

*Európska únia venuje zvláštnu pozornosť vodnej tepne – Dunaju – aj v rámci mikroregiónu Podunajsko. Slovenský úsek Dunaja má dĺžku približne 170 kilometrov. Naším záujmom je zabezpečiť na tomto úseku najdlhšej európskej rieky plynulosť a bezpečnosť vodnej dopravy. Z nášho hľadiska člena Spoločenstva je zároveň trvalo významná Stratégia EÚ pre Podunajsko a jej najdôležitejší strategický zámer koridor Rýn – Dunaj. Publicistka Mária Šišuláková sa s otázkami obrátila na generálneho riaditeľa Sekcie vodnej dopravy Ministerstva dopravy a výstavby SR Jozefa MORAVČÍKA.*

# Usilujeme sa o splavnosť Dunaja aspoň 300 dní ročne



**Slovenská republika získala európsky grant na obnovu plavebných komôr Vodného diela Gabčíkovo. O koľko peňazí ide a za akých podmienok sme ich dostali?**

Slovenská republika získala grant v celkovej výške 122 965 250 eur, spolufinancovanie je vo výške 21 699 750 eur. Celkový rozpočet projektu je 144 665 000 eur. Dĺžka trvania projektu je od 17. 02. 2016 – 31. 12. 2020.

V rámci projektu sa aktuálne pripravuje štúdia realizovateľnosti, ktorá je nevyhnutným predpokladom financovania prostredníctvom fondov EÚ. Štúdia zafinancuje práce, ktoré je nutné vykonať v rámci modernizácie plavebných komôr VD Gabčíkovo a zabezpečí technickú špecifikáciu všetkých komponentov infraštruktúry, ktoré budú modernizované. Predpoklad začiatku samotných stavebných úprav je v polovici budúceho roka, pričom práce sa budú realizovať počas nepretržitej prevádzky. Obe komory by mali byť zmodernizované do konca roka 2020.

Prijímateľom grantu z nástroja CEF je Ministerstvo dopravy a výstavby SR. Implementačnými subjektmi sú Agentúra rozvoja vodnej dopravy a Vodohospodárska výstavba, štátny podnik.

**Gabčíkovské plavebné komory sú asi veľmi chvilostivé z hľadiska obsluhy aj schopností**

**vodcov plavidiel, pretože dosť často si vyžadovali opravy?**

Ide o plavebné komory, ktoré boli navrhnuté na prekonanie výškového rozdielu 26 m (čo je dvojnásobok v porovnaní s panamským prieplyvom) plavidlami s maximálnou dĺžkou 275 m a šírkou maximálne 33 m. Rozmery plavebnej komory (PLK) sú 275 x 34 m a cez ne sa v priemere preplaví ročne viac ako 15 000 plavidiel, 285 000 cestujúcich a viac ako 6 mil. ton nákladu. Takéto dielo má určite svoje špecifiká, čo sa týka samotnej obsluhy plavebnej komory i správneho navádzania a plavby plavidiel do a z plavebných komôr.

**Minister Érsek vyjadril presvedčenie, že „Modernizácia plavebných komôr bude znamenať odstránenie trvalej prekážky a zabezpečia sa viac ako štandardné prevádzkové parametre plavebných komôr so zaručenou bezpečnosťou a trvalou spoľahlivosťou pri ich paralelnom využívaní.“ Čo sa teda na komorách zmení?**

Plavebné komory prejdú kompletnou modernizáciou. Z hľadiska bezpečnosti, kapacity a spoľahlivosti plavebnej prevádzky VD Gabčíkovo bolo identifikovaných 7 oblastí, ktoré si vyžadujú opravu. Ide o obnovu hydraulického a prázdniaceho systému PLK vrátane technológií s cieľom dosiahnuť čo najrýchlejšie plnenia a prázdnenie, ďalej ide o výmenu

horných a dolných vrát na PLK, osadenie náhradných horných klapkových vrát, dynamickej ochrany vrát, pri výstroji PLK je to osadenie nových plávajúcich bitiev s vyhrievaním drážok pre zimnú prevádzku. V ďalšej etape by sa mal navrhnuť a implementovať expertný riadiaci systém VD Gabčíkovo, ktorý vylúči ohrozenie plavby nesprávnou manipuláciou s prietokmi a hladinami pričom sekundárnym prínosom môže byť maximalizácia úžitku z produkcie EE.

Ďalším zámerom v tomto projekte by malo byť vypracovanie štúdie na úpravu starého koryta Dunaja pre potreby náhradnej plavby a rekreačnej plavby, odstránenie úsekov s nezaistenými parametrami plavebnej dráhy a navrhnuť vyčkávacie miesta pre plavidlá počas sťažených poveternostných podmienok, kedy je plavba v Hrušovskej zdrži a prívodom kanáli zakázaná.

**Jedným z problémov Dunaja u nás je pomerne silné zanášanie koryta toku bahnom, čo negatívne ovplyvňuje splavnosť rieky, prekáža celoročnému využitiu Dunaja na medzinárodnú vodnú dopravu a spoľahlivú lodnú prevádzku (t. j. 300 dní v roku podľa dohody AGN, odporúčaní Dunajskej komisie). Dá sa tomu trvalejšie zabrániť?**

Kolegovia z Rakúska v tomto prípade išli cestou cyklického bagrovania a premiestňovania vybagrovaného riečného materiálu proti prúdu s jeho následným vypustením do koryta Dunaja. Snažia sa týmto spôsobom zamedziť postupnému klesaniu dna Dunaja a dotovať tak ramennú sústavu Dunaja na rakúskom území. Na základe skúseností kolegov z Rakúska sme v OPII navrhli a bol schválený projekt s názvom Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj nad Bratislavou v r. km 1880,26 – 1862,00. Momentálne sme v štádiu prípravy verejného obstarávania na štúdiu realizovateľnosti. Výsledkom tejto štúdie bude aj odpoveď na túto otázku a to, akým spôsobom môžeme zabrániť zanášaniam koryta a akými prostriedkami budeme túto činnosť vykonávať. Riešenia si však vyžadujú komplexný prístup, preto boli zo strany riadiaceho orgánu OPII schválené závery projektov posudzovania na zabezpečenie parametrov plavebnej dráhy aj v r. km od 1862,00 – 1851,00 a v r. km od 1811,00 –

1708,20. Tieto zámery projektov sú v štádiu spracovania žiadostí na čerpanie nenávratného finančného príspevku a podkladov pre verejnú súťaž.

**Existuje možnosť na zvýšenie nákladnej dopravy na Dunaji v dohľadnom čase, za akých podmienok?**

Zvýšenie nákladnej lodnej dopravy po Dunaji je priamo úmerné zabezpečeniu spoľahlivej infraštruktúry. Naše ministerstvo preto podporuje projekty, ktoré na slovenskom úseku Dunaja budú riešiť splavnosť vodnej cesty minimálne na 300 dní v roku. Ak dosiahneme tento cieľ budeme mať pre vodnú dopravu i dostatok tovarových tokov.

**Už dlhšie sa hovorí o potrebe efektívne rozvíjať multimodálne terminály v riečnych prístavoch, prepojiť vnútrozemské vodné cesty so železničnou a cestnou dopravou do roku 2020. O ktorých našich prístavoch sa v tejto súvislosti uvažuje a v akom časovom horizonte?**

Hovorí sa najmä o dvoch z troch verejných prístavov na Slovensku. Najdôležitejším je prístav Bratislava, kde sa v súčasnosti ministerstvo spolu so spoločnosťou Verejné prístavy, a. s., snaží naplniť predbežné podmienky pre financovanie štúdie realizovateľnosti modernizácie prístavu Bratislava takým spôsobom, aby budúci užívateľ (prevádzkovateľ terminálu intermodálnej prepravy) mohol bez

obavy investovať do rozvoja terminálu respektíve do rozvoja kombinovanej dopravy s využitím kontajnerovej dopravy.

**Ďalším veľkým zámerom Slovenska je modernizácia plavebnej dráhy v hrušovskej zdrži. O aký projekt ide v tomto prípade ide?**

Tento projekt je v príprave a ide o zabezpečenie požadovaných plavebných podmienok v hrušovskej zdrži a prírodnom kanáli VD Gabčíkovo. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR ako riadiaci orgán pre CEF oslovil Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., a Vodohospodársku výstavbu, š. p., s požiadavkou o spoluprácu pri príprave a realizácii uvedeného projektu. V súčasnosti sme zdefinovali jednotlivé projektové aktivity a zodpovedných riešiteľov. Máme pripravený časový harmonogram a finančný návrh. V blízkej budúcnosti uzavrieme požiadavky vyplývajúce zo žiadosti na predloženie financovania prostredníctvom nástroja CEF (nástroj na prepájanie Európy).

**V trvalom užívaní je už nákladná kompa na Dunaji medzi Ostrihomom a Štúrovom. Rieši problémy cestnej nákladnej dopravy s využitím vodnej cesty. No bude skutočne funkčná aj v zime, ak povedzme rieka začne zamrzáť?**

O prevádzku kompy v zimnom období sa neobávam. Správca vodného toku alokuje po

čas zimnej prevádzky na rieke Dunaj jeden z ladoborcov pre potreby údržby na úseku od Komárna až po ústie rieky Ipeľ. Predpokladám, že v zimnom období bude zabezpečená plavebná prevádzka bez výluky.

**Slovenská republika predsedala uplynulý rok od novembra Dunajskej stratégii. Naše predsedníctvo sa oficiálne skončilo v Bratislave uskutočnením 5. výročného fóra Dunajskej stratégie. Aké výsledky sme dosiahli v plnení 11 priorít stratégie?**

Dunajská stratégia predstavuje politický nástroj regionálnej politiky EÚ, ktorého cieľom je koncentrovať úsilie partnerských štátov na riešenie spoločných problémov regiónu. Implementácia dunajskej stratégie je založená na práci v rámci 11 prioritných oblastí. Doprava sa týka priorit č. 1 a to zlepšenie mobility a multimodality.

V prípade podpory multimodality a konkrétne vodnej dopravy bol na Slovensku úspešne ukončený medzinárodný projekt Masterplan LNG riešiaci uplatnenie alternatívnych palív v doprave. Jedným z najdôležitejších výstupov projektu je návrh vnútrozemského terminálu LNG v prístave Bratislava slúžiaciho na skladovanie a prečerpávanie skvapalneného zemného plynu pre potreby vodnej dopravy, prípadne ako distribučné centrum pre využitie LNG v autobusovej a cestnej nákladnej doprave.

# Nová urbánna agenda chráni Zem a jej život

*Základnými cieľmi bytovej politiky na Slovensku v tomto volebnom období, ako ju prezentuje programové vyhlásenie vlády spolu s Konceptiou štátnej bytovej politiky do roku 2020, sú rozvoj a zabezpečenie dostupného bývania prostredníctvom novej výstavby a podpory nájomného bývania a zlepšenie aj modernizácia existujúceho bytového fondu. O ne, ale aj o aktuálne dianie v oblasti mestského rozvoja sa publicistka Mária Šišuláková zaujímala u generálnej riaditeľky Sekcie bytovej politiky a mestského rozvoja Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Eleny SZOLGAYOVEJ.*

**Dostupnosť bývania je všeobecne známa požiadavka deklarovaná vládou na jednej strane a na druhej ju veľmi často spomína aj spoločnosť. Výstavba bytov – i keď nie prudko, ale stále narastá. Napriek tomu pretrváva u nás spoločná forma bývania dospelých generácií. Byty teda sú aj nie sú dostupné?**

Súčasný stav v bývaní na Slovensku je odrazom spoločenských a hospodárskych zmien po roku 1989. V oblasti bývania to okrem iného znamenalo výrazný prepád výstavby (napríklad v roku 1989 sa postavilo 33 437 bytov, v roku 1994 už len 6 709 bytov), ale najmä masívnu privatizáciu bytového fondu. Na konci osemdesiatych rokov minulého storočia bolo zloženie bytového fondu z hľadiska vlastníctva porovnateľné s progresívnou Európou. To, čo sa odohralo v deväťdesiatych

rokoch je čiastočne porovnateľné s privatizáciou vo Veľkej Británii počas vlády Margaret Thatcherovej, iba rozsah bol u nás, ale aj v niektorých ďalších postsocialistických krajinách, podstatne väčší. Tu niekde možno hľadať dôvody preferencie vlastníckeho bývania u nás.

Bežne sa za najdostupnejšiu formu bývania považujú nájomné byty vo verejnom sektore. Veľkosť súkromného a sociálneho nájomného sektora sa v rôznych krajinách výrazne líši. Podiel týchto typov nájomného bývania v Európe predstavuje od 18 do 60% bytového fondu.

Na Slovensku je to inak. Odhadujeme počet bytov v nájomnom režime na vyše 100-tisíc, čo je takmer 6 % z celkového počtu obývaných bytov. Asi polovicu z nich tvorí súkromný sektor a druhá polovica patrí do