaška, Madžarska	Večnamenski (proizvodnja električne energije, plovba)	Delno izgrajeno – potrebni korektivni ukrepi; tekoča razprava o alternativni shemi dela	Negira se implementacija odločbe Mednarodnega sodišča iz Haaga.

NASLOV PROJEKTA / LOKACIJA	DRŽAVA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA (Oktober leta 2007)	KRATEK OPIS / KOMENTARJI
<b>7. Donava: Madžarski odsek (Szap-Mohač, rkm 1812-1443)</b>	Madžarska	Plovba	Začasno poročilo je objavljeno marca, leta 2007 (dostopno na <a href="http://www.vituki.hu">www.vituki.hu</a> ). Končno poročilo z priporočilom o izvedljivih načinih regulacije rek naj bi sledilo v drugi polovici septembra leta 2007.	Studija naj bi ponudila predloge za napredek plovbe skozi izboljšanje stanja okolja (v zvezi z odstranjevanjem ozkih grl in pregazov, vprašanje vzdrževanja, ekološke obnove, izboljšanja turizma in rekreacije, zaščite virov pitne vode in mnogi drugi aspekti)
<b>8. Donava rkm 1428 do 1197,7</b>	Srbija	Plovba	Identificirano v Master planu in študiji izvedljivosti za IWT v Srbiji	Identificirano 20 ozkih grl za plovbo; 7 jih ima visoko prioriteto – dela načrtovana v naslednjih 3 letih.
<b>9. Donava Apatin (rkm 1405-1400)</b>	Srbija, Hrvaška	Večnamenski (plovba, nestabilna zaščita obal, zaščita od poplav in ledu)	Študije izvedljivosti se izdelujejo v Srbiji in na Hrvaškem.	Predvidena bilateralna pogajanja, sporazum med predsedniki.
<b>10. Večnamenski hidrotehnični sistem / Drava</b>	Hrvaška, Madžarska	Proizvodnja električne energije, namakanje, zaščita od poplav, plovba	Hrvaški državni program za prostorsko ureditev (1999); projekt izdelan	--
<b>11.1. Rehabilitacija in razvoj plovbe na reki Savi</b>	Slovenija, Hrvaška, Bosna in Hercegovina, Srbija	Plovba	Predstudija izvedljivosti je končana, presoja o potrebah prevoza in študija o pravnem in administrativnem okvirju je v izdelavi (USAID). Studija izvedljivosti bo začela leta 2007.	Cilj projekta je revitalizirati plovbo na reki Savi in izboljšati infrastrukturo plovne poti. Koordinacijo in upravljanje opravlja Savska komisija.
<b>11.2. Sava</b>	Slovenija	Plovba	Strategija je pripravljena.	Potencialna lokacija pristanišča omenjena v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, verjetno v območju Brežic.

NASLOV PROJEKTA / LOKACIJA	DRŽAVA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Oktober leta 2007)</i>	KRATEK OPIS / KOMENTARJI
<b>11.3. Večnamenski hidrotehnični sistem / reka Sava</b>	Hrvaška	Proizvodnja električne energije, namakanje, zaščita od poplav, oskrba z vodo, plovba	Državni Program za prostorsko ureditev (1999); projekt izdelan	Sodelovanje z Bosno in Hercegovino, v nižjem toku od vliva reke Une
<b>12. Plovni kanal Donava - Sava</b>	Hrvaška	Večnamenski hidrotehnični sistem (plovba, namakanje, odvodnjavanje).	Projekt izdelan, presoja o vplivu na okolje leta 2007, prostorski plan objavljen maja leta 2007, preliminarna dela naj bi se začela leta 2007.	Potekajo konzultacije z Nevladinimi organizacijami in gozdarskimi inštitucijami.
<b>13. Donava med Bolgarijo in Romunijo</b>	Bolgarija, Romunija	Plovba - TENS	Studija o izvedljivosti 2007-2008 (dela v vrednosti od 152 mil. € planirana v letih 2009.-2012.)	Pogajanja bodo predvidena med Bolgarskimi in Romunskimi oblastmi pristojnimi za vprašanja okolja in prometa da bi zmanjšali škodljive vplive na status voda.  ISPA pomoč za Romunijo (2.7 mil. €) je ugovorjena maja leta 2007 za izdelavo studije izvedljivosti, vključujoč presojo vpliva na okolje za odsek Đerdap II (rkm 863) do Calarasi/Silistra (rkm 375).
<b>14.1. Donava: Calarasi – Braila ) (rkm 345 do 175)</b>	Romunija	Plovba	Studija izvedljivosti in tehnični projekt ki vključuje presojo o vplivu na okolje so bili končani leta 2006 (1.64 mil.€ ISPA in državni skladi). Zaprijeti komentarji interesnih skupin doprinesli so do modifikacije tehničnega projekta.	Tehnična pomoč EU (ISPA) za izboljšanje pogojev plovbe ustreza priporočilom Dunajske komisije (2.50 m). Ta del koridorja št. VII je z mnogimi ozkimi grli izpod 1.50 m. Cilj je, prepoznati pragove rečnega dna, zaščito obal, valolome, kalibracijo rečnega dna in stabilizacijo. Predvideni stroški (glede na studijo izvedljivosti): 56 mil. €:

NASLOV PROJEKTA / LOKACIJA	DRŽAVA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Oktober leta 2007)</i>	KRATEK OPIS / KOMENTARJI
			Dovoljenje za okolje je izdalo Ministrstva za okolje februarja leta 2007. Tenderska procedura za nadzor del finalizirana je septembra leta 2007; tenderska procedura za izbir pogodbe za izvršitev del bo končana do konca leta 2007.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faza I: 37. mil. € za 50% ISPA sklada (dela 35.55 mil.€, nadzor 1.7 M€). Period 2008. – 2010.</li> <li>Faza II: 20.45 mil.€ iz kohezijskih skladov in državnega proračuna. Period: 2011. – 2013.</li> </ul>
<b>14.2. Pomorski kanal Donava in Sulina</b>	Romunija	Plovba	Studije izvedljivosti in dela za vsako komponento projekta v različnih fazah izdelave, izvedba	<p>Izboljšanje pogojev plovbe na reki Donavi in njenem pomorskem sektorju, zaščita obal Sulina kanala (del Koridorja št. VII).</p> <p>Kompletni stroški: 76 mil.€ (38 mil.€ država in mil.€ posojilo od EBI). Implementacija 2004 - 2009.</p> <p>Komponente projekta:</p> <p>Zaščita obal na Sulina kanalu</p> <p>Signalizacija in sistem topografskih meritev za romunjsko Donavo.</p>
<b>15. Donavsko pristanišče v Moldovi</b>	Moldova	Plovba	Pristanišče odprto leta 2007	Naftni terminal na Giurgiulesti za obskrbo države, v gornjem delu toka od vliva Dunave
<b>16.1. Romunjska Delta Donave</b>	Romunija	Plovba	Dela 2006-2009	Zaščita obal na Sulina kanalu 64 mil. €), topografsko in hidrografska snemanje in sistem signalizacije na Donavi (5 mil.€)

NASLOV PROJEKTA / LOKACIJA	DRŽAVA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Oktober leta 2007)</i>	KRATEK OPIS / KOMENTARJI
<b>6.2. Ukrajinska Donava – Črno morje globokovodna plovna pot</b>	Ukrajina	Plovba	Plovba je nadaljevana leta 2007 in plovna pot je v obnovi	Dela na bodočem poživiljanju in ustvarjanju zaščitnega nasipa: 12 mil. € v letu 2007, 18 mil. € v letu 2008.

## PRILOGA 4: Seznam udeleženih organizacij

Avstrija	Ministrstvo za promet, inovacije i tehnologije
Avstrija	Ministrstvo za poljedelstvo, okolje in upravljanje z vodami
Avstrija	Uprava za plovne poti, via donau GmbH
Bosna in Hercegovina	Ministrstvo komunikacij in prometa / Oddelek za promet, BiH
Bolgarija	Ministrstvo za okolje in vode
Bolgarija	Ministrstvo za promet
Bolgarija	Ministrstvo za kapitalne investicije / Oddelek za promet
Bolgarija	Izvršna agencija "Raziskovanje in vzdrževanje reke Donave"
Hrvaška	Ministrstvo morja, turizma, prometa in razvoja / Uprava za notranjo plovbo
Hrvaška	Ministrstvo za poljedelstvo, gozdarstvo in upravljanje z vodami
Hrvaška	Hrvaške vode
Češka Republika	Ministrstvo za promet / Oddelek za plovbo in plovne poti
Evropska komisija	DG za Okolje – Enota za zaščito voda in morja
Evropska komisija	DG za energijo in promet
Nemčija	Ministrstvo za okolje, obvarovanje narave in nuklearno varnost
Madžarska	Ministrstvo za ekonomijo in promet
Madžarska	Ministrstvo za okolje in vode / Oddelek za WFD
Moldavija	Ministrstvo za promet in uprava za poti / Oddelek za evropske integracije
Moldavija	Ministrstvo za ekologijo in naravne vire
Romunija	Ministrstvo za promet, gradbeništvo in turizem / Generalni direktorat za pomorski promet
Romunija	Ministrstvo za okolje in trajnostni razvoj
Srbija	Ministrstvo za kapitalne investicije / Oddelek za promet
Srbija	Ministrstvo za poljedelstvo, gozdarstvo in upravljanje z vodami / Direktorat za vode

Srbija	Direktorat za notranje plovne poti 'Plovput'
Slovaška	Ministrstvo za okolje / Oddelek za vode
Ukrajina	Ministrstvo za promet in komunikacije
Ukrajina	Ministrstvo za zunanje zadeve / Oddelek za ekonomsko sodelovanje
Ukrajina	Delta-Pilot
	Centralna Evropska asocijacija za bageriranje (CEDA)
	Donavska komisija – Sekretariat
	Donavski forum za okolje (DEF)
	Donavska komisija za turizem
	Evropska zveza vlačilcev (EBU)
	Evropska Federacija za pristanišča notranje plovbe
	Pristanišče Giurgiulesti (Moldova)
	Evropska notranja plovba
	International Association for Danube Research (IAD)
	Mednarodna komisija za varstvo reke Donave (ICPDR) - Sekretariat
	Mednarodna komisija za bazen reke Save (ISRBC) - Sekretariat
	Mednarodni forum za promet / nekdanja Evropska konferenca ministrov za promet (ECMT)
	Nacionalni park Donau Auen
	PIANC
	Vspodbuda za kooperacijo jugovshodne Evrope
	Pakt za stabilnost za jugovshodno Evropo
	TINA Dunajske prometne strategije d.o.o. / Koridor VII
	TRAPEC (Tractebel Projekt – managerji, inženirji in konzultanti) Karlsruhe Univerziteteta, Inštitut za inženiring vodnega okolja

---

	Univerzitet za naravne vire in uporabne znanosti (BoKu), Dunaj
	WWF Nemačija
	WWF Mednarodni donavsko-karpatski program / Oddelek za vode