

Vodné dielo Wolfsthal, áno alebo nie

Ing. Gabriel Jenčík, Splnomocnenec vlády SR pre výstavbu a prevádzku sústavy vodných diel Gabčíkovo - Nagymaros

Existujú úseky Dunaja nad ktorými ako keby visela kliatba nepochopenia a tvrdo presadzovaných diametrálne odlišných záujmov okoreňovaných politickým korením.

Takýmto úsekom je úsek Dunaja medzi Viedňou a Bratislavou. Od 50-tich rokov minulého storočia sa vie, že s týmto úsekom treba niečo robiť. Raz prevládajú záujmy riešiť ho jednoúčelovo, inokedy zas viac účelovo, komplexne.

V päťdesiatich rokoch bola na spadnutie dohoda medzi vtedajším Československom a Rakúskom o spoločnej výstavbe vodného diela Wolfsthal, ktorým by sa komplexne vyriešili problémy a využil poskytovaný potenciál. Vypracovaný bol spoločný zmluvný projekt na základe ktorého mala byť vypracovaná a dohodnutá medzinárodná zmluva o výstavbe a prevádzke spoločného vodného diela Wolfsthal – Bratislava. Z dohody nič nebolo a Dunaj si tiekol a stále viac zhoršoval hydrologicko-plavebnú situáciu. Nastalo obdobie keď sa myšlienka výstavby spoločného diela úplne zavrhlá a prevládla myšlienka jednostranného a vraj výhodnejšieho vodného diela v profile Hainburg. Neviditeľná ruka manipulácie odmietla aj túto myšlienku a Dunaj si ďalej tiekol, zahľboval sa, stále viac sa oddeľoval jeho hlavný tok od ramenných sústav, zhoršovali sa podmienky plavby a protipovodňová ochrana územia.

Československo a Slovensko ako jeho následník svoje predstavy o spôsobe riešenia a využitia tohto úseku Dunaja v podstate nemenilo. Stále zotrvalo a zotráva na myšlienke spoločnej výstavby vodného diela Wolfsthal. V sedemdesiatich rokoch minulého storočia sa myšlienke Wolfsthalu až tak nevenovalo, lebo sa vehementne pustilo do ďalšieho spoločného projektu s Maďarskom. Časť tohto projektu dopadla výborne, jeho podrobné monitorovanie preukazuje, že očakávané ciele sa dosiahli a predpovedané katastrofické dopady sa nekonali. Druhá časť projektu v podstate kopíruje súčasný stav Wolfsthalu.

V dejinách Wolfsthalu sa objavilo aj obdobie, keď rakúska strana žiadala slovenskú stranu, aby vo svojich oficiálnych plavebných, energetických, protipovodňových rozvojových projektoch viac s existenciou Wolfsthalu neuvažovala.

Potom prišlo obdobie transportovania oderodovaného a pod Devínom usadeného a vybagrovaného štrkopieskového materiálu späť po toku Dunaja až k vodnému dielu Freudenu a jeho opätovnému sypaniu na dno Dunaja. Po čase sa ukázala „efektívnosť“ tohto riešenia..

Dnes, keď sa v tomto úseku naplno prejavuje dlhodobá nedostatočná zabezpečenie potrebných plavebných hĺbok, stále viac sa pri nízkych vodných stavoch prejavuje nedostatočná dotácia vody do ramien Dunajského národného parku (Donauen) a zhoršuje protipovodňová ochrana územia, prichádza sa so súhrnným vodohospodárskym úpravným projektom Dunaj na východ od Viedne. Zjednodušene povedané, podstata tohto projektu spočíva v nasýpaní 30 cm hrubej štrkovej vrstvy o zrnitosti štruktúre 30-70 mm na dno Dunaja, čím sa zdvihne hladina vody v Dunaji o 20-30 cm. Odstráni sa doterajšie desaťročia vytvárané brehovú kamennú opevnenie, odstráni sa prehradenie prerušujúce spojenie hlavného toku s bočnými ramenami. Že sa touto enormnou prácou nezlepšia plavebné parametre, že nastane erózia brehov a desaťročia odkladaný organický materiál Dunaj odtransportuje na iné miesto dolného úseku, že sa zhoršia podmienky prechodu veľkých vôd je drobný nepriaznivý efekt projektu.

Návrhy dotknutej strany preskúmať možnosť a efektívnosť dosiahnutia potrebných cieľov cestou výstavby vodného diela Wolfsthal sú zamietnuté ako politicky neprijateľné.

Nemennosť názorov slovenskej odbornej komunity a vlády na spôsob dosiahnutia cieľov v oblasti zlepšenia plavebných podmienok, ochrannársko-ekologickej, protipovodňovej a energetickej využitia sa prejavuje prijímaním základných strategicko – koncepčných dokumentov. Ide o strategické dokumenty smerujúce k vyššiemu využívaniu podielu obnoviteľných zdrojov energie a energetickej bezpečnosti SR. V týchto dokumentoch vláda SR jasne deklarovala, že pri svojich strategických rozvojových dokumentoch má stále významné miesto realizácia spoločného slovensko – rakúskeho vodného diela Wolfsthal. Tieto dokumenty nie sú vládou prijímané akoby natruc svojim susedom, ale sú jasným prihlásením sa k strategicko-rozvojovým zámerom Európy budovanej na úplne nových základoch.

Na druhej strane však treba akceptovať obavy slovenskej strany z dôsledkov realizovania navrhovaného úpravného projektu na spoločný rakúsko-slovenský úsek Dunaja a predovšetkým zdrž Hrušov Vodného diela Gabčíkovo a na strategické zdroje pitnej vody pre veľkú časť obyvateľov SR.

Slovenská strana pri svojich snahách vstúpiť do rokovania s rakúskou stranou a preskúmaní vhodnosti riešenia problémov Dunaja v úseku Viedeň – Bratislava cestou výstavby vodného diela Wolfsthal pristupuje z postulátu „Bona fidea“

Veľkú silu v tomto procese čerpá aj z ustanovení Rozsudku Medzinárodného súdneho dvora vo veci Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros o ktorých je presvedčené, že majú všeobecnú platnosť vo vzťahoch dvoch susedských štátov, dejinami odsúdených na spolužitie. Jedným z nich je, že strany majú konať tak, aby našli spoločné a integrované riešenie pri zohľadnení noriem medzinárodného práva životného prostredia a práva medzinárodných vodných tokov. Súd zdôraznil, že strany riešiace spoločný problém majú záväzok správať sa tak, aby rokovania mali zmysel, čo nebude prípad, keď niektorá z nich trvá na vlastnom stanovisku bez toho, že by uvažovala o akejkoľvek jeho modifikácii.

S touto zásadou teda slovenská strana chce vstúpiť do rokovania s rakúskou stranou o riešení problémov Dunaja v úseku Viedeň – Bratislava. Taktiež sa domnieva, že v tomto procese žiadnemu cieľu nemožno dať absolútnu prioritu pred inými cieľmi, keď ani jeden z nich nestratil na význame.

Stopień wodny Wolfsthal, tak czy nie

(Streszczenie polskie)

Realizacja dunajskiego węzła wodnego Wolfsthal – Bratysława znalazła się w zaczarowanym kręgu. Już w latach pięćdziesiątych minionego wieku przygotowano porozumienie w sprawie jego budowy pomiędzy ówczesną Czechosłowacją a Austrią. Nie zostało jednak zawarte i strona austriacka rozpoczęła przygotowania do rzekomo bardziej korzystnego stopnia nad ujściem rzeki Morawy. Jednak to przedsięwzięcie również nie zostało zrealizowane. W międzyczasie w Czechosłowacji a później w Republice Słowackiej, jako nowo powstałym państwie, uwagę skoncentrowano na realizacji zespołu obiektów hydrotechnicznych Gabčíkovo-Nagymaros a sprawa Wolfsthal została zepchnięta na drugi tor.

Strona austriacka w pewnym okresie proponowała nawet odejście od realizacji przedsięwzięcia Wolfsthal. Jednak warunki żeglowne pomiędzy Wiedniem a Bratysławą jednak stopniowo pogorszeniu, a więc w efekcie podjęto decyzję o realizacji kompromisowych prac regulacyjnych.

Strona słowacka ma co do tego zastrzeżenie, ponieważ skuteczność prac regulacyjnych nie jest potwierdzona a ponadto zmiany te mają negatywny wpływ na słowacki odcinek rzeki. Proponuje więc wznowienie obustronnych negocjacji nt. przedsięwzięcia Wolfsthal i przekonana jest, iż należy odejść od jednostronnych i służących jednemu celowi rozwiązań oraz poszukiwać rozwiązania optymalnego dla obu stron.

Donaustufe Wolfsthal – ja oder nein

(Deutsche Zusammenfassung)

Die Realisierung der Donaustufe Wolfsthal-Bratislava bewegt sich in einem Teufelskreis. Schon in den fünfziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde ein Vertrag über den Ausbau dieser Stufe zwischen der ehem. Tschechoslowakei und Österreich vorbereitet. Dieser Vertrag wurde jedoch nicht geschlossen und die österreichische Seite begann mit der Vorbereitung der Stufe Hainburg oberhalb der Marchmündung, die angeblich ökonomischer war. Dieses Projekt jedoch scheiterte auch. Inzwischen konzentrierte sich die Aufmerksamkeit in der ehem. Tschechoslowakei bzw. in der Slowakei auf die Realisierung des hydrotechnischen Systems Gabčíkovo-Nagymaros und die Frage der Stufe Wolfsthal trat in den Hintergrund.

In einer bestimmten Periode kam die österreichische Seite sogar mit dem Vorschlag, auf die Realisierung der Stufe Wolfsthal völlig zu verzichten. Die Schifffahrtsbedingungen zwischen Wien und Bratislava verschlechterten sich jedoch allmählich – es wurde also entschieden, eine Kompromisslösung, d. h. Strombaumaßnahmen (die mit der Geschiebezugabe kombiniert sind) vorzubereiten.

Die slowakische Seite – im Gegenteil – ist der Meinung, dass die Wirksamkeit der Strombaumaßnahmen kaum überzeugend ist. Sie haben auch negative Einflüsse auf die slowakische Donaustrecke. Die slowakische Seite schlägt also vor, die Verhandlungen über die Stufe Wolfsthal wieder aufzunehmen, auf die Realisierung der unkomplexen Lösungen zu verzichten und für beide Seiten optimale Konzeption zu suchen.