



**Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II , návrh**

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení so zákonom č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 56 písm. c) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva podľa § 14 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

ZÁV E R E Č N É S T A N O V I S K O
Číslo: OU-BA-OSZP3- 2024/006263

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. Názov

Verejné prístavy, a.s.

2. Identifikačné číslo

36 856 541

3. Adresa sídla

Prístavná 10, 821 09 Bratislava

4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa

Mgr. Roman Kiss, predseda predstavenstva

Ing. Ladislav Bariak, člen predstavenstva

Verejné prístavy, a.s., Prístavná 10, 821 09 Bratislava

e-mail: vpas@vpas.sk, tel.: +421 220 620 522

Ing. Tomáš Kalina, PhD.

Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina

e-mail: tomas.kalina@fpedas.uniza.sk, tel.: +421 41 513 35 63

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. Názov

Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II (ďalej len „Strategický dokument“).

2. Charakter

Strategický dokument definuje stratégiu ďalšieho rozvoja verejného prístavu Bratislava, ktorý má dosah na územie Slovenskej republiky, Bratislavského kraja, okresy: Bratislava I, Bratislava II, Bratislava V a mestské časti: Bratislava - Staré Mesto, Bratislava - Ružinov, Bratislava - Petržalka.

V strategickom dokumente sa navrhuje zefektívniť kapacitu nákladného prístavu v oblasti prepravy hromadného tovaru, nakoľko objem výkonov v nákladnom prístave je v súčasnosti len na úrovni 20 - 25 % projektovanej kapacity prístavu. Uvoľnenú kapacitu sa navrhuje využiť na vybudovanie novej kapacity pre rýchlo rastúcu športovú a rekreačnú plavbu (Zimný prístav), vybudovanie novej kapacity pre rastúcu osobnú dopravu (Zimný prístav), rozšírenie a modernizáciu prekládky kusového tovaru (Pálenisko) a vybudovanie prekládkových kapacít na prekládku alternatívnych palív (Pálenisko). V strategickom dokumente sa navrhuje zásadná rekonštrukcia, ekologizácia a modernizácia existujúcich prístavných zariadení v lokalite osobného prístavu a vytvorenie zón pre jednotlivé typy osobnej lodnej dopravy tak, aby bola infraštruktúra viac špecializovaná pre daný typ a aby bola zachovaná bezpečnosť plavby.

3. Hlavné ciele

Hlavným cieľom strategického dokumentu „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ je stanovenie rozvojového rámca pre verejný prístav Bratislava, ktorý bude reagovať na trhové a environmentálne požiadavky spojené s prevádzkovaním moderného verejného prístavu. Predložený strategický dokument definuje dlhodobú koncepciu rozvoja verejného prístavu Bratislava. Celá koncepcia rozvoja verejných prístavov je formulovaná na základe obmedzení, ktoré vyplývajú zo súčasného stavu a stoja na predpokladoch a odhadoch ďalšieho vývoja. Stratégia rozvoja má pomenovať tie oblasti, resp. rozvojové aktivity, ktoré sú najžiadanejšie z hľadiska ďalšieho rozvoja a následne vykonať prioritizáciu navrhovaných projektových zámerov. V Masterplane II sa uvažuje s reštrukturalizáciou a koncentráciou aktivít nákladnej dopravy v lokalite bazénu Pálenisko. Koncentráciou nákladných aktivít do prístavu Pálenisko sa očakáva zvýšenie efektivity činností v prístave, pričom kapacity je možné dimenzovať podľa potreby a dopytu na trhu. V súvislosti s koncentráciou aktivít na menšom území, ktorá bude umožnená využitím novších prístavných technológií sa predpokladá zníženie nákladov na údržbu prístavu a zvýšenie prevádzkovej efektivity. Významným prínosom presunutia nákladnej činnosti prístavu ďalej od obytnej zóny a širšieho centra mesta bude redukcia negatívnych dopadov prevádzky prístavu na okolité prostredie. Uvoľnený Zimný Prístav sa následne môže zosúladiť s plánom mesta a využiť na potrebný rozvoj infraštruktúrnej kapacity osobnej dopravy a chýbajúcej športovo-rekreačnej vodnej infraštruktúry.

Aby bolo možné realizovať ďalšie rozvojové plány, v strategickom dokumente sa navrhujú nasledovné strategické ciele pre prístav Bratislava:

Strategický cieľ č. 1. Zvyšovanie prepravy hromadného tekutého nákladu.

Odhadovaný objem prepravy produktov chemického a petrochemického priemyslu má predpoklad významného rastu do budúcnosti. Vybudovanie terminálu alternatívnych palív a intenzívne využívanie produktovodu v prístave by malo podporiť zvyšovanie objemu prepravy týchto komodít.

Strategický cieľ č. 2. Zachovanie si prepravných kapacít pre prepravu hromadného suchého nákladu.

Presunúť terminál prekládky hromadného suchého nákladu do bazénu Pálenisko pri dostatočnej kapacite s ohľadom na odhadovaný mierny rast objemu výkonov pre potreby hutníckeho a oceliarskeho priemyslu.

Strategický cieľ č. 3. Vytvorenie podmienok pre intenzívnejšiu prepravu kusového tovaru.

Vytvorenie krytého terminálu na prepravu kusového nákladu umožní rozvoj prepravy, ktorá sa aktuálne drží na marginálnych hodnotách. Odhadovaný nárast dopytu po preprave áut súvisí aj potreba zachovania a modernizácie Ro-Ro rampy v bazéne Pálenisko.

Strategický cieľ č. 4. Zvyšovanie kapacity služieb lodnej osobnej dopravy a športovo-rekreačnej plavby.

Vytvorenie nového osobného terminálu v Zimnom prístave, ktorý by poskytoval dostatočné kapacity a zázemie pre výletné a kajutové lode. Uvoľnenie prístavných zariadení na voľnom toku Dunaja umožní hladké spustenie plánovaného projektu pravidelnej lodnej osobnej dopravy v okolí Bratislavy.

Strategický cieľ č. 5. Vysporiadanie majetkových vzťahov v prístave.

Vysporiadanie neštandardných majetkových vzťahov medzi SPaP, a. s. a VP, a. s. v oblasti infraštruktúry a superštruktúry prístavu Bratislava je základom pre ďalšie rozvojové aktivity v prístave.

Strategický cieľ č. 6. Landlord model.

Zavedenie Landlord modelu umožní sústredenie rozvojových aktivít prístavu do infraštruktúry a zvýši kvalitu poskytovaných prístavných služieb.

Strategický cieľ č. 7. Reorganizácia nákladného prístavu Bratislava.

Reorganizácia súčasného nákladného prístavu Bratislava a vytvorenie priestoru pre rozvoj lodnej osobnej dopravy a športovo-rekreačnej plavby bude mať za následok nové príležitosti ako pre nákladnú, tak aj pre osobnú dopravu.

Strategický cieľ č. 8. Rozvoj bazéna Pálenisko so špecializáciou na lodnú nákladnú dopravu.

Vybudovanie nových terminálov v bazéne Pálenisko a vysúťaženie špecializovaných operátorov terminálov, ktorí zabezpečia požadovaný objem prekládky.

Strategický cieľ č. 9. Revitalizácia bazénov v Zimnom prístave so špecializáciou na lodnú osobnú dopravu a športovo-rekreačnú plavbu.

Vybudovanie terminálu lodnej osobnej dopravy, maríny pre malé plavidlá a ďalšie projekty osobnej dopravy, ktoré lokalitu Zimný prístav vhodne prepoja s príľahlým centrom mesta a zároveň zabezpečia zachovanie funkcie Zimného prístavu na ochranu plavidiel vo výnimočných nautických podmienkach na Dunaji.

Strategický cieľ č. 10. Revitalizácia súčasných polôh osobného prístavu.

Rekonštrukcia súčasnej lokality osobného prístavu so zameraním na modernizáciu prístavnej lokality v historickom centre mesta s aktívnou reguláciou počtu a dĺžky pristátí.

4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

Strategický dokument pozostáva z nasledujúcich častí:

1 Úvod

- 1.1 Hlavné ciele strategického plánu
- 1.2 Štruktúra a obsah strategického plánu

2 Vnútrozemská vodná doprava – strategický kontext

Kapitola popisuje základné a prioritné ciele Európskej únie v oblasti dopravy, vodnej dopravy, udržateľnosti ako aj politiky na podporu posunu smerom k nízkouhlíkovému a zdrojovo efektívnemu hospodárstvu. Súčasťou kapitoly sú základné medzinárodné a národné dokumenty, legislatíva a strategické koncepcie, ktoré sa týkajú dopravy, vodnej dopravy, prístavov a vodného hospodárstva.

- 2.1 Medzinárodné dohovory a legislatíva
- 2.2 Národná legislatíva a strategické koncepcie

3 Prístav Bratislava – popis súčasného stavu

Obsahom tejto kapitoly je opis súčasného stavu prístavu Bratislava, charakteristika vymedzeného územia prístavu, dispozičné členenie nákladného a osobného prístavu a opis jednotlivých prístavných a prekládkových polôh. Ďalej kapitola prezentuje súčasný model fungovania prístavu Bratislava, ktorý sa od štandardných modelov prevádzky v prístavoch odlišuje. Jej integrálnou súčasťou je aj posúdenie prístavných a prekládkových kapacít jednotlivých úsekov a polôh, ako aj infraštruktúry a superštruktúry v prístave. V kapitole sú uvedené všetky dôležité subjekty a organizácie, s ktorými prístav Bratislava pri svojom fungovaní spolupracuje a komunikuje.

- 3.1 Územie a dispozičné členenie prístavu
- 3.2 Prevádzkové aktivity v prístave Bratislava
- 3.3 Súlad dopravnej infraštruktúry s územným plánom mesta Bratislava
- 3.4 Nábřežná a akvatoriálna infraštruktúra
- 3.5 Teritoriálna infraštruktúra a superštruktúra
- 3.6 Cestné a železničné napojenie

- 3.7 Analýza prístavných a prekládkových kapacít
- 3.8 Skladové a dopravné kapacity
- 3.9 Analýza prekládkových kapacít podľa komodít
- 3.10 Závěry z kapacitnej analýzy
- 3.11 Organizácia a prevádzka prístavu Bratislava

4 Dopytová analýza

Kapitola sa z väčšej časti zaoberá dopytovou analýzou prepravy nákladu, v menšom rozsahu obsahuje aj dopytovú analýzu osobnej lodnej dopravy v prístave. V časti o nákladnom prístave vymedzuje spádovú oblasť a analyzuje historický vývoj tokov tovaru v prístave Bratislave, ale aj na relevantnej časti toku „Stredného Dunaja“. Následne identifikuje druhy tovarov, ktoré majú predpoklad širšieho využívania vodnej dopravy a ich predpokladaný potenciál do budúcnosti. Na základe historických a aktuálnych prepravných výkonov je následne odhadovaný budúci potenciál prístavu a prekládkové výkony do roku 2050. Časť kapitoly venujúca sa osobnému prístavu uvádza niekoľko faktorov, ktoré naznačujú budúci rast tohto druhu dopravy a poukazujú na slabé miesta aktuálneho usporiadania osobného prístavu. Plánované spustenie pravidelnej osobnej lodnej dopravy povedie k naplneniu aktuálnych kapacít a nutnosti riešiť ďalší rozvoj tejto časti prístavu.

- 4.1 Nákladný prístav
- 4.2 Osobný prístav

5 Prístav Bratislava – vyhodnotenie súčasnej situácie

Kapitola vyhodnocuje prístav Bratislava na základe analýzy silných a slabých stránok, príležitostí a ohrození. Kapitola poukazuje na kritické miesta, na ktoré sa má prístav zamerať, aby bol konkurencieschopný a moderný prístav v rámci dunajského regiónu. Ďalej predkladá odporúčania, na ktoré by sa mal prístav zamerať s ohľadom na výsledky analýzy súčasného stavu a dopytovej analýzy. Z hľadiska tokov tovaru sa prístav definuje ako silno proexportne orientovaný. Súčasná špecializácia bratislavského prístavu v prekládke materiálu je preklad hromadného suchého a tekutého tovaru z odvetví hutníctva, oceliarstva, chémie a petrochémie. Ostatné komodity v súčasnosti tvoria marginálny objem. Táto situácia je výsledkom prispôsobenia sa náročnej situácii vo vodnej doprave v minulých desaťročiach, avšak aj ako dôsledok pôsobenia výrazne dominantného operátora prístavu. Jeho vysoká špecializácia a problematické majetkovo-právne vzťahy plynúce z neštandardného modelu prevádzkovania prístavu efektívne bránia rozvoju ďalších prekládkových činností, o ktorých sa v analýze uvažuje. Osobná lodná doprava v prístave je oblasťou, ktorá aktuálne vykazuje vyšší potenciál rastu, ale zároveň jej veľkosť výkonov stále zaostáva za konkurenčnými prístavmi v blízkosti Bratislavy. Predstavuje tak vysoko aktuálnu potrebu riešiť súčasnú situáciu v osobnom prístave, ktorý začína v sezóne narážať na horné limity dostupných kapacít. Plánované spustenie pravidelnej osobnej lodnej dopravy v okolí Bratislavy by aj pri konzervatívnych odhadoch znamenalo 4 – 5 násobok počtu aktuálne prepravených pasažierov vo vnútrozemskej plavbe. Pri neriešení časti osobného prístavu môže nastať situácia, že napriek dynamickému rozvoju tohto druhu dopravy, prístav nedokáže z toho plynúce príležitosti na rozvoj využiť.

- 5.1 SWOT Analýza
- 5.2 Závěry a odporúčania

6 Strategický plán rozvoja prístavu Bratislava

Kapitola prezentuje strategický plán rozvoja prístavu Bratislava. Vychádza z posúdenia súčasného stavu prístavu Bratislava a z výsledkov dopytovej analýzy. V kapitole je definované poslanie a vízia spoločnosti VP, a. s. ako prevádzkovateľa prístavu, ako aj konkrétne strategické ciele v jednotlivých rozvojových oblastiach prístavu Bratislava. Súčasťou kapitoly je aj variantný návrh rozvoja osobného aj nákladného prístavu. Výber najvhodnejšieho variantu je realizovaný na základe multikriteriálneho posúdenia, ktoré zohľadňuje všetky relevantné ekonomické, sociálne, technické a environmentálne aspekty variantných riešení. Ďalej kapitola identifikuje doplnkové projekty, ktoré v prístave Bratislava už prebiehajú alebo sú úzko späté s fungovaním prístavu. V závere kapitola definuje akčný plán rozvoja prístavu, ktorý definuje tri kľúčové oblasti rozvoja prístavu.

- 6.1 Vízia a hlavné ciele prístavu Bratislava
- 6.2 Strategické ciele pre rozvoj prístavu Bratislava
- 6.3 Modernizácia nábrežnej infraštruktúry a služieb prístavu Bratislava
- 6.4 Stratégia rozvoja prístavu Bratislava – variantné riešenie
- 6.5 Multikriteriálne posúdenie variantov
- 6.6 Návrh preferovaných variantov
- 6.7 Možnosti riešenia majetkových vzťahov v prístave Bratislava
- 6.8 Návrh optimálneho prevádzkového modelu prístavu
- 6.9 Komplementárne projekty
- 6.10 Akčný plán

Prílohy: Príloha stratégie rozvoja verejného prístavu obsahuje textové, grafické a obrázkové materiály s počtom 89 obrázkov a 79 tabuliek.

5. Vzťah k iným strategickým dokumentom

Nadnárodné dohovory a legislatíva:

Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)
Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzin. kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch (AGTC)
Biela kniha - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru
Transeurópska dopravná sieť TEN-T
Dohovor o režime plavby na Dunaji (Belehradský dohovor)
Generálny program implementácie NAIADES v SR
Akčný program NAIADES II
Stratégia EÚ pre dunajský región

Národná legislatíva:

Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe
Zákon č. 500/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z. z.
Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách (vodný zákon)
Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov

Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,

Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 755/2004 Z. z., ktorým sa ustanovuje výška neregulovaných platieb

Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami

Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky

Národné koncepcie a stratégie:

Masterplan I

Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo

Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 (KÚRS), v znení KÚRS 2011 – ZaD č. 1

Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001

Operačný program Integrovaná infraštruktúra – prioritná os 4 – infraštruktúra vodnej dopravy (TENT Core),

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030,

Strategický plán rozvoja infraštruktúry do roku 2030,

Koncepcia rozvoja vodnej dopravy

Plány rozvoja a územné plány:

Vodný plán Slovenska

Plán manažmentu čiastkového povodia Dunaja, Plán manažmentu čiastkového povodia Váhu

Plán rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie Slovenskej republiky

Územný plán regiónu - Bratislavský samosprávny kraj v zmysle zmien a doplnkov

Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy 2007 v zmysle zmien a doplnkov

Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy

III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

Posudzovanie vplyvu strategického dokumentu zabezpečoval Okresný úrad Bratislava ako príslušný orgán na posudzovanie strategických dokumentov podľa § 56 písm. c) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II (ďalej len „strategický dokument“) s dosahom na územie Bratislavy a Bratislavského samosprávneho kraja podlieha povinnému hodnoteniu podľa § 4 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a proces prebehol v nasledovných krokoch:

1) Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

1.1 Obstarávateľ Verejné prístavy a.s. zabezpečil vypracovanie Oznámenia o vypracovaní strategického dokumentu „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ a predložil ho dňa 01.08.2018 na posúdenie Okresnému úradu Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie

a oddelenie ochrany prírody a jednotlivých zložiek životného prostredia ako príslušnému orgánu na posudzovanie strategického dokumentu.

1.2 Oznámenie o strategickom dokumente rozoslal príslušný orgán na zaujatie stanoviska dotknutým rezortom a dotknutým orgánom v zákonom stanovenom termíne. K oznámeniu o vypracovaní strategického dokumentu sa v stanovenej lehote vyjadrila aj verejnosť.

1.3 Okresný úrad Bratislava vydal rozhodnutie č. OÚ-BA-OSZP3-2019/011939/BAB/I,II,V-SEA-r zo dňa 31.1.2019 o ďalšom posudzovaní strategického dokumentu, rozhodnutie zverejnené dňa 4.2.2019 na internetovej stránke www.enviroportal.sk.

1.4 Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životného prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia vydal podľa § 8 zákona rozsah hodnotenia strategického dokumentu s číslom: OÚ-BA-OSZP3-2019/011939/BAB/I,II,V-SEA-rh zo dňa 15.4.2019.

1.5. Správa o hodnotení strategického dokumentu bola vypracovaná spoločnosťou Integra Consulting s r.o., Bratislava v apríli 2020.

1.6 Verejné prístavy a.s. ako obstarávateľ strategického dokumentu doručil dňa 1.6.2020 príslušnému orgánu Správu o hodnotení strategického dokumentu spolu s návrhom „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ v dohodnutom počte listinných vyhotovení a na elektronickom nosiči dát.

1.7 Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie zverejnil Správu o hodnotení spolu s Návrhom strategického dokumentu dňa 5.6.2020 na internetovej stránke www.enviroportal.sk s požiadavkou na predloženie stanovísk do 21 dní od jej zverejnenia.

1.8 Oznámenie o termíne a mieste konania verejného prerokovania bolo uverejnené dňa 19.5.2021 na www.enviroportal.sk.

1.9 Dňa 4.6.2021 o 10.00 hod. a 14.00 hod sa na Ministerstve dopravy a výstavby SR, Námestie slobody 6, Bratislava, miestnosť č.5 na 1. poschodí, uskutočnilo verejné prerokovanie Správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“.

1.10 Okresný úrad Bratislava určil podľa zákona za spracovateľa odborného posudku strategického dokumentu „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ listom č.OU-BA-OSZP3-2021/009014-062 zo dňa 16.8.2021, Doc. RNDr. Evu Pauditšovú.

1.11 Z dôvodu nedoručenia posudku v zákonom stanovenej lehote ani v upravenej lehote a po viacnásobných opakovaných výzvach zo strany obstarávateľa a zo strany príslušného orgánu bola na základe konzultácií s MŽP SR, písomných vyjadreniach MŽP SR a podnete prokurátora č. Kd

302/22/1100-4 zo dňa 3.10.2022 Eva Pauditšová listom č. OU-BA-OSZP3-2023/006853-084 zo dňa 11.9.2023 odvolaná ako spracovateľ odborného posudku.

1.12 Následne Okresný úrad Bratislava určil podľa zákona za spracovateľa odborného posudku strategického dokumentu „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II” listom č. OU-BA-OSZP3-2023/006853-0501981/2023 zo dňa 8.9.2023, RNDr. Vladimíra Kočvaru, zapísaného v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie na Ministerstve životného prostredia SR pod číslom 391/2006 – OPV a číslom 508/2010/OHPV. Prevzatie dokumentu prebehlo dňa 12.9.2023.

2) Orgán kompetentný na jeho prijatie

Predstavenstvo Verejných prístavov, a.s.

3) Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie

4) Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správa o hodnotení strategického dokumentu „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II” bola vypracovaná podľa prílohy č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie spoločnosťou Integra Consulting s r.o. Praha v apríli 2020. Správa obsahuje všetky potrebné kapitoly v zmysle zákona.

5) Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

Podľa § 13 ods. 4 zákona príslušný orgán listom č. OU-BA-OSZP3-2021/009014-062 zo dňa 16.8.2021 určil za spracovateľa odborného posudku Doc. RNDr. Evu Pauditšovú. Z dôvodu nedoručenia posudku v zákonom stanovenej lehote ani v upravenej lehote a po viacnásobných opakovaných výzvach zo strany obstarávateľa a zo strany príslušného orgánu bola Eva Pauditšová listom OU-BA-OSZP3-2023/006853-084 zo dňa 11.9.2023 odvolaná ako spracovateľ odborného posudku. Príslušný orgán následne určil podľa § 13 ods. 4 zákona listom č. OU-BA-OSZP3-2023/006853-0501981/2023 zo dňa 8.9.2023 za nového spracovateľa odborného posudku RNDr. Vladimíra Kočvaru, zapísaného v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie na Ministerstve životného prostredia SR pod číslom 391/2006 - OPV a 508/2010/OHPV.

Obstarávateľ postupom podľa zákona a na základe konzultácií zabezpečil vypracovanie odborného posudku podľa § 13 zákona. Súčasťou odborného posudku podľa zákona bol aj návrh záverečného stanoviska podľa § 13 ods. 11 zákona. Spracovateľ odborného posudku vypracoval posudok a návrh záverečného stanoviska na základe predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu, návrhu strategického dokumentu, vlastných poznatkov, konzultácií s obstarávateľom a spracovateľom strategického dokumentu, záznamu z verejného prerokovania navrhovaného strategického dokumentu, doručených písomných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania. Spracovateľ odborného posudku okrem iného uviedol, že správa o hodnotení obsahuje dostatočné informácie o strategickom dokumente, navrhovanej stratégii, cieľoch,

opatreniach a aktivitách. Ďalej konštatuje, že správa o hodnotení formálne napĺňa osnovu obsahu a štruktúry stanovenú v Prílohe 4. zákona, pričom závažné nedostatky neboli identifikované. V záverečnom hodnotení spracovateľ posudku odporučil schválenie strategického dokumentu s tým, že budú dodržané ďalšie podmienky stanovené v tomto záverečnom stanovisku.

6) Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

K Správe o hodnotení „Stratégia rozvoj verejného prístavu Bratislava Fáza II“ boli na Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušnému orgánu podľa § 12 ods.1 a ods. 2 zákona doručené stanoviská od účastníkov procesu posudzovania.

Prehľad doručených stanovísk a ich obsah (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

1. Hlavné mesto SR Bratislava, Primaciálne námestie 1, 814 99 Bratislava, č. MAGS OUP 52319/20-353511, zo dňa 03.07.2020

Z hľadiska územného plánovania:

Z hľadiska väzby novej zástavby k pôvodnej štruktúre je vo vnútornom meste potrebné rešpektovať:

- rôznorodosť stabilizovaného územia so zástavbou mestského typu, komplexy zástavby, areály a územia izolovanej zástavby, najmä bytové domy sídliskového typu a enklávy rodinných domov;
- diferencovaný prístup podľa jednotlivých typov existujúcej zástavby, a nie je možné ho generalizovať stanovením jednotnej regulácie intenzity využitia pre celú stabilizovanú funkčnú plochu. Táto úloha musí byť jednoznačne riešená na podrobnejšej zonálnej úrovni.

V zmysle ÚPN mesta sú územia v rámci urbanistického obvodu prístavu Bratislava určené na spracovanie spodrobňujúcich nástrojov územného plánovania formou územného plánu zóny, a to pre priestor Zimného prístavu a pre priestor Pálenisko - Prístav Bratislava.

Z hľadiska celoštátnych súvislostí hlavné mesto upozorňuje, že je potrebné v rámci prístavného bazéna Pálenisko rezervovať plochu pre prekládku tekutých minerálnych produktov s rešpektovaním požiadaviek na zabezpečenie ochrany toku Dunaja pred znečistením ropnými látkami.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Akceptuje sa. Pre priestory Zimného prístavu a Pálenisko – Prístav Bratislava budú spracované územné plány zóny v ďalšom stupni realizácie projektov a prípravy dokumentov. Plocha pre prekládku tekutých minerálnych produktov bude rezervovaná v zmysle územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov č. 4. Okresný úrad Bratislava požiadavky Hlavného mesta SR Bratislavy akceptoval a zhrnul ich do odporúčaní a podmienok určených v tomto záverečnom stanovisku.

Z hľadiska urbanistickej koncepcie:

Dňa 8.6.2018 sa hlavné mesto vyjadrilo k príprave strategického dokumentu Podnety k Master Plan - Port Slovakia kde boli formulované základné vstupy z hľadiska ÚPN mesta (v Prílohe tohto stanoviska). Predložený dokument v značnej miere reflektuje podnety uvedené v stanovisku. Kladne sa hodnotí návrh fungovania Zimného prístavu i umiestnenie osobného prístavu a maríny do tejto lokality, preto hlavné mesto podporuje navrhovaný variant 2. Navrhované riešenie presunu prepravy tovarov ťažiskovo do prístavu Pálenisko považuje za kľúčové pre intenzívnejší a efektívnejší rozvoj nákladnej lodnej dopravy v Bratislave. Z tohto hľadiska podporuje variant 3.

Záver:

- V rámci riešenia sa nevyskytuje rezervná plocha pre prekládku tekutých minerálnych produktov - odporúča zdôvodniť alebo doplniť.
- Požaduje v riešenom území VP Bratislava vytvoriť možnosti pre nástup na vodu (vjazd/výjazd) malých motorových člnov.
- V lokalite Auspitz (Lodenica) na petržalskej strane Dunaja preferuje vytvorenie prístaviska pre športovo-rekreačnú osobnú prepravu pre nemotorové člny.
- Predložený návrh stratégie rozvoja prístavu Bratislava podporuje a súhlasí s výberom preferovaných variantov (nákladná lodná doprava var. 3, osobná lodná doprava var. 2).

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Akceptuje sa. Plocha pre prekládku tekutých minerálnych produktov bude rezervovaná v zmysle územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov č. 4. Možnosti pre vjazd/výjazd malých motorových člnov sú súčasťou stratégie rozvoja prístavu Bratislava. Preferovaný variant rozvoja osobného prístavu (variant 2) poskytne infraštruktúru pre osobné lode s plánovaným dlhším státím v Bratislave. Bratislavská mestská marína s príslušnými prístavnými zariadeniami by mala slúžiť na kotvenie, parkovanie a skladovanie malých rekreačných člnov. Súčasťou maríny by mohla byť aj technológia na spúšťanie člnov, čerpacia stanica či opravovňa. Polohy na ľavom brehu voľného toku Dunaja, medzi mostmi Starý most a Apollo možno charakterizovať ako úsek určený pre športovú a rekreačnú plavbu s prístupom len pre športové, rekreačné a bezmotorové lode, v mimoriadnych prípadoch aj pre osobné lode. Okresný úrad Bratislava požiadavky Hlavného mesta SR Bratislavy na rezervovanie plochy pre prekládku tekutých minerálnych produktov a požiadavky týkajúce športovo-rekreačných aktivít zahrnul do odporúčaní určených v tomto záverečnom stanovisku.

Z hľadiska dopravného inžinierstva:

Z hľadiska riešenia dopravy: v SOH je hodnotený súčasný stav usporiadania jednotlivých systémov dopravy. Nedefinujú sa ich nároky ani vplyvy.

K oznámeniu o strategickom dokumente (v stanovisku Hlavného mesta SR Bratislava zo dňa 20.8.2018 hlavné mesto vyjadrilo očakávanie, že návrh koncepcie rozvoja prístavu sa bude zaoberať:

- vyhodnotením nárokov/potrieb všetkých systémov dopravy, tzn. okrem automobilovej aj statickej, pešej, cyklistickej, v prípade potreby aj zásobovacej a ost.,
- ako aj vyhodnotením vplyvov nárastu dopravného zaťaženia na príľahlú komunikačnú sieť a jej križovatky, a to za účelom preukázania jej dostatočnej kapacitnej únosnosti, resp. za

účelom návrhu opatrení nevyhnutných na jej skapacitnenie. Pri vyhodnocovaní žiada rešpektovať Metodiku dopravno-kapacitného posudzovania veľkých investičných projektov (spracovateľ: Magistrát HMB).

V časti „Naplnenie požiadaviek rozsahu hodnotenia“ (príloha 1 SOH SD) je vyhodnotený, že uvedené požiadavky sú relevantné pre ďalší stupeň spodrobnejšieho dokumentácie.

Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry - bez pripomienok

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. Uvedené požiadavky budú rozpracované v ďalších povolovacích konaniach. Dopravno-kapacitné posúdenie bude súčasťou projektovej prípravy konkrétnych projektových zámerov.

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie, vrátane kumulatívnych vplyvov:

K zložkám životného prostredia:

Zeleň, tvorba krajiny: bez pripomienok.

Ochrana prírody a krajiny, ÚSES:

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny k navrhovanému riešeniu uvádza:

- Riešené územie Urbanistickej štúdie „Harbour Park“, čo sa týka prírodných podmienok, sa nachádza vo veľmi citlivej lokalite. Riešené územie UŠ je súčasťou Ramsarskej lokality Dunajské luhy, ktorá zaberá hlavný tok Dunaja a jeho sústavu riečnych ramien, mŕtvych ramien, lužných lesov, močiarov, lúk a pieskomilných spoločenstiev.
- Dohovor o mokradiach je jedným z najvýznamnejších medzinárodných dohovorov v oblasti ochrany prírody. Zároveň je jediným dohovorom chrániacim určitý druh biotopu. Dohovor o mokradiach bol podpísaný 2. februára 1971 v Ramsare (Irán) a v platnosť vstúpil v r. 1975. Slovenská republika pristúpila k Ramsarskému dohovoru 2. júla 1990. Z pristúpenia SR k tomuto dohovoru vyplýva, že je nutne zabezpečiť ochranu a zachovanie týchto významných mokradí.

Ochrana mokradí:

- Prevencia, zastavenie a zvrátenie úbytku a degradácie mokradí. Je nevyhnutné zastaviť alebo obmedziť úbytok mokradí a ich degradáciu. Ramsarské lokality predstavujú najväčšiu sústavu oficiálne uznaných medzinárodných významných území na svete. Preto je nutne zabezpečiť ochranu týchto lokalít.
- Z Ramsarského dohovoru vyplýva, že zmluvné strany budú plánovať a uskutočňovať svoje zábery tak, aby podporovali zachovanie mokradí zaradených do zoznamu. Pokiaľ zmluvná strana zruší alebo obmedzí z naliehavých štátnych záujmov hranice mokrade zahrnutej do zoznamu, mala by túto stratu, nakoľko je to možné, nahradiť a mala by tiež vytvoriť náhradné chránené územie pre vodné vtáctvo a jeho ochranu, a to buď v rovnakej oblasti alebo inde, s rozlohou primeranou ploche pôvodnej lokality. Navrhovaná UŠ Harbour park Vlčie hrdlo nepredstavuje zámer, ktorý by podporoval zachovanie Ramsarskej lokality Dunajské luhy v súlade s uvedenými strategickými dokumentmi schválenými na európskej a národnej úrovni. Takisto nie je naliehavým štátnym záujmom zrealizovať tento zámer. Navrhované riešenie UŠ a jej lokalizácia v Ramsarskej lokalite Dunajské luhy predstavuje

riziko významného vplyvu na mokradný ekosystém dunajských luhov. Variant 1 s Terminálom kusového nákladu Vlčie hrdlo predloženého SD hlavné mesto nepodporuje. Variant 2 a 3 sú pre hlavné mesto environmentálne prijateľnejšie, keďže neumiestňujú rozvoj v konflikte s ochranou prírody a krajiny.

K variantom možného usporiadania osobného prístavu:

- Variant 1 a 2 navrhuje Marínu Lido v kontakte s provinciálnym biokoridorom Dunaj, s Územím európskeho významu SKUEV0064 Bratislavské luhy a chráneným areálom a biocentrom regionálneho významu RBc Soví les. V chránenom areáli Soví les platí podľa zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny 2. - 4. stupeň územnej ochrany. V blízkosti Maríny Lido sa nachádza časť CHA Soví les, kde po Prístavný most platí 3. stupeň ochrany prírody (Zóna C). Zóna C predstavuje časti územia chráneného areálu, ktoré tvoria pozmenené fragmentované lesné biotopy. Podľa ÚPN mesta sa v území navrhuje revitalizácia Ovsíšťského ramena.
- Súčasťou Štúdie Športovo - rekreačnej zóny LIDO bola aj uvažovaná revitalizácia Ovsíšťského ramena. Štúdia obsahovala taktiež návrh ekostabilizačných opatrení v tejto lokalite. Hlavné mesto žiada, aby sa zohľadnili výstupy tejto štúdie pri návrhu stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava, tak aby navrhovaná marína zohľadňovala budúce obnovenie Ovsíšťského ramena.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

UŠ Harbour park Vlčie hrdlo je iniciatívou súčasného vlastníka pozemkov a slúži ako zámer pre variant 1 rozvoja nákladného prístavu. Tento variant nie je v správe o hodnotení odporúčaný. Existujúci prístav má dostatočné kapacity na pokrytie vodnej dopravy na SR. Odporúčané varianty strategického dokumentu rešpektujú chránené územia a Ramsarské lokality.

Pri realizácii športovo - rekreačnej zóny LIDO strategický dokument neuvažuje s umiestnením zariadení, ktoré by mohli mať negatívny vplyv na životné prostredie z hľadiska znečistenia alebo hluku.

Ovzdušie:

Všetky ZZO musia spĺňať platné emisné limity a podmienky rozptylu emisií stanovené vyhláškou MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší, a zároveň musia byť dodržané podmienky stanovené vyhláškou MŽP SR č. 244/2016 Z.z. o kvalite ovzdušia. Z hľadiska vplyvov na ovzdušie sa javí ako environmentálne vhodnejší variant 2 a 3 nákladného prístavu a variant 2 osobného prístavu.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Akceptuje sa. Odporúčané varianty rozvoja prístavu budú v súlade s vyhláškou MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší, a zároveň budú dodržané podmienky stanovené vyhláškou MŽP SR č. 244/2016 Z.z. o kvalite

ovzdušia. Povinnosť plnenia platných emisných limitov pre ZZO vyplýva priamo z platnej legislatívy pre ochranu ovzdušia.

Vody:

S ohľadom na potrebu odstránenia environmentálneho rizika v lokalite prístavu (monitorovaná environmentálna záťaž), polohu v okrajovej časti CHVO Žitný ostrov a ochranu vôd, napĺňanie cieľov Rámcovej smernice o vode, predchádzanie znečisteniu - včasné identifikovanie havarijnej situácie/ environmentálnej škody na toku Dunaja a v prístave v súvislosti s plánovaným rozvojom - úpravami v prístave ako aj prevádzkou, žiadame zosúladiť navrhovaný rozvoj VP Bratislava s požiadavkami dotknutých orgánov v oblasti vodného hospodárstva a ochrany vôd, rešpektovať výstupy z monitoringu environmentálnej záťaže.

Vzhľadom na prítomnosť znečistenia v polohe prístavu - environmentálna záťaž B2 (1904) / Bratislava - Ružinov - Prístav - SK/EZ/B2/1904 a odporúčané varianty - osobný prístav - variant č.2, nákladný prístav - variant č.3/úpravy v súvislosti s rozvojom VP Bratislava, je treba koordinovať ďalší postup rozvoja VP a riešenia sanácie environmentálnej záťaže s MŽP SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov.

S variantom č. 1 a realizáciou nového bazénu (Terminál kusového nákladu - Vlčie hrdlo) - zámer „ Harbour park Vlčie hrdlo " hlavné mesto nesúhlasí.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Akceptuje sa. Postup rozvoja prístavu bude koordinovaný s konaním MŽP SR, ktoré je orgánom povereným na riešenie sanácie environmentálnej záťaže v hodnotenom území v zmysle geologického zákona. Variant č. 1 nákladného prístavu nie je v správe o hodnotení odporúčaný. Okresný úrad Bratislava požiadavku Hlavného mesta SR Bratislavy na koordináciu rozvoja VP s požiadavkami dotknutých orgánov a riešenia sanácie environmentálnej záťaže akceptoval a zahrnul do odporúčaní určených v tomto záverečnom stanovisku.

Pôdy:

Z hľadiska ochrany pôdy - bez pripomienok, so znečistenými zeminami treba nakladať v súlade s platnou legislatívou, zabezpečiť environmentálny dozor.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Akceptuje sa. Uvedená pripomienka sa týka ďalšej etapy projektu.

Odpady:

Upozorňuje, že plánovanie stavebných činností pri modernizácii nákladného prístavu je potrebné konzultovať s MŽP SR, sekciou geológie a prírodných zdrojov, aby bolo možné v budúcnosti sanovať environmentálne záťaže v areáli nákladného prístavu Bratislava.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Akceptuje sa. Rozvoj prístavov bude koordinovaný s MŽP SR, sekciami geológie a prírodných zdrojov. Okresný úrad Bratislava požiadavku Hlavného mesta SR Bratislavy na koordináciu rozvoja VP a riešenia sanácie environmentálnej záťaže zahrnul do odporúčaní určených v tomto záverečnom stanovisku.

Magistrát hl. mesta SR Bratislavy, zo dňa 08.06.2018, Podnety k Master Plan - Port Slovakia

Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007, schválený VZN 4/2007 z 31. 5. 2007 v znení neskorších zmien a doplnkov 01,02,03,05 (ďalej aj „ÚPN“) určuje hlavne smerovanie rozvoja mesta Bratislavy v medzinárodných, celoštátnych a regionálnych súvislostiach. Pripomienky v zmysle ÚPN mesta:

Z hľadiska medzinárodných väzieb:

- podporuje dobudovanie terminálov kombinovanej nákladnej dopravy v rámci Tovarového centra nákladnej dopravy v zóne Pálenisko - Prístav Bratislava, v areáli nového prístavu v lokalite Vlčie hrdlo vrátane logistických parkov v nadväznosti na priestory distribúcie pri Letisku M. R. Štefánika Bratislava;
- je potrebné uvažovať s rozšírením prekladiskových aktivít v rámci novo navrhovaného prístavného bazéna vo Vlčom hrdle vo väzbe na dopravné napojenia a distribučné plochy, zintenzívnenie a zavlečkovanie extenzívne využívaného jestvujúceho Prístavu - Pálenisko;
- považuje za dôležité doriešenie splavnosti Dunaja až po ústie v Čiernom mori. Splavnosť Dunaja pod Bratislavou považuje za významnú aj s ohľadom na využitie tejto rieky ako najekologickejšej a najlacnejšej dopravnej cesty;
- otázka splavnosti rieky Morava a výstavba vodného diela Wolfsthal sú myšlienky, ktoré si vyžadujú medzinárodnú koordináciu, keďže zasahujú do prihraničných území s Rakúskom, je potrebné overiť názor Rakúskej strany na tieto v minulosti preferované slovenské koncepcie rozvoja/v rámci cezhraničnej spolupráce a rokovaní s tým súvisiacimi rakúska strana nepotvrdila záujem o výstavbu vodného diela Wolfsthal/.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. Terminály kombinovanej nákladnej dopravy sú zaradené do zóny Pálenisko - Prístav Bratislava. Strategický dokument predpokladá zavlečkovanie prístavu Pálenisko vo variante 1 – nákladný prístav vo Vlčom hrdle. Uvedená požiadavka je v rozpore so stanoviskom hlavného mesta č. MAGS OUP 52319/20-353511, zo dňa 03.07.2020, kde je uvedené „S variantom č. 1 a realizáciou nového bazénu (Terminál kusového nákladu - Vlčie hrdlo) - zámer „Harbour park Vlčie hrdlo“ hlavné mesto nesúhlasí.“ Správa o hodnotení tento variant neodporúča.

Riešenie splavnosti Dunaja nie je predmetom strategického dokumentu a nie je v kompetencii spoločnosti Verejné prístavy, a.s. Riešenie splavnosti rieky Moravy a výstavby diela Wolfsthal nie je predmetom strategického dokumentu a nie je v kompetencii spoločnosti Verejné prístavy, a.s.

Z hľadiska celoštátnych súvislostí je potrebné:

- rezervovať plochu pre prekládku tekutých minerálnych produktov v rámci prístavného bazéna Pálenisko s rešpektovaním požiadaviek na zabezpečenie ochrany toku Dunaja pred znečistením ropnými látkami,
- rozvíjať plochy zariadení vodnej dopravy južne od jestvujúcich zariadení v priestore Vlčie hrdlo s rešpektovaním chránených prírodných hodnôt územia

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. Plocha pre prekládku tekutých minerálnych produktov bude rezervovaná v zmysle územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov č. 4.

V prípade realizácie variantu č.1, ktorý uvažuje s rozvojom prístavu v území Vlčieho hrdla, bude požiadavka rešpektovaná. Správa o hodnotení variant č. 1 neodporúča. Okresný úrad požiadavku na rezervovanie plochy pre prekládku tekutých minerálnych olejov zahrnul do odporúčaní určených v tomto záverečnom stanovisku.

Z hľadiska celomestských súvislostí:

- rešpektovať a dotvárať nábrežnú promenádu a nadväznú priestory od sútoku Dunaja s Moravou až po Zdrž Hrušov,
- podporovať územný potenciál pre rozvoj metropolitných funkcií hlavného mesta SR na oboch brehoch Dunaja

Z hľadiska rozvoja dopravy sa výhľadovo po roku 2030 predpokladá útlm Zimného prístavu ako priestoru pre nákladnú lodnú dopravu. Zároveň sa uvažuje s transformáciou priestoru Zimného prístavu na mestské prostredie už po roku 2020. Požaduje rešpektovať priestor Slovnaftskej cesty s priestormi v križovaní rýchlostnej cesty R7 s Prístavnou ul. ako spoločenskú kompozičnú os.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. Územie vývoja a zlepšovanie podmienok pre vnútrozemskú vodnú dopravu je lokalizované v územnom obvode verejného prístavu. Strategický dokument nie je v kolízii s metropolitnými funkciami mesta a nezasahuje do dopravných stavieb v okolí Slovnaftskej cesty. Bude rešpektovaný priestor Slovnaftskej cesty s priestormi v križovaní rýchlostnej cesty R7 s Prístavnou ul.

Priestor Zimného prístavu z urbanistického hľadiska:

- navrhuje riešiť ako súčasť celomestského centra na ľavom brehu Dunaja a zároveň zohľadniť jej význam ako vstupu na územie mesta medzinárodného významu;
- je potrebné chápať ako územie otvorené do okolitých zón, západným smerom za most Košická do zóny Pribinova a severným smerom za Prístavnú ulicu s nevyhnutným riešením ich vzájomných prevádzkových prepojení, zosúladeného hmotovo-priestorového riešenia a funkčného usporiadania s cieľom vytvorenia atraktívneho reprezentačného nástupu do celomestského centra Bratislavy, charakterizujúceho Bratislavu ako jednu z metropol na Dunaji;

- jeho nábrežnú hranu je potrebné riešiť ako súčasť nástupného priestoru medzinárodného významu na územie mesta s potenciálom dotvorenia veduty mesta;
- urbanizovať v kombinácii s plochami verejnej zelene s požiadavkou dotvorenia nábrežnej promenády v zeleni až do južného cípu južného móla Zimného prístavu;
- urbanizovať vo východnej časti územia zóny s prihliadnutím na vplyv a limity Prístavného mosta a zhodnotiť toto územie pre funkcie, ktoré budú tvoriť ochranný protihlukový pás a opticky oddelia prostredie Zimného prístavu mestského charakteru od časti prístav - Pálenisko, ktorá má dopravno - distribučný charakter;
- z hľadiska urbanistickej kompozície rešpektovať pri riešení územia priehľady na hlavné dominanty mesta ako Bratislavský hrad, veža Dómu sv. Martina, televízna veža, prípadne iné dominanty mesta;
- vytvoriť na území Zimného prístavu urbanizované prostredie hmotovo - kompozične i funkčne korešpondujúce s oboma časťami CMC /celomestského centra/, pravobrežná časť v Petržalke a rozvoj zóny Pribinova;
- dotvoriť siluetu zóny Zimný prístav so zohľadnením a korešpondujúc s charakterom navrhovanej zástavby nábrežnej časti Zóny Pribinova a Starého Mesta, s dotvorením pohľadu na mesto z rieky a ľavého brehu Dunaja ako prvoplánovej siluety sprevádzanej planom ďalších vrstiev mesta na pozadí Malých Karpát.
- z hľadiska funkčného využitia pôvodný Návrh ÚPN mesta v roku 2004 uvažoval s rozvojom mestských funkcií občianskej vybavenosti a ťažiskovo s funkciami rekreačných a športových aktivít, ihrísk a zelene so saturovaním nárokov rekreačnej a osobnej vodnej dopravy;
- považuje za potrebné v riešení zachovať rozsah vodnej hladiny oboch bazénov, severný a južný, a oba navrhnúť najmä pre účely rekreácie, vodných športov a osobnú vodnú dopravu, so zachovaním charakteristickej siluety starých nákladných žeriavov ako historickej hodnoty;

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. V strategickom dokumente bolo riešené len umiestnenie jednotlivých funkcií v Zimnom prístave a najmä vyhodnotenie možností vymiestnenia nákladnej dopravy z priestoru Zimného prístavu. Cieľom strategického dokumentu vo všetkých variantných riešeniach v Zimnom prístave je okrem iného zachovanie pôvodnej funkcie prístavu na ochranu plavidiel pred nepriaznivými podmienkami a tiež sprístupnenie prístavu verejnosti, lepší prístup obyvateľstva k vode a prirodzené prepojenie s okolitými lokalitami mesta. Strategický dokument nerieši detailnú urbanizáciu územia. Detailnejšie riešenie bude predmetom vybraného variantu z procesu SEA, ktorý sa bude podrobnejšie spracovávať v ďalšej etape riešenia projektov a v štúdiu realizovateľnosti. Okresný úrad Bratislava opodstatnené požiadavky Hlavného mesta SR Bratislavy zahrnul do odporúčaní tohto záverečného stanoviska (športovo-rekreačné aktivity, rešpektovanie kultúrnych pamiatok, spracovanie územných plánov zóny Pálenisko – Prístav a Zimný prístav, rezervácia plochy pre prekládku tekutých minerálnych produktov a i.).

Priestor Prístav - Pálenisko z urbanistického hľadiska:

Z hľadiska dnes platného ÚPN mesta je potrebné zhodnotiť priestor prístavného bazénu Pálenisko a novo navrhovaného prístavného bazéna Vlčie hrdlo a prevádzkových plôch a zariadení vodnej dopravy vo väzbe na dopravné napojenia a kontaktné zóny ako priestor pre rozvoj trimodálneho terminálu. Predmetný priestor má celomestský a nadmestský význam kumulujúci a prepájajúci významné dopravné systémy medzinárodného významu. Priestor prístavu - Bratislava je zároveň jedným z ťažiskových priestorov pre rozvoj logistických parkov a dopravných uzlov, v ktorých podporujeme zintenzívnenie a zavlečkovanie využívaného priestoru v kontakte s bazénmi.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Priestor prístavného bazénu Pálenisko bol zhodnotený vo variante 1,2,3. Priestor novonavrhovaného bazénu Vlčie hrdlo bol zhodnotený vo variante 1.

Prístav Devín:

MČ Devín považuje za vhodné preveriť akceptovateľnú polohu vo vzťahu k záujmom OPaK, dopravných napojení, dopytu a pod. pre športový prístav.

Prístav Kameňolom:

V súvislosti s prevádzkou kameňolomu - Devín zamerať iniciatívu na ekologickejšiu prepravu vyťažovaných materiálov po Dunaji, čo znamená zamerať sa na vybudovanie zodpovedajúceho prístavu s priamym napojením areálu kameňolomu (mimoúrovňovým križovaním podjazdom pod Devínskou cestou).

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Prístav Devín a prístav Kameňolom nie sú predmetom riešeného územia Strategického dokumentu. Oba prístavy sa nachádzajú mimo obvodu verejného prístavu Bratislava a mimo riešeného územia obvodu Vlčie hrdlo – Pálenisko.

Osobný prístav:

Riešenie rozvoja osobného prístavu pozdĺž ľavobrežného nábrežia Dunaja v celom úseku od mosta Lafranconi po most Apollo nepovažuje za vhodné riešenie, za optimálne umiestnenie považuje vytvorenie priestoru pre osobný prístav mimo hlavného toku v rámci bazénov Zimného prístavu.

Z environmentálneho hľadiska:

SEA-ÚPN-Z patria v zmysle ustanovení zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie medzi strategické dokumenty. Pri ich vypracúvaní je potrebné postupovať aj v zmysle Metodického usmernenia MŽP SR a MDVRR SR k problematike posudzovania územnoplánovacej dokumentácie ako strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (zo dňa 29.01.2014).

EIA - pri príprave jednotlivých stavieb ci ich súborov (navrhovaných činnosti) treba postupovať v zmysle Prílohy č. 8 - Zoznam navrhovaných činnosti podliehajúcich posudzovaniu ich vplyvu na životne prostredie, zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životne prostredie.

Vody - pri spracovaní predmetnej ÚPD sa žiada rešpektovať ustanovenia zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách.

Pôdy - pri spracovaní predmetnej ÚPD sa žiada rešpektovať ustanovenia zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Nariadenie vlády SR č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený zaber poľnohospodárskej pôdy, Vyhláška MP SR č. 508/2004 Z.z., ktorou sa vykonáva § 27 zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov; a v zmysle ustanovení zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch a Vyhlášky MP SR č. 12/2009 Z.z. o ochrane lesných pozemkov pri územnoplánovacej činnosti a pri ich vyňatí a obmedzení z plnenia funkcií lesov.

Ochrana prírody a krajiny, ÚSES - V zmysle ustanovení z. č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny sa v riešenom území nachádza Územie európskeho významu SKUEV0822 Malý Dunaj, patriace do siete chránených území NATURA 2000.

Zo zákona č. 543/2002 Z.z. z § 28, ods. 2, 3 vyplýva, že:

- akýkoľvek plán (strategický dokument) alebo projekt (navrhovaná činnosť), ktorý priamo nesúvisí so starostlivosťou o územie patriace do európskej sústavy chránených území, navrhované chránené vtáčie územie alebo územie európskeho významu alebo nie je pre starostlivosť oň potrebný, ale ktorý pravdepodobne môže mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom na toto územie významný vplyv, podlieha hodnoteniu jeho vplyvov na takéto územie z hľadiska cieľov jeho ochrany.
- každý, kto zamýšľa uskutočniť plán alebo projekt podľa odseku 2, je povinný predložiť návrh plánu alebo projektu na posúdenie orgánu ochrany prírody. Táto povinnosť sa nevzťahuje na plány alebo projekty, ktoré sú predmetom posudzovania vplyvov podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Z hľadiska riešeného územia ÚPN-Z Pálenisko - Prístav sa odporúča už v tejto etape uvažovaný strategický dokument prekonzultovať s orgánom ochrany prírody.

Podľa Územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov 01, 02, 03, 05 sú v rámci vymedzeného riešeného územia lokalizované prvky ÚSES, a to provincionálny biokoridor č. XIII. Dunaj a regionálny biokoridor č. XV. Malý Dunaj. Požaduje sa rešpektovať odporúčania, ktoré môžu eliminovať negatívne vplyvy na ciele ochrany týchto území.

Ovzdušie - Všetky zdroje znečisťovania ovzdušia (ZZO) musia spĺňať platné emisné limity a podmienky rozptylu emisií stanovené vyhláškou MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší, a zároveň musia byť dodržané podmienky stanovené vyhláškou MŽP SR č. 244/2016 Z.z. o kvalite ovzdušia.

Odpady - pri spracovaní zadania je potrebné zohľadniť dve environmentálne záťaž, nachádzajúce sa priamo v riešenom území, vedené v registri environmentálnych záťaží pod názvom B2 (007) Bratislava- Ružinov- Malý Dunaj-vtkový objekt, B2 (1904) Bratislava-Ružinov-Prístav.

V zmysle ÚPN mesta sú územia v rámci urbanistického obvodu prístavu Bratislava určené na spracovanie spodobňujúcich nástrojov územného plánovania formou územného plánu zóny, a to pre priestor Zimného prístavu a pre priestor Pálenisko - Prístav Bratislava. Pred spracovaním strategického dokumentu, ktorý má slúžiť pre potreby územného plánovania sa odporúča spracovať zadanie v súlade so zákonom o územnom plánovaní.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. V ďalších stupňoch riešenia stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava sa bude postupovať v súlade s platnou legislatívou Slovenskej republiky, vrátane zákona č. 24/2006 Z.z.. Strategický dokument rešpektuje platnú legislatívu EÚ a SR a bude podľa nej postupovať aj v ďalších stupňoch riešenia stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava. Odstránenie evidovaných environmentálnych záťaží v riešenom území je vyžadované platnou legislatívou, teda ich odstránenie nezávisí na výbere variantu rozvoja prístavu. Požiadavky a podmienky z konania o sanácii environmentálnych záťaží budú zapracované do strategického dokumentu a ďalších konkrétnych projektov v danej zóne. Na základe procesov EIA sa rozhodne o realizácii jednotlivých aktivít.

2. Okresný úrad Bratislava, orgán ochrany prírody a krajiny okresu, pod č. OU-BA-OSZP3-2020/84696/POS, zo dňa 08.07.2020

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny má Okresný úrad Bratislava podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie k navrhovanej činnosti nasledovné pripomienky a požiadavky:

- Vylúčiť rozšírenie prístavu z územia medzi mostom Apollo a Prístavným mostom.
- Marínu Aušpic realizovať výlučne mimo územia CHA Pečniansky les.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. Rozšírenie prístavu z územia medzi mostom Apollo a Prístavným mostom bude riešené - primerané hodnotenie na úrovni podrobného projektu. V správe o hodnotení strategického dokumentu je medzi mostom Apollo a Prístavným mostom vo variante 2 (osobný prístav) na strane MČ Petržalka plánovaný úsek Marína LIDO a na druhom brehu je v pláne variantu 2 Bratislavská mestská marína a centrum vodného športu. Ide tu o možnosť využitia už existujúcej infraštruktúry v Zimnom prístave. Vďaka variantu 2 tu môže prísť k vybudovaniu infraštruktúry pre športovú a rekreačnú plavbu. Taktiež dôjde k lepšej ochrane osobných plavidiel v Zimnom prístave. Aktivity prístavu budú realizované mimo CHA Pečniansky les.

3. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská 8, 820 09 Bratislava, záväzné stanovisko pod č. HŽP/9270/2020, zo dňa 25.06.2020

Z hľadiska ochrany zdravia Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Bratislave súhlasí so správou o hodnotení podľa zákona č. 24/2006 Z.z. pre strategický dokument „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“. Všetky varianty sú akceptovateľné.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. Stanovisko je bez požiadaviek a námietok.

4. Eurovea, a.s. , Pribinova 10, 811 09 Bratislava zo dňa 24.06.2020

Po preštudovaní predloženej správy o hodnotení spoločnosť Eurovea, a.s., ktorú je podľa tejto spoločnosti potrebné považovať za dotknutú verejnosť, si uplatňuje nasledovné stanovisko:

Z navrhovaných variantov možného usporiadania osobného prístavu zásadne nesúhlasí s variantom 1 - s rozšírením osobného prístavu do lokality Eurovea. V popísanom variante je konštatované, že územie sa nachádza v bezprostrednej blízkosti centra mesta Bratislavy a je v súlade s koncepciou rozvoja mesta Bratislava. S týmto konštatovaním sa nestotožňuje a vzhľadom na povahu lokality, na jedinečnosť riešenia nábrežnej hrany, kedy obyvatelia a návštevníci zóny majú v rámci širšieho centra Bratislavy jedinou možnosť priameho kontaktu s Dunajom, považuje rozšírenie osobného prístavu do tejto polohy (do zóny Eurovea) za nevhodné.

S variantom 2 usporiadanie osobného prístavu súhlasí za rešpektovania nasledovných podmienok:

- žiada rešpektovať priestor pre uvažovanú pešiu prepojovaciu lávku oboch brehov v Dunaja medzi plánovanou zónou celomestského centra CMC Petržalka (v dotyku s Marínou Lido) a zóny Eurovea;
- v lokalite Zimného prístavu rešpektovať trasovanie nového komunikačného prepojenia - predĺženie Pribinovej ulici na Prístavnú ul., do križovatky Prístavná - Súkennická;
- v osobnom prístave v Starom Meste v lokalite pri bývalom areáli PKO rešpektovať umiestnenie pobytového pontónu, ako rozšírenie verejných priestorov v uvedenej lokalite;
- v rámci definovaných prístavísk výletných a kajutových lodí na voľnom toku Dunaja skoordinať ich polohu a funkčné využitie s možnosťami a potenciálom organizácie nábrežnej časti Dunaja (daný charakter promenády, možnosti parkovania a prístupu, využitie objektov / parterov objektov orientovaných smerom na nábrežnú hranu a podobne).

K variantom usporiadania nákladného prístavu nemá osobitné pripomienky.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Rešpektuje sa. Pripravované stavby a umiestnenie zariadení, ktoré sú v súlade s územným plánom mesta budú rešpektované pri realizácii plánovaných projektov. Okresný úrad Bratislava požiadavku na zohľadnenie opodstatnených pripomienok dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti zahrnul do odporúčaní v tomto záverečnom stanovisku.

5. Mestská časť Bratislava – Petržalka, Kutlíková 17, 852 12 Bratislava, pod č. 5715/2020/13-OŽP/24609, zo dňa 24.06.2020

Z hľadiska ochrany prírody a tvorby krajiny v riešenom území alebo v jeho tesnej blízkosti sa nachádzajú - CHKO Dunajské luhy, CHA Soví les, SKUEV 1064 0064 Bratislavské luhy, SKCHVU Dunajské luhy, biokoridor provincionálneho významu Dunaj, biocentrum regionálneho významu Soví les, biocentrum regionálneho významu Sad Janka Kráľa, biocentrum nadregionálneho významu Bratislavské luhy. V zmysle platnej legislatívy požadujeme chrániť vyššie uvedené chránené prvky a prvky ÚSES. Pri plánovaní a povoľovaní jednotlivých čiastkových projektov strategického dokumentu je potrebné minimalizovať vplyvy na zeleň (rozsah vyrúbu drevín), zásahy do biotopov a zásahy do chránených území v okolí.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Akceptuje sa. Pri vykonávaní plánovaných čiastkových projektov budú minimalizované vplyvy na okolitú zeleň a zásahy do biotopov a chránených území v okolí. Jednotlivé projekty budú samostatne posudzované podľa zákona č.24/2006 o posudzovaní vplyvov. Súčasťou procesu EIA bude aj primerané posúdenie na chránené územie NATURA 2000 a návrh opatrení. Požiadavka na rešpektovanie blízkych chránených území je súčasťou odporúčaní tohto záverečného stanoviska.

6. Mestská časť Bratislava – Ružinov, Mierová 21, 827 05 Bratislava, pod č. CS 9443/2020/LRI, zo dňa 23.06.2020

Upozorňuje, na skutočnosť, že rozhodnutím Ministerstva kultúry SR o národnej kultúrnej pamiatke č. k. MK-1711/2019-321/2731 z 30.07.2019, právoplatne 02.09.2019, pribudli v rámci riešeného územia ďalšie národné kultúrne pamiatky, ktoré nie sú v strategickom dokumente ani v správe o hodnotení uvedené. Ide o sklad prístavný (sklad č. 17, č. UZPF 828/5) a prístav (Zimný prístav, Winterhafen, S a J bazén, č. UZPF 828/6). Je potrebné preskúmať možnosti realizácie navrhovaných variantov - najmä variantu č. 2 riešenia osobného prístavu vo vzťahu k novým vyhláseným pamiatkovým objektom a posúdiť vplyv navrhovaného strategického dokumentu na uvedené pamiatky. Jedným zo strategických cieľov predmetného strategického dokumentu je aj vysporiadanie neštandardných majetkových pomerov v území medzi SP a P, a.s. a VP, a.s. v oblasti infraštruktúry a superštruktúry prístavu Bratislava, ktorý je základom pre ďalšie rozvojové aktivity v prístave. Práve tento problém bol v rámci SWOT analýzy vyhodnotený ako slabá stránka a ohrozenie pri realizácii jednotlivých variantov. Strategický dokument obsahuje aj návrh riešenia majetkových vzťahov v prístave Bratislava, avšak z dokumentu nie je zrejmé stanovisko subjektu SPaP a.s., ktoré môže byť limitujúce pri realizácii odporúčaného variantného riešenia.

V rámci usporiadania nákladného prístavu mestská časť odporúča riešenie variantu 2 alebo variantu 3, ktoré navrhujú koncentráciu aktivít v Pálenisku.

Opätovne žiada preveriť environmentálne a bezpečnostné aspekty aktuálneho využívania pozemkov.

Pre usporiadanie osobného prístavu mestská časť preferuje variant 2, ktorý rešpektuje požiadavky mestskej časti uplatnené k oznámeniu o strategickom dokumente:

- preveriť možnosti revitalizácie územia Zimného prístavu so zameraním na sprístupnenie technických pamiatok v tomto území širokej verejnosti;
- zachovať a chrániť prístup a pohľady na rieku Dunaj v priestore pred územím Eurovea I a II, neumiestňovať v uvedenom priestore prístaviská pre výletné a kajutové lode;
- preveriť možnosti prístavných plôch pre malé rekreačné plavidlá spolu s možnosťou vytvorenia zázemia a prislúchajúcich služieb (podpora turizmu).

Toto riešenie počíta s vytesnením prekládkových aktivít z lokality Zimného prístavu. Nutnou požiadavkou pri revitalizácii Zimného prístavu je zachovanie funkcie tejto lokality ako ochranného prístavu, t. j. prístavu, v ktorom sú plavidlá chránené v prípade mimoriadnych situácií na vodnej ceste.

Zachovanie tejto požiadavky nie je v strategickom dokumente dostatočne riešené. Uvedená požiadavka sa vyskytuje okrajovo v textovej časti dokumentu avšak absentuje v grafických návrhoch usporiadania Zimného prístavu pre lodnú osobnú a športovo-rekreačnú plavbu.

Variant 2 osobného prístavu navrhuje v severnom bazéne umiestnenie nového terminálu osobnej lodnej prepravy. Nová poloha terminálu, je vhodná aj vzhľadom na plánovanú nadradenú dopravnú infraštruktúru v lokalite - priame dopravné napojenie na diaľnicu D1 a rýchlostnú cestu R7, plánované vedenie električkovej trate Pribinova poskytne priame spojenie do centra mesta. Mestská časť požaduje, aby súčasťou riešenia bolo aj vybudovanie pešieho a cyklistického spojenia nového terminálu osobnej prepravy s ostatným územím Zimného prístavu (prístup k objektom NKP) a s lokalitou Eurovea.

Južný bazén sa navrhuje použiť pre priestor Bratislavskej mestskej maríny, ktorá bude určená predovšetkým na dlhodobé státie a prenájom malých motorových člnov, individuálnu organizáciu zájazdov a dlhodobé kotvenie malých riečnych člnov.

Mestská časť Ružinov požaduje, aby súčasťou variantu 2 bolo aj dobudovanie kapacít pre pravidelnú linkovú lodnú osobnú dopravu zabezpečujúcu výkony v okolí Bratislavy a verejne dostupné krátkodobé státie malých motorových člnov (podpora individuálneho turizmu).

V prípade realizácie osobného prístavu vo variante 1, žiada rešpektovať požiadavku mestskej časti zachovať a chrániť prístup a pohľady na rieku Dunaj v priestore pred územím Eurovea I a II a využiť uvedené prístavisko pre verejnú športovú a rekreačnú plavbu.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Vyhlasovanie nových pamiatkových objektov bolo uskutočňované v prebiehajúcich konaniach, t.z. v čase spracovávania Masterplanu II neboli k dispozícii všetky potrebné informácie. Realizácia variantov rozvoja osobného prístavu nepredpokladá negatívny vplyv na vyhlásené pamiatky.

Možnosti sprístupnenia technických pamiatok na území verejného prístavu budú závisieť od konkrétnych variantov, ktoré sa budú realizovať v ďalšej etape, nakoľko je potrebné zosúladenie aktivít súvisiacich so sprístupnením technických pamiatok s funkciami prístavu. Pri sprístupnení technických pamiatok je potrebné prihliadať na technický stav budov a zabezpečenie bezpečnosti.

Riešenie Zimného prístavu bude detailnejšie vykresľovať štúdia realizovateľnosti, ktorá bude realizovaná po schválení strategického dokumentu. Ochranná funkcia Zimného prístavu ostane zachovaná – prístav bude v mimoriadnych situáciách slúžiť ako ochranný prístav pre prekládku

tovaru. Vytvorenie a dobudovanie kapacít pravidelnej linkovej lodnej osobnej dopravy nie je v kompetencii spoločnosti Verejné prístavy, a.s., keďže sa nejedná o spoločnosť prevádzkujúcu plavidlá. V prípade realizácie variantu 1 osobného prístavu bude požiadavka o zachovaní prístupu k rieke Dunaj v priestore pred územím Eurovea I a II a využití uvedeného prístaviska pre verejnú športovú a rekreačnú plavbu rešpektovaná. So zástupcami spoločností prebiehali priebežné konzultácie.

Z hľadiska ochrany životného prostredia:

Z hľadiska ochrany podzemných vôd upozorňuje na starú environmentálnu záťaž v Zimnom prístave, ktorá sa nachádza v dotknutom území a je z hľadiska environmentálneho rizika vyplývajúceho zo znečistenia abiotickej zložky v oblasti s veľmi vysokým rizikom. V širšom okolí sa nachádza environmentálna záťaž B2 (1904) Bratislava - Ružinov - Prístav.

Požaduje doplniť v ďalšom stupni spracovania projektovej dokumentácie:

- posúdenie vplyvov projektu na územie Natura 2000
- vo vybranom variante spracovať inventarizáciu drevín a zachovať ich v čo najvyššej možnej miere.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Akceptuje sa. Posúdenie vplyvov projektu na územie Natura 2000 a inventarizácia drevín budú uskutočnené v ďalšom stupni realizácie pripravovaných zámerov. Okresný úrad Bratislava požiadavku na hodnotenie vplyvu projektov na územia Natura 2000 a inventarizáciu drevín zahrnul do odporúčaní tohto záverečného stanoviska. Okresný úrad Bratislava požiadavku na zohľadnenie opodstatnených pripomienok dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti zahrnul do odporúčaní v tomto záverečnom stanovisku.

7. Eurovea 2, s.r.o, Karloveská 34, 841 04 Bratislava zo dňa 24.06.2020

Po preštudovaní predloženej správy o hodnotení spoločnosť Eurovea 2, s.r.o., ktorú je podľa tejto spoločnosti potrebné považovať za dotknutú verejnosť, si uplatňuje nasledovné stanovisko:

Z navrhovaných variantov možného usporiadania osobného prístavu zásadne nesúhlasí s variantom 1 - s rozšírením osobného prístavu do lokality Eurovea. V popísanom variante je konštatované, že územie sa nachádza v bezprostrednej blízkosti centra mesta Bratislavy a je v súlade s koncepciou rozvoja mesta Bratislava. S týmto konštatovaním sa nestotožňuje a vzhľadom na povahu lokality, na jedinečnosť riešenia nábrežnej hrany, kedy obyvatelia a návštevníci zóny majú v rámci širšieho centra Bratislavy jedinou možnosť priameho kontaktu s Dunajom, považuje rozšírenie osobného prístavu do tejto polohy (do zóny Eurovea) za nevhodné.

S variantom 2 usporiadanie osobného prístavu súhlasí za rešpektovania nasledovných podmienok :

- žiada rešpektovať priestor pre uvažovanú pešiu prepojovaciu lávku oboch brehov v Dunaja medzi plánovanou zónou celomestského centra CMC Petržalka (v dotyku s Marínou Lido) a zóny Eurovea;
- v lokalite Zimného prístavu rešpektovať trasovanie nového komunikačného prepojenia - predĺženie Pribinovej ulici na Prístavnú ul., do križovatky Prístavná - Súkennícka;

- v osobnom prístave v Starom Meste v lokalite pri bývalom areáli PKO rešpektovať umiestnenie pobytového pontónu, ako rozšírenie verejných priestorov v uvedenej lokalite;
- v rámci definovaných prístavísk výletných a kajutových lodí na voľnom toku Dunaja skoordinať ich polohu a funkčné využitie s možnosťami a potenciálom organizácie nábrežnej časti Dunaja (daný charakter promenády, možnosti parkovania a prístupu, využitie objektov / parterov objektov orientovaných smerom na nábrežnú hranu a podobne).

K variantom usporiadania nákladného prístavu nemá osobitné pripomienky.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Rešpektuje sa. Pripravované stavby a umiestnenie zariadení, ktoré sú v súlade s územným plánom mesta budú rešpektované pri realizácii plánovaných projektov rozvoja verejných prístavov. Plánované aktivity nebudú mať negatívny dopad na organizáciu nábrežnej časti Dunaja a promenády. Okresný úrad Bratislava požiadavku na zohľadnenie opodstatnených pripomienok dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti zahrnul do odporúčaní v tomto záverečnom stanovisku.

8. Popper Capital, s.r.o., Dvořákovo nábrežie 10, 811 02 Bratislava zo dňa 24.06.2020

Po preštudovaní predloženej správy o hodnotení spoločnosť Popper Capital, s.r.o., ktorú je podľa tejto spoločnosti potrebné považovať za dotknutú verejnosť, si uplatňuje nasledovné stanovisko:

Z navrhovaných variantov možného usporiadania osobného prístavu zásadne nesúhlasí s variantom 1 - s rozšírením osobného prístavu do lokality Eurovea. V popísanom variante je konštatované, že územie sa nachádza v bezprostrednej blízkosti centra mesta Bratislavy a je v súlade s koncepciou rozvoja mesta Bratislava. S týmto konštatovaním sa nestotožňujeme a vzhľadom na povahu lokality, na jedinečnosť riešenia nábrežnej hrany, kedy obyvatelia a návštevníci zóny majú v rámci širšieho centra Bratislavy jedinú možnosť priameho kontaktu s Dunajom, považujeme rozšírenie osobného prístavu do tejto polohy (do zóny Eurovea) za nevhodné.

S variantom 2 usporiadanie osobného prístavu súhlasí za rešpektovania nasledovných podmienok:

- žiada rešpektovať priestor pre uvažovanú pešiu prepojovaciu lávku oboch brehov v Dunaja medzi plánovanou zónou celomestského centra CMC Petržalka (v dotyku s Marínou Lido) a zóny Eurovea;
- v lokalite Zimného prístavu rešpektovať trasovanie nového komunikačného prepojenia - predĺženie Pribinovej ulici na Prístavnú ul., do križovatky Prístavná - Súkennícka;
- v osobnom prístave v Starom Meste v lokalite pri bývalom areáli PKO rešpektovať umiestnenie pobytového pontónu, ako rozšírenie verejných priestorov v uvedenej lokalite;
- v rámci definovaných prístavísk výletných a kajutových lodí na voľnom toku Dunaja skoordinať ich polohu a funkčné využitie s možnosťami a potenciálom organizácie nábrežnej časti Dunaja (daný charakter promenády, možnosti parkovania a prístupu, využitie objektov / parterov objektov orientovaných smerom na nábrežnú hranu a podobne).

K variantom usporiadania nákladného prístavu nemá osobitné pripomienky.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Rešpektuje sa. Pripravované stavby a umiestnenie zariadení, ktoré sú v súlade s územným plánom mesta budú rešpektované pri realizácii plánovaných projektov rozvoja verejných prístavov. Plánované aktivity nebudú mať negatívny dopad na organizáciu nábrežnej časti Dunaja a promenády. Pri realizácii konkrétnych projektov budú vedené konzultácie s vlastníkmi pozemkov. Okresný úrad Bratislava požiadavku na zohľadnenie opodstatnených pripomienok dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti zahrnul do odporúčaní v tomto záverečnom stanovisku.

9. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie (kraj) pod č. OU-BA-OSZP1-2020/083909/ANJ, zo dňa 13.07.2020

Orgán ochrany prírody kraja:

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (ďalej len „okresný úrad v sídle kraja“) ako dotknutý orgán ochrany prírody, vydáva podľa § 9 ods. 2 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), na základe odborného stanoviska Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky, Generálneho riaditeľstva, so sídlom Tajovského 28B, 974 01 Banská Bystrica, č. CHKOPNaDL-BA 074-003/2020 zo dňa 01. 07. 2020, toto záväzné stanovisko:

Pri návrhu riešenia nákladného prístavu považuje za prijateľné varianty 2 a 3, variant 1 považuje za neprijateľný z dôvodu predpokladaných negatívnych vplyvov na chránené územia, ako aj z dôvodu likvidácie lesných porastov v Ramsarskej lokalite Dunajské luhy. Pri návrhu riešenia osobného prístavu sú obe predložené varianty prijateľné za predpokladu, že pri realizácii „Marina LIDO“ sa nebude zasahovať do chráneného územia CHA Soví les a plošný záber tohto zámeru bude ukončený západne od mosta Apollo. Rovnako v prípade realizácie, „Marina AUŠPIC“ sa nebude zasahovať do chráneného územia CHA Pečniansky les.

Upozorňuje, že všetky plánované projektové zámery navrhované v rámci „Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ bude potrebné posúdiť podľa zákona o posudzovaní alebo podľa zákona č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (§ 28 ods. 7) a vyhodnotiť ich vplyvy na chránené územia národnej i európskej sústavy chránených území. Pri projektovaní osobného prístavu v lokalitách Marina AUŠPIC, Osobný prístav Petržalka a Marina LIDO požaduje postupovať v súlade s aktualizáciou Vodného plánu Slovenskej republiky, t. j. aspoň časti brehov v týchto lokalitách riešiť prírode blízkym spôsobom, ponechávať ich rozvoľnené s hĺbkovou variabilitou a pod.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. Aktivity prístavu budú realizované mimo CHA Soví les a CHA Pečniansky les. Oba varianty rozvoja osobného prístavu budú mať na základe priebežného hodnotenia mierne negatívny vplyv na CHA Soví les. Pri príprave jednotlivých projektových zámerov „Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ budú vypracované všetky potrebné štúdie a budú posúdené podľa zákona č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (§ 28

ods. 7). Orgán ochrany prírody posudzuje návrh plánu alebo projektu z hľadiska možnosti jeho významného vplyvu na územie európskej sústavy chránených území a vydáva k nemu odborné stanovisko. Orgán ochrany prírody vydáva odborné stanovisko k návrhu plánu alebo projektu z vlastného podnetu alebo na základe žiadosti navrhovateľa. Ak orgán ochrany prírody vydáva záväzné stanovisko k návrhu programu starostlivosti o lesy podľa § 9 ods. 1 písm. m), ktorý sa vzťahuje na územie európskej sústavy chránených území, odborné stanovisko je jeho súčasťou. Vodný plán Slovenska bol doplnený do Správy o hodnotení a zohľadnený v strategickom dokumente (kapitola III.5).

Orgán štátnej vodnej správy kraja :

Z hľadiska ochrany vodných pomerov je navrhovaná zmena činnosti možná za predpokladu, že bude zabezpečená všestranná ochrana povrchových a podzemných vôd, ochrana ich tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie vôd a obnovy ich zásob a zmeny budú realizované v súlade so stanoviskom SVP ako správcu toku. Stavebník je povinný podľa § 30 vodného zákona pri činnostiach, ktoré môžu ovplyvniť stav povrchových a podzemných vôd a vodných pomerov vynaložiť potrebné úsilie na ich uchovanie a ochranu.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. V danom prípade sa nejedná o zmenu činnosti, ale o posúdenie strategického dokumentu. Budú dodržané všetky následnosti zákona 364/2004 § 30 vodného zákona – všeobecné povinnosti pri vykonávaní činnosti a vynaložené potrebné úsilie na ich uchovanie a ochranu.

Orgán štátnej správy odpadového hospodárstva kraja:

V stanovenej lehote nebolo doručené stanovisko.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Stanovisko je bez vyjadrenia

Orgán prevencie závažných priemyselných havárií kraja:

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja príslušný podľa ustanovení § 1 odsek 1 písm. b) a § 4 odsek 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa ustanovení § 23 odsek 1 písm. c) a § 14 odsek 4 zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva k predmetnej správe o hodnotení strategického dokumentu nasledovné záväzné stanovisko:

Z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií nemá zásadné pripomienky.

Zároveň dodáva, že je nevyhnutné rešpektovať ochranné pásma podnikov spadajúcich pod dikciu zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov tak, aby sa nezvýšilo riziko závažnej priemyselnej havárie a jej následky na zdravie ľudí, životné prostredie a majetok.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. Strategický dokument rešpektuje platnú legislatívu EÚ a SR. Pri realizácii jednotlivých aktivít „Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ bude podľa zákona č. 128/2015 dodržané ochranné pásma podnikov a všetky následnosti daného zákona.

10. Okresný úrad Bratislava, pod č. OU-BA-OSZP3-2020/084851/GOD, zo dňa 23.06.2020

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny nemá k predloženej správe o hodnotení špeciálne pripomienky ani výhrady proti realizácii navrhovanej činnosti alebo podmienky pre jej posúdenie podľa osobitných predpisov, či požiadavky na rozsah poprojektovej analýzy. Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny označuje za najvhodnejší variant č. 2 alebo č. 3, ktoré vyžadujú menší zásah do drevinnej vegetácie.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Berie sa na vedomie. Stanovisko je bez námietok.

11. Ministerstvo životného prostredia SR, pod č. 8510-2020/4.1 28041/2020, zo dňa 23.06.2020

Z hľadiska vecnej pôsobnosti sekcia vôd Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky k predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu predkladá nasledovné stanovisko:

Žiada do dokumentu implementovať ciele a opatrenia vyplývajúce z koncepčných a plánovacích dokumentov na úseku vodného hospodárstva. Jedná sa najmä o nasledovné dokumenty:

- Vodný plán Slovenska (aktualizácia 2015),
- H20DNOTA JE VODA - akčný plán na riešenie dôsledkov sucha a nedostatku vody,
- Dunajská stratégia - stratégia Európskej únie pre podunajskú oblasť, ktorú schválila Európska komisia 8. 12. 2010.

K návrhom variantu nákladného prístavu odporúča prednostne využívať už v súčasnosti zastavané plochy, ktoré by podliehali rekonštrukcii, t. j. variant č. 2, príp. č. 3

K návrhom variantu osobného prístavu odporúča situovať činnosti spojené s osobným prístavom v lokalite od Starého mosta smerom po toku k areálu prístavu na ľavom (Ružinov) brehu Dunaja.

K nákladnému a osobnému prístavu odporúča:

- zefektívniť a zmodernizovať stav jestvujúcich objektov prístavu zohľadnením súčasných ako aj výhľadových požiadaviek na ich prevádzkovanie
- zaoberať sa odstraňovaním environmentálnych záťaží nachádzajúcich sa v areáli prístavu ako aj odstraňovaním znečistenia vzniknutého pri prekládke tovarov a prevádzke prístaviska s vytvorením opatrení na elimináciu ďalšieho znečisťovania
- zamerať sa na prednostné využívanie v súčasnosti kontaminovaných plôch (ktoré by podliehali odstráneniu zdroja znečistenia), ako aj rekonštrukciu v súčasnosti nevyhovujúcich

objektov a zariadení v rámci prístaviska (ktorá by vytvorila miesto pre prípravu nových plôch plniacich účely prístaviska)

Pri realizácii prvkov navrhovaných činností v rámci vymedzeného územia ochranného pásma vodárenského zdroja žiada postupovať s ohľadom na zabezpečenie predmetu ochrany pred poškodením.

S ohľadom na umiestnenie navrhovaných objektov v bezprostrednej blízkosti vodného toku je potrebné realizovať protipovodňové opatrenia na ich zabezpečenie pred poškodením.

Upozorňuje, že navrhovaná činnosť rozvoja verejného prístavu, ktorá okrem iného predpokladá zabratie plôch za účelom kotvenia na oboch brehoch Dunaja, zasiahne do výkonu práv (povinností) správcu vodných tokov vyplývajúcich mu z osobitných predpisov. Z uvedených dôvodov je potrebné zosúladiť predmetný rozvoj s požiadavkami a s podmienkami stanovenými správcom vodohospodársky významných vodných tokov.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Akceptuje sa. Dokument Vodný plán Slovenska bol do SOH implementovaný v kapitole III.5. H20DNA JE VODA (Akčný plán na riešenie dôsledkov sucha a nedostatku vody) je súčasťou Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy - aktualizácia (2018), ktorý je primerane zohľadnený v SOH strategického dokumentu v kapitole III.5.

Z hľadiska vzťahu k environmentálnym záťažiam je možné konštatovať, že k odstráneniu existujúcich a evidovaných environmentálnych záťaží by malo dôjsť na základe platných legislatívnych požiadaviek bez ohľadu na ďalší rozvoj prístavu. Výnimku predstavuje variant 2 rozvoja osobného prístavu, kedy tento variant predpokladá preverenie možnosti odstránenia environmentálnej záťaže v akvatóriu južného a severného bazéna Zimného prístavu (táto záťaž nie je evidovaná). Hoci je možné konštatovať určité riziká pri vykonaní sanácie (dočasné vplyvy), z dlhodobého pohľadu sa jedná o pozitívny vplyv zníženia znečistenia v dotknutom území. Súčasťou správy o hodnotení je aj strategický cieľ zaoberajúci sa revitalizáciou súčasných polôh osobného prístavu. Vzhľadom k modernizácii prístavných zariadení a zavádzaniu inovatívnych technológií šetrnejších voči životnému prostrediu je možné predpokladať obmedzenie množstva znečisťujúcich látok, ktoré sa môžu do vodného prostredia dostávať pri bežnej prevádzke prístavu, lepšie usporiadanie prístavu a modernizácia systému riadenia lodnej prevádzky obmedzí riziko havárií.

V osobnom prístave dôjde k modernizácii prístavných zariadení, ale zároveň je predpokladané podstatné navýšenie intenzity prevádzky osobných a rekreačných lodí.

Pri ochrane ochranného pásma vodárenských zdrojov budú dodržané všetky následnosti zákona 364/2004 § 32 vodného zákona. Protipovodňové opatrenia budú rozpracované v ďalšom stupni realizácie projektových zámerov. Prerokovanie so správcou toku SVP, š.p., bolo uskutočnené približne. Posledná konzultácia prebehla dňa 21.1.2022. Prípadné pripomienky a odporúčania budú zohľadnené pred predložením strategického dokumentu na schválenie. Verejné prístavy a.s. pravidelne informujú správcu toku o plánovanom rozvoji verejného prístavu. Okresný úrad Bratislava požiadavku na rešpektovanie odporúčaní MŽP SR na úseku vodného hospodárstva zahrnul do odporúčaní a podmienok tohto záverečného stanoviska.

12. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, pod č. 06990/2020/SVD/48303, zo dňa 17.06.2020

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky sa podieľalo na príprave strategického dokumentu „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“, kde vyslovilo svoje pripomienky, pričom tieto boli zohľadnené.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Stanovisko je bez pripomienok.

13. Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Bratislave, pod č. KRHZ-BA-OPP-2020/000446-022, zo dňa 11.06.2020

Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Bratislave podľa § 35 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov k predloženej správe o hodnotení činnosti „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ dáva nasledovné stanovisko:

Z hľadiska protipožiarnej bezpečnosti nemá Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Bratislave pripomienky k predloženej správe o hodnotení činnosti.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Stanovisko je bez pripomienok.

14. Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava, list č. 12900/2021/ROP-002-P/17455 zo dňa 29.06.2021

Dopravný úrad, ako dotknutý orgán štátnej správy na úseku civilného letectva v zmysle ustanovenia § 28 ods. 3 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, nemá k uvedenému materiálu pripomienky za predpokladu, že budú rešpektované obmedzenia vyplývajúce z ochranných pásiem (ďalej len „OP“) Letiska M.R. Štefánika Bratislava (ďalej len „letiska“), OP leteckého pozemného zariadenia „Radar pre koncovú riadenú oblasť letiska (TAR LZIB - sektor A) a prekážkových rovín a plôch heliportu River Park časť E, blok 3 (hotel), ktoré sú v platnej územnoplánovacej dokumentácii VÚC Bratislavského kraja a taktiež hlavného mesta SR Bratislavy zapracované ako regulatívy priestorového a funkčného využitia územia, a to:

- OP letiska a OP leteckého pozemného zariadenia „Radar pre koncovú riadenú oblasť letiska (TAR LZIB - sektor A)“, kde je najkritickejšie výškové obmedzenie stavieb, zariadení nestavebnej povahy (vrátane použitia stavebných a iných mechanizmov) a pod. v úrovni nadmorskej výšky 180,0 m n.m. Bpv, t. j. výšky cca od 44,0 m od úrovne terénu (stanovená OP kužeľovej prekážkovej plochy letiska a OP kužeľovej plochy radaru pre najbližší bod riešeného územia voči letisku v časti nákladný prístav); pričom vzhľadom na skutočnosť, že

časť riešené územie sa nachádza v priestore existujúcej a odsúhlasenej výškovej zástavby západne od letiska medzi predĺženými osami vzletových a pristávacích dráh RWY 04/22 a RWY 13/31, je možné po predchádzajúcom súhlase Dopravného úradu realizovať objekty aj s výškami nad úroveň daných OP;

- prekážkových rovín a plôch Heliportu River Park časť E, Blok 3 (Hotel), kde je odporúčané najkritickejšie výškové obmedzenie stavieb, zariadení nestavebnej povahy (vrátane použitia stavebných a iných mechanizmov) a pod. v úrovni nadmorskej výšky 207,0 m n.m. Bpv, t. j. výšky cca od 71,0 m od úrovne terénu (stanovená prechodovou plochou v časti osobný prístav).

Taktiež chceme upozorniť, že pri funkčnom využití územia vo vzletovom a približovacom priestore letiska na vzletovú a pristávaciu dráhu 04/22 a v blízkosti heliportu a jeho priestoru vzletu a priblíženia na alebo z heliportu (kde je povolená denná aj nočná prevádzka H24) je nutné zohľadniť zvýšenú hladinu hluku z leteckej dopravy.

Z pohľadu Dopravného úradu neexistujú žiadne vplyvy, ktoré by mali byť v strategickom dokumente posúdené podrobnejšie, teda také, ktoré by mali byť posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Akceptuje sa. Požiadavka Dopravného úradu je zahrnutá v odporúčaniach tohto záverečného stanoviska.

V prehľade nižšie je uvedený zoznam účastníkov konania a vyhodnotenie preferovaných variantov.

Vyhodnotenie preferovaných variantov účastníkov konania SEA:

1. Hlavné mesto SR Bratislava -nákladný prístav variant 3; osobný prístav variant 2
2. Magistrát hl. mesta SR Bratislava - neuplatňuje si požiadavky na variant
3. Okresný úrad Bratislava, OPaK okresu - neuplatňuje si požiadavky na variant
4. RUVZ BA - neuplatňuje si požiadavky na variant
5. Eurovea, a.s. - variant 2 (osobný prístav)
6. MČ Bratislava - Petržalka -variant 2 (osobný prístav)
7. MČ Bratislava – Ružinov - nákladný prístav Variant 2/3; pre osobný var.2
8. Eurovea 2, s.r.o -variant 2 (osobný prístav)
9. Popper Capital, s.r.o.- variant 2 (osobný prístav)
10. Okresný úrad Bratislava, OSZP kraj: OPaK kraja - nákladný prístav variant 2/3; osobný prístav oba varianty; Orgán ŠVS kraja - neuplatňuje si požiadavky na variant; Orgán prevencie závažných priemyselných havárií - neuplatňuje si požiadavky na variant
13. Okresný úrad Bratislava, OPaK okresu - nákladný prístav variant 2/3
14. MŽP SR- nákladný prístav variant 2/3
15. Gené Martan - neuplatňuje si požiadavky na variant
16. MINDOP SR- neuplatňuje si požiadavky na variant
17. KR HaZZ v Bratislave - neuplatňuje si požiadavky na variant
18. MČ Bratislava - Staré Mesto - bez stanoviska

19. Bratislavský samosprávny kraj - bez stanoviska
20. Overon, a.s. - bez stanoviska
21. Petržalský okrásľovaci spolok - bez stanoviska
22. Smart City Bridge s.r.o. - bez stanoviska
23. Združenie domových samospráv – bez stanoviska

Z predložených stanovísk v počte 17 ks si 8 účastníkov procesu posudzovania strategického dokumentu neuplatňuje požiadavky na variant, 6 účastníkov uprednostňuje variant 2 osobného prístavu a 1 účastník uprednostňuje variant 3 nákladného prístavu. Nákladný prístav vo variantoch 2/3 uprednostňujú 4 účastníci konania. Šiesti účastníci konania nedoručili stanovisko k správe o hodnotení strategického dokumentu. Vyjadrenia účastníkov procesu posudzovania strategického dokumentu sa stotožňujú so zámerni o odporúčaných variantoch spracovateľa správy o hodnotení.

7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Obstarávateľ oznámil v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z. termín verejného prerokovania pod listom č. 15/2021/202-1 606 zo dňa 12.5.2021, zverejnené dňa 19.5.2021 na internetovej stránke www.enviroportal.sk. Verejné prerokovanie správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie „Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ podľa ustanovenia § 17 ods. 9 zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. sa uskutočnilo 4. 6. 2021 o 10:50 hod. a 14:00 hod. na Ministerstve dopravy a výstavby SR, Námestie slobody 6, Bratislava, miestnosť č. 5 na 1. poschodí. Prvé verejné prerokovanie (dopoludnia) bolo primárne určené zástupcom verejnej správy, druhé (popoludní) bolo určené ostatnej verejnosti. Program oboch prerokovaní bol totožný.

Prvé verejné prerokovanie bolo z technických príčin súvisiacich s online prenosom oneskorené cca o 50 minút, o potrebný čas bolo prerokovanie v závere predĺžené, aby boli zodpovedané všetky otázky. Druhé prerokovanie prebiehalo od 14:00 do 15:15. Záznamy z oboch prerokovaní boli dočasne dostupné na internetovej stránke youtube.com.

Verejné prerokovanie sa uskutočnilo počas platnosti protipandemických opatrení súvisiacich s ochorením covid - 19. V zmysle zákona a rešpektovania protipandemických opatrení bola kapacita verejných prerokovaní obmedzená na 25 účastníkov a účasť verejností bola zabezpečená kombináciou prezenčnej a dištančnej formy. Dištančná forma účasti na rokovaní bola zabezpečená vysielaním naživo cez video stream s možnosťou kladenia otázok v online diskusii.

Program oboch prerokovaní bol totožný a skladal sa z nasledujúcich bodov:

- Prezentácia strategického dokumentu Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava - Fáza II (Žilinská univerzita)
- Prezentácia záverov hodnotenia vplyvov Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava - Fáza II na životné prostredie (Integra Consulting s.r.o)
- Diskusia

Písomný záznam z prvého verejného prerokovania (od 10:50):

Prítomných aj online pripojených účastníkov privítal moderátor, ktorý predstavil základný princíp a ciele Stratégie rozvoja verejného prístavu - Fáza II a účel verejného prerokovania Správy o hodnotení strategického dokumentu. Účastníkov oboznámil s možnosťami zapojenia sa do diskusie. Verejné prerokovanie otvoril a prítomných privítal za navrhovateľa Ing. Zoltán Ács, predseda predstavenstva, Verejné prístavy, a. s.

Nasledovala prezentácia samotnej Stratégie rozvoja verejného prístavu - Fáza II, ktorú odprezentoval zástupca riešiteľa Ing. Tomáš Kalina, PhD. (Žilinská univerzita). Stratégia rozvoja verejného prístavu - fáza II predstavuje komplexný dokument vytvorený na základe existujúcich projektov koncepciu ktorá by stanovila ďalší postup vývoja verejného prístavu Bratislava pre najbližších 25-30 rokov. Ing. Tomáš Kalina, PhD. objasnil postup prípravy strategického dokumentu a opísal kľúčové problémy prístavu Bratislava, ktoré koncepcia rieši. Následne opísal varianty riešenia stratégie vytvorené na základe dopytovej analýzy.

Za spracovateľov Správy o hodnotení vystúpil Mgr. Martin Smutný (Integra Consulting s.r.o.), ktorý odprezentoval hodnotenie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, vyhodnotenie porovnania navrhovaných variantov vrátane nulového variantu, vyhodnotenie vplyvu strategického dokumentu na lokality sústavy Natura 2000 a tiež formuláciu opatrení na minimalizáciu možných významných negatívnych vplyvov. Mgr. Smutný uviedol, že z porovnania variantov vyplýva odporúčanie neuvažovať ďalej o realizácii variantu 1 rozvoja nákladného prístavu. Rozdiely vo variantoch 2 a 3 rozvoja nákladného prístavu sú viac-menej marginálne, iba v oblasti hluku je variant 3 o niečo lepší ako variant 2. U osobného prístavu je mierne lepší variant 2, no na úrovni všeobecnosti dokumentu sú vplyvy variantov stratégie rozvoja osobného prístavu veľmi podobné. V závere prezentácie zástupca spracovateľa SEA oboznámil účastníkov o ďalšom postupe posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie.

Počas oboch prezentácií bolo možné zasielať prípadné otázky k prezentáciám aj elektronicky do komentára pod online prenosom.

Nasledovala diskusia účastníkov. Boli vznesené nasledovné pripomienky, otázky a stanoviská:

1. p. Marcel Slávik –pripomienky:

Súhlasí s optimálnym variantom. Požaduje oboznámiť o záveroch konferencie stratégie rozvoja vodnej dopravy. Spýtal sa na zohľadňovanie kumulatívnych vplyvov s prevádzkou Gabčíkova a prístavu v Komárne.

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Stratégia rozvoja prístavu prebiehala zvlášť pre prístavy v Komárne a v Bratislave, ale ich spracovanie bolo zosúladené prostredníctvom dopytovej analýzy. Synergie sú už v oboch Masterplanoch zapracované.

Ako si štát predstavuje rozvoj lodníctva?

Odpoveď: Ing. Katarína Šubertová (VP): Strategický plán rozvoja dopravy Slovenska do roku 2030 rieši aj vodnú dopravu a je verejne prístupný na internete (<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/strategia/strategicky-plan-rozvoja-dopravy-sr-do-roku-2030>).

dodatočne zodpovedané:

Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Ako je uvedené vyššie, strategický plán rozvoja dopravy Slovenska do roku 2030 rieši aj vodnú dopravu a je verejne prístupný na internete

(<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/strategia/strategicky-plan-rozvoja-dopravy-sr-do-roku-2030>).

Zóna Chalupkova, respektíve rozšírené mestské centrum mení charakter z industriálneho a priemyselného na luxusný, business, v súvislosti s tým nepovažuje za vhodné, že v Zimnom prístave sa uvažuje naďalej s prekládkou rúd, paliva atď. s veľmi silným environmentálnym dopadom. Neuvažovali riešitelia o koncentrácii týchto činností do bazéna Pálenisko? Odporúča dôraznejšie sa zamerať na mestskú Marínu a využitie severnej časti prístavu na technické pamiatky a taktiež na obchod a business.

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Preferovaným variantom z multikriteriálneho posudzovania je variant, ktorý počíta s vymiestnením prekládkových činností zo Zimného prístavu do prístavu Pálenisko. Práve Zimný prístav by mal plniť funkciu osobného prístavu a mestskej Maríny s prispôbením infraštruktúry, služieb a zohľadnením pamiatok.

V prístave Pálenisko by sa koncentrovala prekládková činnosť, ktorá teraz prebieha v rámci Zimného prístavu. Funkcia Zimného prístavu by naďalej ostala ochranná pre kotvenie lodí.

Ing. Zoltán Ács (VP): Dodal, že VP spolupracujú s mestom a mestskými časťami a poznamenal, že v rámci rozvoja verejného prístavu chcú VP otvoriť diskusiu s partnermi, resp. všetkými príslušnými subjektmi.

p. Mackovič, KPÚ - pripomienky:

Otázka na oblasť medzi novým a starým mostom, ako si predstavujú Verejné prístavy rozvoj osobného prístavu v tejto časti, nakoľko sa pohybujú v kontakte s kultúrnou pamiatkou (Sadom J. Kráľa), v území pamiatkovej zóny a v priestore chráneného líniového pohľadu na Staré Mesto.

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): V rámci Masterplanu boli vyšpecifikované také časti vymedzeného územia verejných prístavov na voľnom toku, na ktorých je možné z nautického hľadiska umiestniť plávajúce zariadenia. Pri povoľovaní umiestnenia takéhoto zariadenia v procese má priestor na vyjadrenie názoru aj mesto. Masterplan neurčoval konkrétne lokality.

Aj KPÚ má čo povedať do spôsobov využívania lokality.

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): V rámci implementácie Masterplanu má byť spracovaná aj metodika, ktorá má jasne stanoviť, kto sa má v rámci povoľovacieho konania vyjadriť k zámerom v rámci verejných prístavov.

Tereza Bartošiková, KPÚ, referát technických pamiatok – pripomienky:

Čo všetko bolo posudzované v rámci vplyvov na kultúrne pamiatky v rámci prístavu?

Odpoveď: Mgr. Martin Smutný (Integra Consulting): V analýze SEA bol pripravený prehľad pamiatok, v rovine všeobecnosti Masterplanu nebolo možné vyhodnotiť konkrétne vplyvy na jednotlivé pamiatky, nakoľko nie je známe konkrétne využitie jednotlivých častí verejného prístavu. V dokumentácii SEA bolo upozornené, kde sa pamiatky nachádzajú a v prípade ďalšieho riešenia bude potrebné na ne brať ohľad. Do väčšej miery SEA nejde.

Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Počas tvorby Masterplanu boli brané do úvahy jestvujúce pamiatky, aj objekty plánované na vyhlásenie pamiatkových objektov.

Pamiatky Vodná dielňa, výťah sú právoplatne vyhlásené dlho. Ja som spracovávala návrh na vyhlásenie prístavných bazénov, skladu č. 17 a žeriavov v roku 2017, kedy boli pamiatky aj zdokumentované, právoplatné vyhlásenie týchto pamiatok je už 3 roky platné. Momentálne žiadne konanie o vyhlásení pamiatok neprebieha.

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Masterplan toto nerieši. Toto by malo byť predmetom štúdie realizovateľnosti na danú lokalitu.

Ondrej Medvecký, Smart City Bridge – pripomienky:

Neuzavreté vyhlásenie ochranného pásma pamiatok môže mať dopad na Masterplan.

Odpoveď: KPÚ, referát technických pamiatok: Ochranné pásmo zimného prístavu bolo prvý krát spomenuté v roku 2016. Ochranné pásmo má slúžiť na ochranu pamiatok, nejde o prísnu reguláciu ako pamiatková zóna alebo rezervácia. Ochranné pásmo je najslabšia územná ochrana pamiatok.

KPÚ, p. Mackovič,: Ochranné pásmo nebráni rozvoju, stanovuje určité regulácie.

Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Objekty, ktorých sa to týka nie sú vlastníctvom verejných prístavov. Masterplan rieši najmä majetok VP.

Aká je vízia role VP v Zimnom prístave po vymiestnení prekládkovej činnosti do bazéna Pálenisko?
Ako operátor rekreačnej a osobnej dopravy?

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Tzv. „Landlord model“ počíta s tým, že verejné prístavy budú majiteľom infraštruktúry iba do istej miery s tým, že ďalšie činnosti by išli cestou vlastníctva súkromným majiteľom.

Marcel Slávik- Sprostredkovane kladie otázku diváka z SMS správy – pripomienky:

Aké je riešenie starých environmentálnych záťaží, kde sú a čo sa s nimi plánuje robiť?

Odpoveď: Mgr. Martin Smutný (Integra Consulting): Starých environmentálnych záťaží je v areáli prístavov viac, najzávažnejšia je v oblasti Páleniska, kde v gescii MŽP prebiehal prieskum a plánuje sa sanácia záťaže.

Ing. Katarína Šubertová (VP): Environmentálna záťaž vo VP je oficiálne evidovaná v informačnom systéme, SR poverila MZP sanáciou tejto záťaže.

Ing. Zoltán Ács (VP): Prebiehajú aj prieskumy, ktoré by mali v tomto roku byť ukončené a vyhodnotené.

Aké je riešenie statickej dopravy?

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Otázka na štúdiu realizovateľnosti.

Tereza Bartošiková, KPÚ, referát technických pamiatok – pripomienky:

V súvislosti s environmentálnymi záťažami, ako je to s nevybuchnutou muníciou z 2. sv. vojny?

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): V minulosti bola nájdená munícia v rámci riešenia údržby dna. Na riešenie tohto problému budú potrebné financie.

Ing. Zoltán Ács (VP): VP evidujú tento problém a pracujú s ním, snažia sa získať dokumentáciu a hľadať riešenia na vyhodnotenia a preskúmanie prostredia.

KPÚ vie poskytnúť materiály, plány, hĺbky dna a iné informácie

Odpoveď: Ing. Zoltán Ács (VP): Poďakoval za verejné prístavy.

otázky z online prenosu

Róbert Palša – pripomienky:

V blízkosti Páleniska je dnes prekládka kontajnerov vlak - nákladné auto spoločnosťou Železničná spoločnosť Cargo Slovakia. Plánuje sa integrovať takáto prekládka do prístavu Pálenisko? Je technicky možné preložiť železničnú trať tak aby nezasahovala do dnešného zimného prístavu? Teda aby železničná obsluha Páleniska bola nezávislá od územia za prístavným mostom?

dodatočne zodpovedané:

Verejné prístavy: V prístave Pálenisko existuje možnosť prekládky v rámci 3 módov dopravy. Obojsmerná prekládka voda - železnica, voda - cesta, cesta - železnica. Túto prekládku realizuje v rámci prístavu spoločnosť SPaP v spolupráci s firmou Maersk. Nie je nám známy žiadny zámer presunu alebo prepojenia prekládkovej činnosti medzi oboma terminálmi. Železničnú vlečku v zimnom prístave nie je možné zrušiť v plnom rozsahu vzhľadom na dĺžkové štandardy železničnej vlečky vyžadované pri manipulácii s nákladnými železničnými súpravami. Zároveň, existujúca železničná vlečka v zimnom prístave môže byť v budúcnosti využitá pri rozširovaní prímestskej osobnej železničnej dopravy.

Dorota Ciompova – pripomienky:

Terminál je v záplavovej oblasti. Keď budú záplavy a narazí do terminálu niečo, vybuchne to? Bude to hoieť? Unikne do vzduchu/vody niečo nebezpečného?

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Terminál je dimenzovaný na tisícročnú vodu, potenciálny únik z fyzikálneho hľadiska nespôsobí kontamináciu vody a pôdy, nakoľko ide o prchavý plyn. Ovzdušia áno, ale výbušnosť sa nepredpokladá vďaka otvorenému priestoru v ktorom by po potenciálnom úniku došlo k rozptylu.

Jezdí nyní nějaké lode po Dunaji na LNG?

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Zo štatistík rokov 2014-2015 bolo prevádzkované jedno plavidlo. LNG ako palivo do lodí je v začiatkoch.

Martin Mišík – pripomienky: Dobrý deň. Ako bude konzultovaný Masterplan s mestom Bratislava, lebo Mesto, prostredníctvom MIB pracuje na Bratislavskom dunajskom parku. Ako bude Masterplan konzultovaný s vodákmi?

Odpoveď:

Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Komunikačná platforma ohľadom vodnej dopravy bola vytvorená v rámci nedávnej konferencie v súvislosti so Stratégiou rozvoja dopravy na Slovensku.

Mgr. Martin Smutný (Integra Consulting): V rámci procesu SEA boli v súlade so zákonom zúčastnené mesto aj mestské časti ako v časti zisťovacieho konania tak aj v tejto fáze.

Ing. Zoltán Acs (VP): Masterplan bude prerokovaný nielen s mestom, ale aj s mestskými časťami Ružinov a Staré Mesto. Plánované sú aj ďalšie rokovania.

Ing. Katarína Šubertová (VP): Mesto sa k procesu SEA vyjadrovalo písomne. Jeho stanoviskom bolo, že stratégiu podporuje a súhlasí s výberom variantov.

Je veľká obava, že umiestňovanie ďalších plávajúcich zariadení na brehoch Dunaja je hrozbou pre verejný záujem, prístup k vode, urbanizmus, bezpečnosť vodákov, správ toku. Ďakujem.

Odpoveď: Ing. Zoltán Ács (VP): VP musia brať do úvahy to, že objekty vo VP sú súkromným majetkom, do budúcnosti v rámci rozvoja bude prebiehať diskusia akým spôsobom sa vyvinie projektová dokumentácia.

A čo konzultácie s vodákmi?

Odpoveď: Ing. Zoltán Acs (VP): VP sa nebránia žiadnej konzultácií so zainteresovanými.

Matej Hliničan – pripomienky:

Dobrý deň, prepáčte, ja som sa pripojil až teraz tak neviem, či ste na toto už neodpovedali, ale zaujíma ma ako vnímate fakt, že sa Slovensko prihlásilo k plánu uhlíkovej neutrality do roku 2050 a vy chcete v roku 2021 začať stavať terminál na fosílné palivo, ktorý má mať životnosť 20-40 rokov.

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Detaily ohľadom terminálu LNG budú prerokovávané na samostatnom prerokovaní k LNG. LNG ako palivo bolo vyhodnotené aj na úrovni Európy ako alternatívne lodné palivo. LNG môže byť aj bio, ako produkt z obnoviteľného zdroja.

Ďalšie otázky neboli uznesené, moderátor uzavrel diskusiu, poďakoval zúčastneným a pozval na ďalšie verejné prerokovanie o 14:00.

Písomný záznam z druhého verejného prerokovania - 14:00:

Prítomných aj online pripojených účastníkov privítal moderátor, ktorý predstavil základný princíp a ciele Stratégie rozvoja verejného prístavu - Fáza II a účel verejného prerokovania Správy o hodnotení strategického dokumentu. Účastníkov oboznámil s možnosťami zapojenia sa do diskusie.

Verejné prerokovanie otvoril a prítomných privítal Ing. Zoltán Ács, predseda predstavenstva, Verejné prístavy, a. s. Osobitne privítal prvú námestníčku primátora mesta Bratislavy Ing. Tatianu Kratochvílovú, spracovateľov Správy o hodnotení a Strategického dokumentu.

Za spracovateľa Strategického dokumentu vystúpil s prezentáciou o samotnej Stratégii rozvoja verejného prístavu Ing. Martin Jurkovič, PhD. (Žilinská univerzita). Stratégia rozvoja verejného prístavu - fáza II predstavuje komplexný dokument vytvorený na základe existujúcich projektov koncepciu ktorá by stanovila ďalší postup vývoja verejného prístavu Bratislava pre najbližších 25-30 rokov.

Ing. Tomáš Kalina, PhD. objasnil postup prípravy strategického dokumentu a opísal kľúčové problémy prístavu Bratislava, ktoré koncepcia rieši. Následne opísal varianty riešenia stratégie vytvorené na základe dopytovej analýzy.

Za spracovateľov Správy o hodnotení vystúpil Mgr. Martin Smutný (Integra Consulting s.r.o.), ktorý odprezentoval hodnotenie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, vyhodnotenia porovnania navrhovaných variantov vrátane nulového variantu, vyhodnotenie vplyvu strategického dokumentu na lokality sústavy Natura 2000 a tiež formulácia opatrení na minimalizáciu možných významných negatívnych vplyvov. Mgr. Smutný uviedol, že z porovnania variantov vyplýva odporúčanie neuvažovať ďalej o realizácii variantu 1 rozvoja nákladného prístavu. Rozdiely vo variantoch 2 a 3 rozvoja nákladného prístavu sú viac-menej marginálne, iba v oblasti hluku je variant 3 o niečo lepší ako variant 2. U osobného prístavu je mierne lepší variant 2, no na úrovni všeobecnosti sú vplyvy variantov osobného prístavu veľmi podobné. V závere prezentácie zástupca spracovateľa SEA oboznámil účastníkov o ďalšom postupe posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie.

Počas oboch prezentácií bolo možné zasielať prípadné otázky k prezentáciám aj elektronicky do komentára pod online prenosom.

Nasledovala diskusia účastníkov. Boli vznesené nasledovné pripomienky, otázky a stanoviská:

Katarína Juríková, Greenpeace – pripomienky:

Ako je možné, že v čase, keď riešime klimatickú krízu je v navrhovanej stratégii rozvoja verejného prístavu terminál na skvapalnený zemný plyn. Všetci veľmi dobre vieme, že zemný plyn je fosílné palivo, z 80% tvorené metánom. Ide o skleníkový plyn, ktorý má až 80-krát silnejší efekt na globálne otepľovanie ako oxid uhličitý. LNG terminál je v proti s cieľmi parížskej dohody, ako aj so záväzkom dosiahnutia uhlíkovej neutrality do roka 2050.

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Aktuálne prebieha diskusia k Stratégii rozvoja verejného prístavu, nie k samotnému LNG terminálu. LNG nemusí byť fosílnym palivom, nakoľko existuje aj tzv. BIO LNG, čo je obnoviteľný zdroj. V Bratislave bol navrhnutý terminál alternatívnych palív. Nie je to záležitosť čisto len LNG, ale akéhokolvek alternatívneho paliva aké bude k dispozícii pre vnútrozemskú vodnú dopravu. LNG môže mať v prípade úniku negatívne vplyvy, ale čo sa týka využitia v doprave, tak v porovnaní s využitím súčasných fosílnych palív má preukázateľne nižšie emisie skleníkových plynov aj pevných častíc. Zemný plyn bol prijatý ako alternatíva k týmto palivám. V súčasnosti ide o najjednoduchšie riešenie, ktoré technológie ponúkajú. Iné alternatívy sú zatiaľ iba vo fáze vývoja. LNG je prvý krok k ekologizácii lodnej dopravy.

Zástupca znepokojenej verejnosti – pripomienky:

Nesúhlasí, že LNG je pozitívnym riešením, z toho dôvodu, že predpokladaná životnosť LNG terminálu je 40 rokov, jeho vybudovaním sa zaviazeme na jeho využívanie na dlhé desaťročia, kedy by fosílna palivá už nemali byť využívané. Bio LNG nie je cesta dekarbonizácie, kapacity výroby sú z hľadiska pokrytia energetických nárokov v doprave iba 7%. Rozhodnutia o investíciách do podpory alternatívnych palív by mali padať už v súčasnosti a nemali by sa investovať do fosilnej infraštruktúry. Od roku 2026 sa nebude LNG považovať za udržateľnú investíciu. V celej Európe existuje jeden LNG terminál.

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): LNG terminálov riečnych je v Európe niekoľko desiatok, nie jeden. Problematika LNG terminálu bude podrobne riešená v samostatnom EIA procese.

Ing. Tatiana Kratochvílová – pripomienky:

Celé územie verejného prístavu, ktoré Strategický dokument rieši je zaťažené zmluvným vzťahom do roku 2027. Nebudú v tom čase dostupné lepšie technológie a iný pohľad na túto tému (?)

Odpoveď: Ing. Katarína Šubertová (VP): V roku 2027 končia dlhodobé nájomné zmluvy operátorovi v nákladnom prístave. Zostáva skutočnosť, že vlastníkom pozemkov sú verejné prístavy, ale vlastníkom infraštruktúry a superštruktúry je súkromná spoločnosť. Stratégia rozvoja verejného prístavu pojednáva o možnostiach riešenia majetkových vzťahov.

Kedy sa v konečnom dôsledku bude môcť realizovať modernizácia prístavu? Nevie si predstaviť, že v roku 2027 sa bude realizovať niečo čo sa nám zdá byť teraz dobré, osobne si myslím, že sa veľa vecí zmení.

Odpoveď: Ing. Katarína Šubertová (VP): Masterplan pojednáva o koncepcii, majetkové pomery budú riešené v štúdiu realizovateľnosti.

Ing. Zoltán Ács (VP): Môže vzniknúť aj taký stav, že do roku 2027 sa nezrealizuje nič. No to neznamena, že budeme teraz iba „svietiť a kúriť“, ale musíme robiť kroky dopredu.

Osobný prístav – brehy Dunaja medzi Prístavným mostom a mostom Lafranconi. Kde budú prístaviská pre osobnú lodnú dopravu. Mesto považuje za veľký problém vyvážovanie plávajúcich zariadení na brehoch Dunaja a má inú predstavu o využívaní brehov Dunaja. Kde budú možnosti pristáť s osobnou lodnou dopravou? Záujem o brehy Dunaja je veľký, táto možnosť možno zanikne. Mesto Bratislava zadáva štúdiu Bratislavský Dunajský park. Pre mesto je dôležité to čo je na brehu a aby boli brehy prístupné. Znehodnotenie brehov by bolo nevratné.

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Stratégia rozvoja verejného prístavu nešpecifikuje presné miesta, vytyčuje len miesta, ktoré sú z nautického hľadiska vhodné na umiestnenie plávajúcich zariadení. Proces umiestňovania aj s povoleniami by mala riešiť samostatná metodika, ktorou sa proces zjednoduší a sprehľadní vrátane zapojenia zainteresovaných subjektov.

Zástupca znepokojenej verejnosti – pripomienky:

Z verejných zdrojov sa investovali peniaze do štúdie na LNG terminál, EIA štúdie, napriek tomu, že aj na európskej úrovni nevieme kam v tejto oblasti budeme smerovať. Bude sa prijímať nová taxonómia a revízie, v ďalších krokoch treba preto postupovať veľmi obozretne.

Odpoveď: Ing. Zoltán Ács (VP): Určite áno, ďakujeme za poznámku, sme otvorení diskusii a podnetom a prijímať nové myšlienky.

Zástupkyňa iniciatívy Z lavíc do ulíc – pripomienky:

Z pohľadu mladej generácie je veľmi znepokojujúce, že v priebehu dekády dôjde k otepleniu klímy o 1,5 ° C. O 40 rokov, kedy skončí životnosť terminálu, pôjde o našu budúcnosť, a aj o životy ľudí, preto netreba brať zmenu klímy na ľahkú váhu a podporovať fosílnu infraštruktúru.

Moderátor: Všetci si uvedomujeme závažnosť situácie a aj preto je tu diskusia a snaha o nájdenie čo najlepšieho riešenia.

Zástupca znepokojenej verejnosti – pripomienky:

V našom stanovisku EIA k LNG terminálu sme tiež upozorňovali na dopravnú záťaž spojenú s prečerpávaním paliva do cisterien kamiónovej dopravy.

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Rozumiem Vášmu záujmu o túto tematiku, ale táto platforma nie je úplne najvhodnejšia na riešenie zámeru k LNG terminálu, ktorý je posudzovaný procesom EIA samostatne.

otázky z online prenosu

Účastník online diskusie – pripomienky:

Dobrý deň, navrhovanú marínu pre malé plavidlá v prístave postaví štát alebo súkromná firma? Kto ju bude prevádzkovať, súkromný alebo štátny sektor? Ďakujem.

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Stratégia rozvoja verejného prístavu načrtla rozvoj Zimného prístavu, ktorý smeruje k využitiu na rekreačnú plavbu. Kto bude realizovať tieto zmeny zatiaľ nie je známe. Predpokladá sa, že Verejné prístavy by mali byť majiteľmi infraštruktúry, aj budovateľmi maríny, prevádzkovateľom môže byť aj súkromná firma, nájomca.

Dorota Ciompova – pripomienky:

Chcete budovať i cisternové prekladisko, jak to ovlivní už tak neudržiteľnú dopravnú situáciu v Bratislave?

Odpoveď: Ing. Tomáš Kalina, PhD. (ŽU): Terminál prekládky tekutého nákladu v prístave už je. Čo sa týka kontajnerov, taktiež už v prístave je kontajnerové prekladisko. V časti bazén Pálenisko dochádza aj k prekládke palív z rafinérie Slovnaft, takže už tu ide o prekládku nebezpečného nákladu.

Lucia Trajterová – pripomienky:

V akom časovom horizonte sa uvažuje s premiestnením prekládky sypkých substrátov z hlavného toku Dunaja.

dodatočne zodpovedané:

Verejné prístavy: Časový harmonogram presunu prekládky zo Zimného prístavu do prístavu Pálenisko je naviazaný na vyriešenie majetkovo právnych vzťahov Prístavu Bratislava.

Ďalšie otázky neboli vznesené, moderátor uzavrel diskusiu, poďakoval zúčastneným a ukončil verejné prerokovanie.

Z priebehu verejného prerokovania bol vyhotovený záznam s prezenčnou listinou, ktorý spracovali Z. Lackovičová, L. Micková, R. Rybanič, M. Smutný z Integra Consulting s.r.o. a T. Kalina zo Žilinskej Univerzity. Záznam bol zaslaný príslušnému orgánu a je súčasťou spisu.

Po uskutočnení verejného prerokovania bolo doručené dňa 21.06.2021 stanovisko:

Gené Martan ObereSiedlungsstrase 68/3, 2412 Wolfsthal AT, stanovisko zo dňa 9.6.2021:

Na základe odprezentovaných informácií z verejného prerokovania p. Martan konštatuje, že neboli odprezentované cezhraničné vplyvy predloženého dokumentu. Ide o chýbajúce informácie, ktoré je podľa neho potrebné doplniť a o stanovisko požiadať Rakúsku spolkovú republiku. V rámci preventívneho prístupu žiada Slovenskú republiku zaslať dokumentáciu aj rakúskej strane na vyjadrenie sa k prípadnej identifikácii cezhraničného vplyvu strategického dokumentu. Podľa dohovoru z Espoo o hodnotení vplyvov na životné prostredie presahujúcich štátne hranice a Smernice Európskeho parlamentu a Rady EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie cezhraničnému posudzovaniu podliehajú aj: Obchodné prístavy a vnútrozemské vodné cesty a prístavy pre vnútrozemskú plavbu lodí s výtlakom viac ako 1 350 ton. Žiada rešpektovať Dohovor Espoo a Smernicu o posudzovaní vplyvov a správu o hodnotení zaslať na zaujatie stanoviska aj spolkovej republike Rakúska.

Vyhodnotenie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

Cezhraničné posudzovanie strategických dokumentov s celoštátnym dosahom zabezpečuje rezortný orgán v spolupráci s Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky. Strategickým dokumentom s celoštátnym dosahom dlhodobého charakteru je „Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II“ (SPRD SR 2030), ktorého obstarávateľom bolo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Strategický dokument SPRD SR 2030 bol predmetom povinného posudzovania vplyvov na životné prostredie, ukončeného vydaním Záverečného stanoviska MŽP SR č. 4273/2016-1.7/ml zo dňa 21.12.2016, ktoré je zverejnené na webovej stránke ministerstva <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategicky-plan-rozvoja-dopravy-sr-do-roku-2030>. Predmetom posudzovania SPRD SR 2030 bol rozvoj dopravy SR a to železničná, cestná, civilná letecká, vodná, verejná osobná a nemotorová doprava. V rámci cezhraničného posudzovania boli doručené stanoviská dotknutých strán Poľsko, Maďarsko, Česká republika

a Rakúsko. Federálne ministerstvo dopravy, inovácií a technológií Rakúskej republiky uviedlo vo svojom stanovisku, že vzhľadom na skutočnosť, že sa neočakávajú významné cezhraničné vplyvy, zmeny v cezhraničnej vysoko úrovňovej dopravnej sieti, ako aj vzhľadom na ukončené cezhraničné posudzovanie vplyvov vysoko úrovňovej dopravnej siete (zmeny vo federálnej cestnej sieti S8 Marchfeld – Schnellstrasse a zmeny veľkokapacitnej železničnej trati Wien – Staatsgreze bei Marchegg), neboli v tomto prípade uplatnené zákonné ustanovenia rakúskej legislatívy týkajúce sa posudzovania vplyvov plánov a programov na životné prostredie (strategické environmentálne hodnotenie) v oblasti federálnej dopravnej siete.

V rámci odporúčani zo záverečného stanoviska vydaného MŽP SR č. 4273/2016-1.7/ml zo dňa 21.12.2016 pre SPRD SR 2030 v oblasti vodnej dopravy bolo vydané nasledovné odporúčanie: *Naplňovanie cieľov a opatrení v oblasti vodnej dopravy musí prebiehať v súlade s environmentálnymi cieľmi Vodného plánu Slovenska, resp. Rámcovej smernice o vodách. S ohľadom na významnosť potenciálnych negatívnych vplyvov u projektov vodnej dopravy musí samotnej realizácii predchádzať dôkladná štúdia uskutočniteľnosti, ktorá posúdi vplyv na dosiahnutie cieľov Vodného plánu Slovenska, resp. Rámcovej smernice o vodách a navrhne opatrenia pre elimináciu, príp. minimalizáciu negatívnych vplyvov na kvalitu vôd a vodné hospodárstvo.*

Na webovej stránke MŽP SR <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/koncepcia-rozvoja-vodnej-dopravy-v-slovenskej-republike-do-roku-2030-s> je aktuálne zverejnený návrh strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Koncepcia rozvoja vodnej dopravy v Slovenskej republike do roku 2030 s výhľadom do roku 2050“ (Strategický dokument zverejnený dňa 8.11.2023). Dotknuté strany sú Česká republika, Rakúsko, Maďarsko. Cieľom koncepcie je stanoviť ciele pre rozvoj vnútrozemskej vodnej dopravy v podmienkach Slovenskej republiky do roku 2030 s výhľadom do roku 2050, zabezpečiť riešenie identifikovaných bariér vo vodnej doprave, a to v technickej, ekonomickej, sociálnej a ekologickej oblasti.

Okresný úrad Bratislava konštatuje, že „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II“ je strategický dokument, ktorý rieši výlučne rozvojový rámec pre verejný prístav Bratislava, jeho varianty reštrukturalizácie a koncentráciu aktivít nákladnej a osobnej vodnej dopravy. Po vybratí konkrétneho realizačného variantu bude vykonané posudzovanie vplyvov na životné prostredie v zmysle odporúčania z tohto záverečného stanoviska: „Vplyvy konkrétnych navrhovaných činností alebo aktivít vyplývajúcich zo strategického dokumentu vyhodnocovať samostatne v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z.“ Pokiaľ bude preukázaný vplyv realizačného variantu/navrhovanej činnosti na životné prostredie presahujúci štátne hranice, bude sa riešiť cezhraničné posudzovanie v súlade s ustanoveniami zákona o posudzovaní.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Vplyv na obyvateľstvo

S rozvojom jednotlivých variantov sú spojené pozitívne aj negatívne vplyvy na verejné zdravie. Pozitívne vplyvy je možné konštatovať najmä pri premiestení nákladnej dopravy ďalej od centra mesta. Naopak rizikom je rozvoj lokality Vlčie hrdlo, ktorá predstavuje rekreačnú oblasť.

Pri využití Zimného prístavu pre rozvoj osobného prístavu (variant 2) dôjde k odľahčeniu preťaženej lokality Staré Mesto a teda k pozitívnym vplyvom na verejné zdravie. Rozvojom osobnej a rekreačno-športovej vodnej dopravy sa rozšíria možnosti cestovného ruchu, rekreácie miestneho obyvateľstva, a celé územie prístavu sa zatraktívni.

Nulový variant:

V prípade nerealizovania strategického dokumentu nedôjde k presunu tých najrizikovejších aktivít spojených s prevádzkou nákladného prístavu ďalej od centra mesta, k modernizácii zastaraných zariadení, vybudovaniu nového zázemia pre jednotlivé lokality a ani k náprave už v súčasnej dobe nevyhovujúceho stavu infraštruktúry, obslužnosti a ďalších súvisiacich aktivít pre osobnú a rekreačnú plavbu. Ak sa bude lodná doprava na Dunaji skôr utlmovať (čo sa nepredpokladá), potom by vplyvy na verejné zdravie ostávali na súčasnej – nie príliš uspokojivej úrovni. Alebo sa bude jej objem aj naďalej zvyšovať a spolu s tým sa bude zvyšovať aj negatívny vplyv na verejné zdravie.

Nákladný prístav – variant 1: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle:

S odsunom väčšiny aktivít spojených s nákladnou lodnou dopravou z centra mesta by realizáciou tohto variantu došlo k miernemu zlepšeniu súčasného stavu ovzdušia aj hlukovej situácie, a teda k mierne pozitívnemu vplyvu na verejné zdravie v centre, avšak by zároveň došlo k negatívnemu vplyvu na oblasť v lokalite Vlčie hrdlo, kde v súčasnosti nie sú sústredné žiadne nákladné činnosti a oblasť primárne slúži na rekreáciu.

V rámci tohto variantu dôjde k premiestneniu nákladných činností ďalej od obývaného centra mesta s vysokou koncentráciou ľudí, zároveň sa ale počíta s vybudovaním nového bazéna v lokalite Vlčie hrdlo, kde sa nachádza chatová oblasť a niekoľko rodinných domov. Je možné konštatovať, že stav ovzdušia z hľadiska emisií z lodnej dopravy a z činností spojených s prevádzkou prístavu sa na úrovni mesta oproti nulovému variantu nezlepší, avšak z pohľadu verejného zdravia bude lodnou dopravou (emisiami a hlukom z problematických operácií, ako zmena rýchlosti, otáčanie, vstup do prístavu a kotvenie nákladných lodí) a činnosťami spojenými s prevádzkou prístavu ovplyvnených podstatne menej stálych obyvateľov, ľudí pracujúcich v centre aj návštevníkov mesta, v porovnaní s nulovým variantom. Negatívny vplyv však predstavuje rozvoj lokality Vlčie hrdlo a súvisiaci nový vplyv na existujúcu rekreačnú lokalitu.

Hluk z lodnej dopravy a hluk z činností spojených s prevádzkou prístavu (pozemná doprava, prekládka tovaru, a pod.) sa na úrovni mesta oproti nulovému variantu pravdepodobne neznižuje. Z pohľadu verejného zdravia bude lodnou dopravou (emisiami a hlukom z problematických operácií, ako je zmena rýchlosti, otáčanie, vstup do prístavu a kotvenie nákladných lodí) a činnosťami spojenými s prevádzkou prístavu ovplyvnených podstatne menej stálych obyvateľov, ľudí pracujúcich v centre, ako aj návštevníkov mesta. Negatívny vplyv však predstavuje rozvoj lokality Vlčie hrdlo a súvisiaci nový vplyv na existujúcu rekreačnú lokalitu.

Súčasná kombinácia rôznych druhov lodnej dopravy v jednej lokalite predstavuje riziko stretu plavidiel, či havárií, realizácia tohto variantu by mohla viesť k zníženiu týchto rizík a teda k mierne pozitívnemu vplyvu na verejné zdravie.

Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku:

Pri variante 2 dôjde k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta, ktoré predstavuje oblasť s vysokou koncentráciou obyvateľov a turistov, do lokality Pálenisko, ktorá je už v súčasnej dobe prevažne priemyslovo využívaná. Je možné predpokladať, že z hľadiska emisií z lodnej dopravy a emisií činností spojených s prevádzkou prístavu dôjde k miernemu zlepšeniu súčasného stavu v centre mesta, a teda k mierne pozitívnemu vplyvu na verejné zdravie.

Je možné konštatovať, že hluk z lodnej dopravy sa na úrovni mesta oproti nulovému variantu nezníži, avšak z pohľadu verejného zdravia bude lodnou dopravou (z pohľadu emisií aj hluku z problematických operácií akými sú zmena rýchlosti, otáčanie, vstup do prístavu a kotvenie nákladných lodí) ovplyvnených podstatne menej stálych obyvateľov, ľudí pracujúcich v centre, ako aj návštevníkov mesta. Tento variant nebude mať z hľadiska hluku z prevádzky prístavu na verejné zdravie významný vplyv. Hlučné aktivity budú premiestnené z tesnej blízkosti centra mesta, avšak v lokalite Pálenisko by mal byť umiestnený nový terminál, čo môže viesť k lokálnemu zhoršeniu situácie. Aj napriek uvedenému je možné konštatovať, že prevádzkou v lokalite Pálenisko bude zasiahnutých menej obyvateľov a návštevníkov mesta ako v súčasnom stave.

Súčasná kombinácia rôznych druhov lodnej dopravy v jednej lokalite predstavuje riziko stretov plavidiel, či havárií, realizácia tohto variantu by mohla viesť k zníženiu týchto rizík a teda k mierne pozitívnemu vplyvu na verejné zdravie.

Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku:

Pri variante 3 dôjde oproti súčasnému stavu k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta s vysokou koncentráciou obyvateľov a turistov do lokality Pálenisko, ktorá je v súčasnej dobe prevažne priemyslovo využívaná - predpokladá sa teda, že z hľadiska emisií z lodnej dopravy a ich vplyvu na verejné zdravie dôjde k miernemu zlepšeniu súčasného stavu.

Premiestnenie nákladných činností ďalej od centra mesta do lokality Pálenisko z hľadiska činností spojených s prevádzkou prístavu (pozemná doprava, prekládka tovaru, a pod.) spôsobí mierne nevýznamné zlepšenie súčasného stavu.

Je možné konštatovať, že hluk z lodnej dopravy na úrovni mesta oproti nulovému variantu nezníži. Z pohľadu verejného zdravia však bude lodnou dopravou (z pohľadu emisií aj hluku z problematických operácií, akými sú zmena rýchlosti, otáčanie, vstup do prístavu a kotvenie nákladných lodí) ovplyvnených podstatne menej stálych obyvateľov, ľudí pracujúcich v centre a návštevníkov mesta.

Tento variant nebude mať z hľadiska hluku z prevádzky prístavu na verejné zdravie významný vplyv. Hlučné aktivity budú premiestnené z tesnej blízkosti centra mesta s vysokou koncentráciou obyvateľov, avšak v lokalite Pálenisko by mal byť umiestnený nový terminál a je teda možné, že dôjde k lokálnemu zhoršeniu situácie. Napriek uvedenému je možné konštatovať, že prevádzkou v lokalite Pálenisko bude zasiahnutých menej obyvateľov a návštevníkov mesta ako v súčasnom stave.

Vzhľadom na to, že súčasná kombinácia rôznych druhov lodnej dopravy v jednej lokalite predstavuje riziko stretov plavidiel, či havárií, realizácia tohto variantu by mohla viesť k zníženiu týchto rizík a teda k mierne pozitívnemu vplyvu na verejné zdravie.

Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji:

Realizáciou tohto variantu by vzhľadom k zvyšovaniu kapacít pre linkovú pravidelnú osobnú dopravu a budovanie ďalších parkovísk a nových prístupových miest mohlo dôjsť k miernemu zhoršeniu súčasnej emisnej a hlukovej situácie v dotknutom území a bezpečnosti prevádzky na rieke. Variant by mohol mať mierny negatívny vplyv na verejné zdravie. Rizikom pre zdravie obyvateľov je prevádzkovanie technicky nevyhovujúcich plavidiel.

Vzhľadom k predpokladanému nárastu osobnej rekreačnej a športovej plavby by realizácia tohto variantu s pravdepodobným ďalším preťažovaním lokality Staré mesto a rozšírením aktivít na pravom brehu Dunaja mohla viesť k zvýšeniu rizika havárií.

Osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav:

Oproti variantu 1 rozvoja osobného prístavu by mal tento variant významne odľahčiť preťaženie lokality Staré Mesto a jeho vplyv na verejné zdravie môže byť hodnotený ako mierne pozitívny.

Pri tomto variante dôjde k vybudovaniu prístavísk športovej a rekreačnej plavby a osadenie plávajúcich zariadení v lokalite Tyršovo nábrežie. Osobný terminál a marína budú v lokalite uvoľneného Zimného prístavu. Emisie z lodnej dopravy budú z určitej časti stiahnuté z toku v centre mesta s veľkou hustotou ľudí do lokality Zimného prístavu. Je teda možné predpokladať málo významný pozitívny vplyv na verejné zdravie. Z hľadiska emisií z pozemnej dopravy nebude mať realizácia tohto variantu významný vplyv na verejné zdravie, keďže vznik emisií bude viazaný najmä na etapu výstavby.

Hluk z lodnej dopravy bude z určitej časti stiahnutý z toku v centre mesta s veľkou hustotou ľudí do lokality Zimného prístavu. Je teda možné predpokladať málo významný pozitívny vplyv na verejné zdravie. Z hľadiska hluku z aktivít súvisiacich s prevádzkou prístavu nedôjde k ovplyvneniu verejného zdravia.

Vzhľadom k tomu, že súčasná kombinácia rôznych druhov lodnej dopravy v jednej lokalite predstavuje zvýšené riziko stretov plavidiel a havárií, realizácia tohto variantu a teda zníženie rizika kolízií by mohla mať málo významný pozitívny vplyv na verejné zdravie.

Vplyvy na klimatické pomery:

Pri variante 1 rozvoja nákladného prístavu by došlo k vybudovaniu nového prístavu v lokalite Vlčie hrdlo, čo by malo negatívny vplyv na klimatické pomery dotknutého územia, vzhľadom na rozsah stavebných činností. Oba varianty rozvoja osobného prístavu môžu mať mierny vplyv na klimatické pomery v území spojené s realizáciou stavebných prác.

Vplyvy na ovzdušie:

Z hľadiska vplyvov na ovzdušie sú najvhodnejšími variantmi rozvoja nákladného prístavu varianty 2 a 3 (z dôvodu premiestnenia nákladných činností ďalej od centra mesta), respektíve variant 2 rozvoja osobného prístavu (najmä z dôvodu predpokladaného odľahčenia lokality Staré Mesto), ktoré predstavujú možnosti zlepšenia kvality ovzdušia oproti súčasnému stavu.

Dočasné negatívne vplyvy na ovzdušie možno očakávať vo fáze realizácie jednotlivých projektov vyplývajúcich z plnenia cieľov strategického dokumentu. Zdrojom znečistenia ovzdušia bude stavenisková doprava a prevádzka iných strojov a zariadení potrebných pri realizácii stavieb.

Nulový variant:

Je možné predpokladať, že v horizonte nasledujúcich rokov dôjde k poklesu trendu znečisťujúcich látok v dôsledku legislatívnych opatrení, zavádzaniu nových environmentálnych technológií, ako aj z ekonomických dôvodov. Lokálne môžu vzniknúť výkyvy v priemerných koncentráciách znečisťujúcich látok, napr. v dôsledku rozptylových podmienok, ktoré nie je možné ovplyvniť a ktoré sú predovšetkým v zimnom období veľmi nepriaznivé, čo spôsobuje kumuláciu znečisťujúcich látok a nárast imisných koncentrácií nad stanovený limit.

Nákladný prístav – variant 1: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle: Realizáciou tohto variantu by došlo k zhoršeniu súčasného stavu ovzdušia v lokalite Vlčie Hrdlo, kde v súčasnej dobe nie sú sústredené žiadne nákladné činnosti a kde sa v blízkom okolí nachádzajú rekreačné objekty. V rámci tejto varianty dôjde k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta, zároveň sa ale počíta s vybudovaním nového bazénu v lokalite Vlčie hrdlo. Situácia z hľadiska emisií z lodnej dopravy sa teda oproti nulovému variantu zhorší. Dôjde k možnému významnému navýšeniu emisií z nákladnej dopravy s ohľadom na nové aktivity v lokalite Vlčie hrdlo. Oproti nulovému variantu nedôjde k zásadným zmenám z hľadiska emisií z pozemnej osobnej dopravy.

Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku:

Dôjde k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta – predpokladá sa teda, že najmä z hľadiska emisií z pozemnej nákladnej dopravy a emisií z lodnej dopravy dôjde k miernemu zlepšeniu oproti nulovému variantu a súčasnému stavu.

Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku:

Premiestnenie nákladných činností ďalej od centra mesta môže spôsobiť, že z hľadiska emisií z pozemnej nákladnej dopravy a emisií z lodnej dopravy dôjde k miernemu zlepšeniu oproti nulovému variantu. Tento variant nebude mať z hľadiska emisií z pozemnej osobnej dopravy vplyv na súčasný stav kvality ovzdušia.

Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji:

Pri tomto variante môže dôjsť k miernemu zhoršeniu súčasnej kvality ovzdušia na lokálnej úrovni, a to najmä vplyvom realizácie pozemných aktivít súvisiacich s rozšírením osobného prístavu (nové parkovacie plochy, prístupové komunikácie, atď.). Rozšírenie osobného prístavu do lokality Eurovea a na pravý breh Dunaja v lokalite Petržalka spôsobí vyššiu koncentráciu emisií z lodnej dopravy. S ohľadom na súčasné zdroje znečistenia ovzdušia v centre mesta (najmä automobilová doprava) je možné predpokladať, že so zvýšenou lodnou dopravou nedôjde k významnému zhoršeniu súčasného stavu.

V období výstavby budú vznikať emisie z pozemnej nákladnej dopravy spojené so zásobovaním nových objektov. Oproti súčasnému stavu bude príspevok k emisiám do ovzdušia nevýznamný.

Z hľadiska emisií z pozemnej osobnej dopravy sa môže kvalita ovzdušia na lokálnej úrovni oproti súčasnému stavu zhoršiť, keďže v rámci rozširovania osobného prístavu sa počíta s dobudovaním kapacít pre linkovú pravidelnú osobnú dopravu, budovanie parkovísk a nových prístupových ciest.

Osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav:

Realizácia tohto variantu môže spôsobiť mierne zhoršenie súčasnej kvality ovzdušia na lokálnej úrovni, a to vplyvom realizácie pozemných aktivít súvisiacich s rozšírením prístavu. Oproti variantu osobného prístavu 1 tento variant odľahčí preťaženú lokalitu Staré Mesto.

Pri tomto variante sa predpokladá vyššia koncentrácia emisií z lodnej dopravy, keďže dôjde k vybudovaniu prístavísk športovej a rekreačnej plavby a osadeniu plávajúcich zariadení v lokalite Tyršovo nábrežie. S ohľadom na súčasné zdroje znečistenia ovzdušia v centre mesta spôsobené automobilovou dopravou je možné predpokladať, že príspevok lodnej dopravy z hľadiska emisií do ovzdušia nebude významný a je možné konštatovať, že rozvojom osobného prístavu v tomto variante nedôjde k významnému zhoršeniu súčasného stavu.

V období výstavby a v rámci zásobovania nových objektov môžu vznikajúť emisie z pozemnej nákladnej dopravy. Oproti súčasnému stavu bude príspevok k emisiám do ovzdušia nevýznamný.

Z hľadiska emisií z pozemnej osobnej dopravy sa môže kvalita ovzdušia na lokálnej úrovni oproti súčasnému stavu zhoršiť, keďže v rámci rozširovania osobného prístavu sa počíta s dobudovaním kapacít pre linkovú pravidelnú osobnú dopravu, budovaním parkovísk a nových prístupových ciest.

Vplyvy na vodné pomery:

Z pohľadu ochrany povrchových a podzemných vôd sú vhodnejšie varianty 2 a 3 nákladného prístavu, ktoré prinášajú zlepšenie súčasného stavu. Na úrovni hodnotenia strategického dokumentu neboli medzi týmito variantmi zistené podstatné rozdiely. Naopak realizácia variantu 1 nákladného prístavu by bola spojená s rizikami a jej realizáciu nie je možné odporučiť.

V rámci rozvoja osobného prístavu sa ako vhodnejší javí variant 2, ktorý predpokladá presun časti osobného prístavu do uvoľneného Zimného prístavu, a to vrátane uvažovanej sanácie environmentálnej záťaže v bazénoch Zimného prístavu.

Z hľadiska predpokladaných vplyvov vo vzťahu k požiadavkám smernice 2000/60/ES (rámcová smernice o vodách) bolo pre variant 1 nákladného prístavu a varianty 1 a 2 osobného prístavu identifikované riziko ovplyvnenia fyzikálnych charakteristík útvarov povrchových vôd, dotknuté sú vodné útvary SKD0016 (prírodný) a SKD0019 (silne ovplyvnený) vymedzené na Dunaji. Z pohľadu dotknutých vodných útvarov sú hodnotené ako lokálne a nevýznamné. Riziko zhoršenia ekologického stavu/potenciálu ani riziko nedosiahnutia dobrého ekologického stavu/potenciálu týchto vodných útvarov v dôsledku aktivít navrhnutých v rámci strategického dokumentu nebolo na úrovni hodnotenia strategického dokumentu identifikované. Ovplyvnenie hladiny podzemných vôd a kvantitatívneho stavu útvarov podzemných vôd sa nepredpokladá.

Predpokladaný vplyv na kvalitu vôd, resp. fyzikálno-chemické parametre ekologického stavu/potenciálu útvarov povrchových vôd a chemický stav útvarov povrchových a podzemných vôd v dotknutom území, je hodnotený ako pozitívny s výnimkou variantu 1 nákladného prístavu, kde prevažujú riziká spojené s výstavbou nového bazénu v lokalite Vlčie hrdlo. Tento variant nie je odporúčaný k realizácii.

Nulový variant:

Nerealizáciu strategického dokumentu možno vnímať ako rizikovú z pohľadu znečisťovania povrchových vôd v prístavných bazénoch a v Dunaji a Malom Dunaji, a to v dôsledku bežnej prevádzky prístavu Bratislava a možných únikov znečisťujúcich látok pri prípadných haváriách. Hlavnými rizikovými faktormi sú v súčasnosti nevyhovujúci (prípadne v budúcnosti postupne sa ďalej zhoršujúci) stav prístavnej infraštruktúry, v niektorých aspektoch nevhodné usporiadanie prístavu (napr. prekladisko minerálnych olejov na voľnom toku Dunaja), existencia environmentálnych záťaží v prístavných bazénoch a taktiež narastajúca intenzita osobnej lodnej dopravy a preťaženie niektorých atraktívnych polôh osobného prístavu.

Nákladný prístav – variant 1: Koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle:

Možné pozitíva vyplývajúce z modernizácie a zmeny usporiadania nákladného prístavu sú vo variante 1 prevážané rizikami spojenými s realizáciou nového bazénu v lokalite Vlčie hrdlo. Pri jeho výstavbe by došlo k významnému zásahu do hydrologických pomerov územia. Negatívne vplyvy by pôsobili v území, ktoré je vymedzené pre ochranu vôd, prípadne je z pohľadu ochrany vôd citlivé (CHVO Žitný ostrov, plytké podzemné vody vymedzené ako súčasť významného medzihraničného útvaru podzemných vôd GWB-8).

Realizácia nového bazénu v lokalite Vlčie hrdlo by bola spojená s veľkým objemom zemných a stavebných prác v kontakte s povrchovou aj podzemnou vodou a riziko kontaminácie vôd je preto značné, rovnako riziko ovplyvnenia hydrologických pomerov v širšom území. Vplyv je hodnotený ako významne negatívny s ohľadom na to, že nový bazén by bol realizovaný vo vodonosných štrkopieskoch v nive Dunaja, ktoré sú súčasťou významného medzihraničného útvaru podzemných vôd (GWB-8) a zasahuje taktiež do CHVO Žitný ostrov.

Hoci prístav bude stále predstavovať bodový zdroj znečistenia, oproti súčasnému stavu dôjde ku zlepšeniu. Vzhľadom k modernizácii prístavných zariadení a zavádzaniu inovatívnych technológií šetrnejších voči životnému prostrediu je možné predpokladať obmedzenie množstva znečisťujúcich látok, ktoré sa môžu do vodného prostredia dostávať pri bežnej prevádzke prístavu, lepšie usporiadanie prístavu a modernizácia systému riadenia lodnej prevádzky obmedzí riziko havárií.

Realizácia nového bazénu v lokalite Vlčie hrdlo a nutná úprava koryta a brehu Dunaja pri vjazde do tohto bazénu by znamenala zásah do hydromorfológie toku a fyzikálnych charakteristík útvaru povrchovej vody SKD0019 – Dunaj. Jedná sa o vodný tvar, ktorý je vymedzený ako silne ovplyvnený, mimo iného vzhľadom k jeho využitiu pre plavbu. Vplyv je hodnotený ako mierne negatívny, dopad na ekologický potenciál VÚ SKD0019 sa nepredpokladá.

Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku:

V porovnaní so súčasným stavom by modernizáciou prístavných zariadení a lepším usporiadaním prístavu došlo k obmedzeniu rizík kontaminácie povrchových a podzemných vôd v súvislosti s prevádzkou prístavu. Pre obdobie realizácie neboli identifikované významné negatívne vplyvy.

Počas výstavby budú stavebné práce realizované takmer výhradne v súčasných bazénoch prístavu Bratislava. Riziko úniku prípadného znečistenia mimo bazény bude možné efektívne zmierňovať alebo eliminovať prijatím vhodných ochranných opatrení na projektovej úrovni. Negatívne

ovplyvnenie kvality povrchových a podzemných vôd mimo bazénov sa nepredpokladá a na úrovni posúdenia strategického dokumentu je vplyv hodnotený ako nevýznamný.

Prístav bude stále predstavovať bodový zdroj znečistenia. Koncentrácia prekládkových aktivít v bazéne Pálenisko môže zvýšiť riziko znečistenia Malého Dunaja, ktorého nápusťný objekt leží v bazéne Pálenisko. Celkovo je možné predpokladať zlepšenie oproti súčasnému stavu. Vzhľadom k modernizácii prístavných zariadení a zavádzaniu inovatívnych technológií šetrnejších voči životnému prostrediu je možné predpokladať obmedzenie množstva znečisťujúcich látok, ktoré sa môžu do vodného prostredia dostávať pri bežnej prevádzke prístavu. Lepšie usporiadanie prístavu a modernizácia systému riadenia lodnej prevádzky obmedzí riziko havárií.

Z hľadiska fyzikálnej charakteristiky útvarov povrchových vôd (SKD0016, SKD0019) budú úpravami dotknuté súčasné bazény, keďže dôjde k zmene usporiadania prístavu.

Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku:

Variant 3 nákladného prístavu možno hodnotiť ako prínosný, v porovnaní so súčasným stavom by modernizáciou prístavných zariadení a lepším usporiadaním prístavu došlo k obmedzeniu rizík kontaminácie povrchových a podzemných vôd v súvislosti s prevádzkou prístavu. Pre obdobie realizácie neboli identifikované významné negatívne vplyvy.

Počas výstavby budú stavebné práce realizované takmer výhradne v súčasných bazénoch prístavu Bratislava. Riziko úniku prípadného znečistenia mimo bazény bude možné efektívne zmierňovať alebo eliminovať prijatím vhodných ochranných opatrení na projektovej úrovni. Negatívne ovplyvnenie kvality povrchových a podzemných vôd mimo bazénov sa nepredpokladá a na úrovni posúdenia strategického dokumentu je vplyv hodnotený ako nevýznamný.

Prístav bude stále predstavovať bodový zdroj znečistenia. Koncentrácia prekládkových aktivít v bazéne Pálenisko môže zvýšiť riziko znečistenia Malého Dunaja, ktorého nápusťný objekt leží v bazéne Pálenisko. Celkovo je však možné predpokladať zlepšenie oproti súčasnému stavu. Vzhľadom k modernizácii prístavných zariadení a zavádzaniu inovatívnych technológií šetrnejších voči životnému prostrediu je možné predpokladať obmedzenie množstva znečisťujúcich látok, ktoré sa môžu do vodného prostredia dostávať pri bežnej prevádzke prístavu. Lepšie usporiadanie prístavu a modernizácia systému riadenia lodnej prevádzky obmedzí riziko havárií.

Z hľadiska fyzikálnej charakteristiky útvarov povrchových vôd (SKD0016, SKD0019) budú úpravami dotknuté súčasné bazény, keďže dôjde k zmene usporiadania prístavu.

Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji:

Variant 1 osobného prístavu predpokladá modernizáciu súčasných nevyhovujúcich prístavných zariadení, ale zároveň rozšírenie kapacít osobného a rekreačného prístavu na voľnom toku Dunaja a navýšenie intenzity osobnej a rekreačnej vodnej dopravy. Celkovo je možné vplyvy na povrchové a podzemné vody hodnotiť ako mierne negatívne.

Realizácia marín Lido a Aušpic bude spojená s väčším objemom zemných a stavebných prác. Lokalita maríny Aušpic je v dotyku s OP VZ Pečniansky les. Projekt je umiestnený pod vlastným vodárenským zdrojom, ktorý je dotovaný najmä infiltráciou vody z Dunaja z polôh nad uvažovanou marínou, vplyvy sú na úrovni posúdenia strategického dokumentu hodnotené ako mierne negatívne. V osobnom prístave dôjde k modernizácii prístavných zariadení, ale zároveň je predpokladané navýšenie intenzity prevádzky osobných a rekreačných lodí.

Je možné predpokladať zásahy do pobrežného pásma a brehu Dunaja. Osobný prístav Staré mesto čiastočne zasahuje a Marina Aušpic leží vo VÚ SKD0016 – Dunaj, ktorý je vymedzený ako prírodný. Dotknutá bude koncová časť vodného útvaru v intraviláne Bratislavy, kde je koryto Dunaja už za súčasného stavu upravené. Fyzikálne charakteristiky povrchového vodného útvaru budú ovplyvnené lokálne a je možné predpokladať, že tieto zásahy nebudú mať dopad na ekologický stav VÚ SKD0016.

Osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav:

Variant 2 osobného prístavu predpokladá modernizáciu súčasných nevyhovujúcich prístavných zariadení a zároveň presun časti osobného prístavu do uvoľnených kapacít bazénov Zimného prístavu, čo je možné hodnotiť ako prínosné z pohľadu ochrany kvality vôd vzhľadom k narastajúcej intenzite osobnej a rekreačnej plavby.

Realizácia bude spojená s vykonaním stavebných prác na hlavnom toku Dunaja, ich rozsah však bude menší v porovnaní s variantom 1. Variant 2 predpokladá vybudovanie marín Lido a Aušpic na pravom brehu Dunaja. Lokalita maríny Aušpic je v dotyku s OP VZ Pečniansky les. Projekt je umiestnený pod vlastným vodárenským zdrojom, ktorý je dotovaný najmä infiltráciou vody z Dunaja z polôh nad uvažovanou marínou, vplyvy sú na úrovni posúdenia strategického dokumentu hodnotené ako mierne negatívne. Variant 2 predpokladá preverenie možnosti odstránenia environmentálnej záťaže v akvatóriu južného a severného bazéna Zimného prístavu. Predpokladať je možné riziká pri vykonávaní sanácie (dočasné vplyvy), ale dlhodobého pohľadu sa jedná o pozitívny vplyv.

V osobnom prístave dôjde k modernizácii prístavných zariadení, ale zároveň je predpokladané navýšenie intenzity prevádzky osobných a rekreačných lodí. Významná časť aktivít má byť presunutá do Zimného prístavu, teda mimo vlastný tok Dunaja, čo znamená obmedzenie rizika znečistenia vody v toku.

Je možné predpokladať zásahy do pobrežnej zóny a brehu Dunaja. Osobný prístav Staré mesto čiastočne zasahuje a Marina Aušpic leží vo VÚ SKD0016 – Dunaj, ktorý je vymedzený ako prírodný. Dotknutá bude koncová časť vodného útvaru v intraviláne Bratislavy, kde je koryto Dunaja už za súčasného stavu upravené. Fyzikálne charakteristiky povrchového vodného útvaru budú ovplyvnené len lokálne a je možné predpokladať, že tieto zásahy nebudú mať dopad na ekologický stav VÚ SKD0016.

Vplyvy na pôdu:

Z hľadiska možných vplyvov na pôdy a horninové prostredie neboli identifikované riziká spojené s realizáciou strategického dokumentu. Výnimku predstavuje variant 1 nákladného prístavu, kde v lokalite Vlčie hrdlo, v mieste uvažovaného nového bazénu, sa vyskytuje podľa registru pôdy lesná pôda. Vplyvy variantu 1 nákladného prístavu je teda možné hodnotiť ako významné negatívne.

Nulový variant:

V Bratislavskom kraji dochádza k miernemu nárastu nepoľnohospodárskeho pôdneho fondu. Zvýšila sa výmera zastavanej plochy na úkor poklesu ornej pôdy, čoho príčinou bol proces urbanizácie v intravilánoch miest, ale aj v súčasnosti prebiehajúca suburbanizácia. Dá sa

predpokladať, že bez realizácie strategického dokumentu sa bude plocha pôdy pre poľnohospodársku výrobu aj naďalej znižovať zatrávnením a zalesnením neúrodných pôd, ako i urbanizáciou.

Očakávaný vplyv klimatickej zmeny môže takisto vyvolať odchýlky vo vývoji pôd. V dôsledku zvyšovania teploty pôd a znižovania ich vlastností je možné už v roku 2025 predpokladať zvýšenú intenzitu mineralizácie pôdnej organickej hmoty a jej degradáciu v pôdach najmä v oblastiach do 400 m. n. m. Väčší výskyt prívalových zrážok môže zvyšovať eróziu pôdy. Očakáva sa zvýšenie intenzít mineralizácie dusíka v pôde a tvorby dusičnanov. Nemožno vylúčiť ani vyššie produkcie a uvoľňovanie N₂O z pôdy (vplyv na skleníkový efekt).

Nákladný prístav – variant 1: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle:

V lokalite Vlčie hrdlo, v mieste uvažovaného nového bazénu, sa vyskytuje podľa registru pôdy LPIS lesná pôda. Vplyvy variantu 1 nákladného prístavu je možné hodnotiť ako významné negatívne.

Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku:

Z hľadiska stupňa kvality pôd, riešené územie nezasahuje do žiadnej chránenej bonitovanej pôdno-ekologickej jednotky (BPEJ), ani lesnej pôdy.

Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku:

Z hľadiska stupňa kvality pôd, riešené územie nezasahuje do žiadnej chránenej bonitovanej pôdno-ekologickej jednotky (BPEJ), ani lesnej pôdy.

Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji; osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav:

Z hľadiska stupňa kvality pôd, riešené územie nezasahuje do žiadnej chránenej bonitovanej pôdno-ekologickej jednotky (BPEJ), ani lesnej pôdy.

Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy:

Z hľadiska vplyvu na faunu, flóru a biotopy je najmenej vhodný variant 1 rozvoja nákladného prístavu, keďže sa nachádza v blízkosti CHKO Dunajské luhy, CHVÚ Dunajské luhy (SKCHVU007) a SKUEV0295 Biskupické luhy. Tieto územia poskytujú dobré prírodné podmienky pre výskyt a hniezdenie viacerých chránených a ohrozených druhov avifauny a bobra európskeho (*Castor fiber*).

Nákladný prístav – variant 1: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle:

Variant 1 rozvoja nákladného prístavu sa nachádza v blízkosti CHKO Dunajské luhy, kde sa vyskytujú vzácnejšie druhy fauny najmä lesného spoločenstva, vodných plôch, močiarov. V tesnej blízkosti ležia CHVÚ Dunajské luhy (SKCHVU007) a SKUEV0295 Biskupické luhy.

Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku; nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku:

Realizácia variantu 2 nebude mať významný vplyv na prítomnú vegetáciu a faunu, keďže ide o územie už ovplyvnené ľudskou činnosťou.

Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji; osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav:

Variant môže mať mierne významný vplyv na vegetáciu, faunu a biotopy, keďže zasahuje do vegetácie lužného lesa.

Vplyvy na krajinu a ÚSES:

Nákladný prístav – variant 1: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle:

Variant bude mať mierne negatívny vplyv negatívny vplyv na provinciálny hydrický biokoridor Dunaj, ktorý slúži pre migráciu vodných a na vodné prostredie viazaných druhov fauny a mierne negatívny vplyv na nadregionálny biokoridor Malý Dunaj.

Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku; nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku:

Variant bude mať mierne negatívny vplyv negatívny vplyv na provinciálny hydrický biokoridor Dunaj, ktorý slúži pre migráciu vodných a na vodné prostredie viazaných druhov fauny a mierne negatívny vplyv na nadregionálny biokoridor Malý Dunaj.

Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji; osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav:

Variant bude mať mierne negatívny vplyv negatívny vplyv na provinciálny hydrický biokoridor Dunaj, ktorý slúži pre migráciu vodných a na vodné prostredie viazaných druhov fauny. Variant bude mať vplyv na regionálne biocentrá Soví les a Pečniansky les významné z hľadiska výskytu lesných a mokradných spoločenstiev.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma:

Pri variante 1 rozvoja nákladného prístavu sa nový bazén v lokalite Vlčie hrdlo dostane do blízkosti chránených území CHKO Dunajské luhy, PP Panský diel and PR Kopáčsky ostrov. Variant 1 rozvoja nákladného prístavu významne negatívne zasiahne do Ramsarskej lokality Dunajské luhy. Oba varianty rozvoja osobného prístavu budú mať negatívny vplyv na CHA Soví les.

Nulový variant:

V prípade zachovania súčasného stavu v danom území nedôjde k ovplyvneniu chránených území. Nerealizácia strategického dokumentu v danom území bude znamenať pokračovanie niektorých negatívnych vplyvov a rizík, ktoré už v súčasnosti v sledovanej oblasti pôsobia. Riziko znečistenia toku Dunaja v prípade havárie v prístave (všetky bazény a stojiská) bude bez modernizácie technologickej časti prístavu naďalej pretrvávať.

Nákladný prístav – variant 1: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle:

Variant 1 bude mať negatívny vplyv na chránené územia, predovšetkým na CHKO Dunajské luhy a Ramsarskú lokalitu Dunajské luhy.

Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku; Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku:

Variant 2 bude mať neutrálny vplyv na chránené územia národnej sústavy v okolí, môže mať mierne negatívny vplyv na Ramsarskú lokalitu Dunajské luhy, ktorá sa nachádza nižšie po toku Dunaja.

Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji; Osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav:

Realizácia tohto variantu bude mať mierne negatívny vplyv na CHA Soví les. Variant môže pôsobiť mierne negatívne na Ramsarskú lokalitu Dunajské luhy, ktorá sa nachádza nižšie po toku Dunaja.

Vplyv na kultúrne a historické pamiatky, vplyvy na archeologické náleziská. Počas procesu posudzovania strategického dokumentu došlo k vyhláseniu nových pamiatkových objektov.

Navrhované riešenie strategického dokumentu vytvára predpoklady pre zabezpečenie ochrany historických, umelecko-historických, urbanistických a architektonických hodnôt prostredia i objektov zapísaných v Ústrednom zozname pamiatkového fondu a navrhovaných na zápis.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality:

V riešenom území strategického dokumentu nie sú v súčasnosti známe žiadne archeologické a paleontologické náleziská. V prípade objavu paleontologického náleziska bude postupované v zmysle platných právnych predpisov.

Vyhodnotenie predpokladaných kumulatívnych a synergických vplyvov na životné prostredie:

Vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov spočíva v predikcii dôsledkov pôsobenia všetkých identifikovaných vplyvov hodnoteného strategického dokumentu alebo ich kombinácie aj vo vzťahu s vplyvmi ďalších činností, resp. strategických dokumentov v území. Proces posúdenia kumulatívnych vplyvov sa opiera o časovú súvislosť projektov a vymedzenie dotknutého územia uvedeného v správe o hodnotení. Zohľadnené boli schválené strategické dokumenty, ktoré môžu mať vplyv v kumulácii s navrhovaným strategickým dokumentom a ktoré zasahujú do územnej pôsobnosti prístavu. Ide o dokumenty: Územný plán hlavného mesta SR Bratislava, v znení zmien a doplnkov, Stratégia rozvoja zdravotnej starostlivosti v Bratislavskom samosprávnom kraji na roky 2022 – 2026, Koncepcia rozvoja hlavného mesta SR Bratislava v oblasti tepelnej energetiky, Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Mestskej časti Bratislava – Petržalka na roky 2023 – 2029, Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mestskej časti Bratislava – Staré Mesto na roky 2024-2030. Do vyhodnotenia boli zvážené vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia a obyvateľstvo a zdravie. Strategický dokument rešpektuje a je zhotovený v súlade so spomenutými vyššie uvedenými strategickými dokumentmi, kde už prebehol proces posudzovania

predpokladaných vplyvov na životné prostredie. Navrhovaný strategický dokument Master plan II. v odporúčanom variante za podmienok realizácie opatrení uvedených v správe o hodnotení a v odbornom posudku, nebude mať významné kumulatívne a synergické negatívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľov v kombinácii so schválenými inými strategickými dokumentmi a ich aktivitami.

Kumulatívne vplyvy na úrovni jednotlivých projektov budú rozpracované v procesoch posudzovania vplyvov navrhovaných činností v ďalšej etape realizácie Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II. Z uvedených aktivít je v štádiu posudzovania EIA LNG terminál.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Európska súvislá sústava chránených území – NATURA 2000:

Na základe vyhodnotenia vplyvov strategického dokumentu na predmety ochrany jednotlivých území NATURA 2000 je konštatované, že pri väčšine predmetov ochrany nedôjde k ohrozeniu cieľov ochrany okrem variantu Nákladný prístav – variant 1. Pri všetkých variantoch (okrem variantu Nákladný prístav – variant 1) budú vplyvy na územia NATURA 2000 mierne negatívne. V prípade lokalizácie aktivít do lokality Vlčie hrdlo pri alternatíve Nákladný prístav – variant 1 by došlo k významne negatívnej ovplyvneniu CHVÚ Dunajské luhy a mierne negatívnej vplyvu na ÚEV Biskupické luhy, Malý Dunaj a Bratislavské luhy (pri všetkých troch územiach SKUEV0064, SKUEV1064, SKUEV2064). Preto je potrebné tento variant vylúčiť z realizácie pri rozvoji prístavu Bratislava. Pri všetkých ostatných variantoch rozvoja prístavu Bratislava je nutné počas povoľovania konkrétnych realizačných projektov vykonať primerané posúdenie vplyvu projektov na jednotlivé územia NATURA 2000. Zrealizované vyhodnotenie vplyvov relevantných variantov na predmety ochrany jednotlivých území NATURA 2000 dotknutých strategickým zámerom preukazuje žiadny až mierne negatívny vplyv.

Ramsarské lokality:

Slovenská republika je od 1.1.1993 riadnou zmluvnou stranou Ramsarskej konvencie (Dohovor o mokradiach majúcich medzinárodný význam predovšetkým ako biotopy vodného vtáctva podľa oznámenia FMZV č. 396/1990 Zb. – Ramsarský dohovor). Slovensko sa pristúpením k tejto konvencii zaviazalo zachovávať a chrániť mokrade, ako regulátory vodných režimov a biotopy podporujúce charakteristickú flóru a faunu.

Z hľadiska vplyvu na Ramsarské lokality je najpriaznivejší variant 2 a 3 nákladného prístavu, kde nedochádza k priamemu dotyku s lokalitou Dunajské luhy spadajúcej pod Ramsarský dohovor o mokradiach. Najmenej priaznivý je variant 1.

Varianty rozvoja osobného prístavu nezasahujú a nenachádzajú sa v tesnej blízkosti Ramsarských lokalít.

Vplyvy na chránené územia:

Z hľadiska vplyvu na faunu, flóru a biotopy je najmenej vhodný variant 1 rozvoja nákladného prístavu, keďže sa nachádza v blízkosti CHKO Dunajské luhy, kde sa vyskytujú vzácne druhy

fauny lesného spoločenstva, vodných plôch, močiarov. Územie poskytuje dobré prírodné podmienky pre výskyt a hniezdenie viacerých chránených a ohrozených druhov avifauny a bobra európskeho (*Castor fiber*). Oba varianty rozvoja osobného prístavu zasahujú do CHA Soví les.

VI. ZÁVERY

1. Výsledok procesu posudzovania

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie a zdravie, pri ktorom sa zväžil stav využitia dotknutého územia, jeho únosnosť, význam očakávaných vplyvov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska pravdepodobnosti, rozsahu, trvania, povahy, miesta účinnosti, stanovísk orgánov a organizácií zainteresovaných pri navrhovanom strategickom dokumente, záverov odborného posudzovateľa a dotknutých subjektov a za súčasného stavu poznania Okresný úrad Bratislava odporúča strategický dokument „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ v etape Návrh

schváliť

za dodržania odporúčaní uvedených v kapitole VI. Závery, bod 3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch riešenia vybraných variantov a dokumentácie podľa osobitných predpisov.

2. Odporúčaný variant

Okrem nulového variantu, t. j. stavu, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal, je strategický dokument spracovaný zvlášť pre nákladný prístav (3 varianty) a osobný prístav (2 varianty).

Na základe výsledkov hodnotení vplyvov je možné konštatovať, že pre rozvoj nákladného prístavu je z hľadiska vplyvov na životné prostredie a zdravie najmenej vhodný variant 1 (teda variant s rozvojom v lokalite Vlčie hrdlo), ktorý je spojený s možnými významnými negatívnymi vplyvmi, vrátane významných negatívnych vplyvov na lokality sústavy NATURA 2000 a Ramsarské lokality. Okresný úrad Bratislava variant 1 rozvoja nákladného prístavu neodporúča k realizácii a na základe hodnotenia vplyvov v ďalšom postupe plánovania a schvaľovania rozvoja prístavu odporúča o tomto variante ďalej neuvažovať a tento variant vypustiť z finálnej verzie Masterplanu II, ktorá bude predložená k schváleniu.

Varianty 2 a 3 rozvoja nákladného prístavu sú z hľadiska vplyvov rovnocenné a je na rozhodnutí obstarávateľa, ktorý variant uprednostní.

U osobného prístavu je možné mierne preferovať variant 2 (teda s využitím Zimného prístavu), ktorý oproti variantu 1 predstavuje lepšie príležitosti k zmierneniu možných negatívnych vplyvov a využitie existujúcej infraštruktúry prístavu.

3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu

Posudzovaná Správa o hodnotení strategického dokumentu konštatuje, že realizácia navrhnutých opatrení v rámci navrhovaného strategického dokumentu zásadne nenaruší životné prostredie a negatívne neovplyvní zdravie ľudí. Odporúčania záverečného stanoviska odporúča príslušný orgán zapracovať do strategického dokumentu vo fáze prípravy čistopisu finálnej verzie strategického dokumentu a pri uskutočňovaní jednotlivých projektov, pričom bude potrebné dodržiavať všetky zákony, normy a predpisy na ochranu životného prostredia a zdravia ľudí.

Odporúčania pre schválenie strategického dokumentu:

Na základe celkového procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu podľa zákona o posudzovaní vplyvov sa určujú tieto odporúčania na prepracovanie, dopracovanie a úpravu navrhovaného strategického dokumentu:

- Pri príprave a výbere projektov, resp. stratégií, uplatniť kritériá rešpektujúce chránené územia (vrátane území NATURA 2000), ich ochranné pásma a chránené druhy fauny, flóry a ich biotopy podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, pričom preferovať také činnosti, ktoré budú situované mimo týchto území a nebudú mať na záujmy ochrany prírody negatívny vplyv (s výnimkou takých činností, ktoré nie sú v rozpore s predmetom ochrany a majú zabezpečiť adekvátny manažment územia z pohľadu ochrany prírody a krajiny).
- V rámci implementácie opatrení navrhovaných strategickým dokumentom je potrebné zohľadniť adaptačné opatrenia odporúčané štúdiou klimatických rizík. Tieto opatrenia môžu byť realizované v závislosti na konkrétnom zvolenom variante, konkrétnom projektovo-inžinierskom riešení, i aktuálnom vývoji (v závislosti na časovom rámci investícií, predpokladanom skutočnom vývoji intenzity a objemu realizovanej vodnej dopravy, pozorované skutočné frekvencie extrémnych prejavov počasia atď.).
- Okrem legislatívnych požiadaviek zohľadniť relevantné strategické dokumenty (napr. akčné plány na znižovanie hluku), a pri projektovaní jednotlivých zámerov nezabudnúť na všeobecné požiadavky na ochranu pred hlukom, t. j. umiestnenie hlučných prevádzok a činností ďalej od chránených objektov, trasovať dopravu mimo chránené územia, obmedzovať dĺžku činností zdrojov hluku a modernizovať technické vybavenie a infraštruktúru.
- Používať predovšetkým moderné a perspektívne technológie najlepších dostupných techník a najlepších environmentálnych postupov, ktoré budú minimálne ovplyvňovať životné prostredie.
- Rešpektovať ochranné a bezpečnostné pásma jestvujúcich zariadení v zmysle platných STN.
- Odpad riešiť v zmysle platnej legislatívy odpadového hospodárstva, pri riešení zohľadniť účel a ciele odpadového hospodárstva v zmysle zákona o odpadoch, predchádzať vzniku odpadov, obmedzovať ich tvorbu, zhodnocovať odpady recykláciou, opätovným použitím alebo inými procesmi umožňujúcimi získavanie druhotných surovín, využívať odpady ako zdroj energie, ak nie je možný alebo účelný postup podľa už uvedených riešení.

Zneškodňovať odpady spôsobom neohrozujúcim zdravie ľudí a nepoškodzujúcim životné prostredie nad mieru ustanovenú zákonom.

- Rešpektovať záujmy ochrany prírody a krajiny, ich územné vymedzenie a obmedzenia z nich vyplývajúce z legislatívnych predpisov.
- Vplyvy konkrétnych navrhovaných činnosti alebo aktivít vyplývajúcich zo strategického dokumentu vyhodnocovať samostatne v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z.
- Pri rozhodovaní o výbere projektov mať na zreteli a dôsledne sledovať aspekt trvalej udržateľnosti podpornej činnosti a vyváženosť krátkodobých a dlhodobých vplyvov a zároveň vyváženosť lokálnych i regionálnych prínosov projektu.
- V rámci monitorovania spresniť sústavu merateľných ukazovateľov a ukazovatele, ktoré by boli problematické z hľadiska zisťovania a merania vypustiť.
- Uplatňovať opatrenia prijaté na regionálnej úrovni v zmysle Katalógu adaptačných opatrení miest a obcí Bratislavského samosprávneho kraja na nepriaznivé dôsledky klímy – rok 2016, spracovateľ Karpatský rozvojový inštitút.
- Pri plánovaní umiestnenia a výstavbe nových zariadení na území Bratislavy, s ohľadom na druh zariadenia, tieto umiestňovať a realizovať s ohľadom na ochranu jednotlivých zložiek životného prostredia.
- Pri realizácii projektov a dopracovaní strategického dokumentu rešpektovať vyhlásené kultúrne a technické pamiatky v dotknutom území.
- V ďalšej etape projektu a pri prevádzkovaní prístavu zosúladiť záujmy Ministerstva dopravy a výstavby SR a Pamiatkového úradu SR vo veci vyhlásenia ochranného pásma nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok.
- Súlad konkrétnych projektov s požiadavkami rámcovej smernice o vodách posúdiť v rámci ich projektovej prípravy (posúdenia podľa § 16a zákona č. 364/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov).
- Spracovať územné plány zóny a to pre priestor Zimného prístavu a pre priestor Pálenisko - Prístav Bratislava na základe listu č. MAGS OUP 52319/20-353511, zo dňa 03.07.2020.
- Z hľadiska celoštátnych súvislostí v rámci prístavného bazéna Pálenisko rezervovať plochu pre prekládku tekutých minerálnych produktov s rešpektovaním požiadaviek na zabezpečenie ochrany toku Dunaja pred znečistením ropnými látkami v súlade s územným plánom hlavného mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov č.4.
- V riešenom území VP Bratislava vytvoriť možnosti pre nástup na vodu (vjazd/výjazd) malých motorových člnov.
- V lokalite Auspitz (Lodenica) na petržalskej strane Dunaja uvažovať s vytvorením prístaviska pre športovo-rekreačnú osobnú prepravu pre nemotorové člny.
- Zosúladiť navrhovaný rozvoj VP Bratislava s požiadavkami dotknutých orgánov v oblasti vodného hospodárstva a ochrany vôd, rešpektovať výstupy z monitoringu environmentálnej záťaže.

- Vypracovať grafický návrh usporiadania Zimného prístavu pre lodnú osobnú a športovo-rekreačnú plavbu na základe stanoviska Mestskej časti Ružinov, pod. č. CS 9443/2020/LRI, zo dňa 23.6.2020.
- V rámci štúdie realizovateľnosti, resp. pri projektovej príprave jednotlivých zámerov vyplývajúcich zo strategického dokumentu primerane zohľadniť opodstatnené pripomienky Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy, Mestskej časti Bratislava – Petržalka, Mestskej časti Bratislava – Ružinov a dotknutých spoločností Eurovea 2 s.r.o., Eurovea, a.s. a Popper Capital, s.r.o..
- Pri návrhu konkrétnych zámerov rešpektovať obmedzenia vyplývajúce z ochranných pásiem Letiska M.R. Štefánika Bratislava, ochranné pásma leteckého pozemného zariadenia „Radar pre koncovú riadenú oblasť letiska (TAR LZIB - sektor A) a prekážkových rovín a plôch heliportu River Park časť E, blok 3 (hotel), ktoré sú v platnej územnoplánovacej dokumentácii VÚC Bratislavského kraja a taktiež hlavného mesta SR Bratislavy zapracované ako regulatívy priestorového a funkčného využitia územia.
- Koordinovať ďalší postup rozvoja VP a riešenia sanácie environmentálnej záťaže s MŽP SR, sekciou geológie a prírodných zdrojov.
- Vo vybranom variante spracovať inventarizáciu drevín a zachovať dreviny v čo najvyššej možnej miere.
- Vo vybranom variante rešpektovať odporúčania Ministerstva životného prostredia SR na úseku vodného hospodárstva.
- Rešpektovať navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie uvedené v kapitole V. Správy o hodnotení predmetného strategického dokumentu, primerane ich premietnuť do strategického dokumentu a následne aj do procesu projektovej prípravy a povoľovacieho procesu konkrétnych aktivít a opatrení pre jednotlivé špecifické ciele definované v riešení posudzovaného strategického dokumentu. Správa o hodnotení strategického dokumentu pri implementácii a realizácii v navrhovanom strategickom dokumente navrhovaných opatrení odporúča aplikovať nasledovné odporúčania:

Etapa predinvestičnej prípravy:

- Pre odporúčaný variant z procesu posúdenia strategického dokumentu spodrobiť údaje ohľadne navrhovaných funkcií, kvantifikovať vstupy a výstupy, bližšie špecifikovať technické prevedenie a nároky na územie, infraštruktúru, dopravné zaťaženie, atď. Pre výsledný variant postupovať formou spracovania štúdie realizovateľnosti (feasibility study).
- Následný stupeň prípravy projektu – štúdiu realizovateľnosti pripravovať v úzkej koordinácii so štátnou správou, miestnou samosprávou, mimovládnyimi organizáciami a ďalšími subjektami, ktoré prejavili záujem na environmentálnom posudzovaní, odporúča sa organizovať pravidelné výrobné, informačné výbory a získané pripomienky postupne zapracovávať do dokumentácie.
- Pripomienky z procesu SEA zapracovať do štúdie realizovateľnosti, tú spracovať pre vybraný variant.
- Súčasťou štúdie realizovateľnosti by malo byť posúdenie projektu na klimatické zmeny vo forme stratégie adaptácie prístavu na klimatickú zmenu.

- Pripraviť projekt monitoringu a postupne začať zbierať údaje o vývoji zložiek životného prostredia v oblastiach hluk, biota, kvalita podzemnej a povrchovej vody.
- Zrealizovať sanáciu starých zát'aží, ktoré sú evidované na území Nákladného prístavu Bratislava.

Etapa investičnej činnosti:

- Zabezpečiť dôslednú realizáciu posudzovania vplyvov na životné prostredie na úrovni jednotlivých činností/projektov v súlade so zákonom č. 24/2006 Z. z. tak, aby bola zabezpečená optimalizácia zvolených riešení a ich lokalizácie, výberu environmentálnych technológií, časovej a vecnej následnosti jednotlivých realizačných krokov, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov realizovaných projektov; osobitnú pozornosť venovať projektom zaberajúcim nové územia, kde ide o celkom novú činnosť.
- Predmetom posudzovania, podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov, budú aj ich zmeny činností podľa prílohy 8a k zákonu č. 24/2006 Z. z.
- Súčasťou procesu posudzovania navrhovaných činností, podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z., vykonať posúdenie projektov na územia Natura 2000 minimálne v miestach, kde bol v procese SEA identifikovaný negatívny vplyv na územia Natura 2000, ide o lokality: Marína Aušpic (variant č.3), činnosti v bazéne Pálenisko (variant č. 1,2 a 3), nový bazén vo Vlčom hrdle (variant č. 1).
- Pri rozhodovaní vo výbere projektov dôsledne sledovať aspekt udržateľnosti podporovanej aktivity / projektu.
- Zachovať kontinuitu procesu SEA, cez proces štúdie realizovateľnosti, procesov EIA, až do kolaudácie jednotlivých objektov.
- Pripomienky z procesu EIA zapracovať do dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie.

Odporúčania pre jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia:

Ovzdušie:

- Zabezpečiť technické opatrenia zamedzujúce znečisťovaniu ovzdušia prachovými časticami zo stavebných prác a (alebo) demolačných prác (napr. kropenie a zakrývanie sypkých materiálov, zakrývanie chránených objektov kryciami fóliami, ohradenie staveniska, kropenie komunikácií v okolí staveniska, vybudovanie spevnených komunikácií).
- Používať stavebné mechanizmy v dobrom technickom stave, aby sa zabránilo nadlimitným emisiám z ich výfukových plynov.
- Zariadenia na výrobu, úpravu, dopravu prašných materiálov je potrebné zakapotovať. Ak nemožno zabezpečiť prachotesnosť, je potrebné prašnosť v čo najväčšej miere obmedzovať.
- Počas prepravy prašných materiálov musí byť prepravovaný materiál zakrytý, ak nie je prašnosť obmedzená dostatočnou vlhkosťou prepravovaného materiálu.
- Príjazdovú komunikáciu udržiavať v čistote a pred výjazdom dopravných prostriedkov zo staveniska na verejné komunikácie zaistiť vhodný spôsob čistenia dopravných prostriedkov pre obmedzenie resuspendovanej prašnosti z povrchu vozovky.

- Za účelom zníženia emisií z lodnej dopravy, pokiaľ je to technicky možné, vypínať lodné motory, napr. pri prekládke tovaru v prístave.
- Podporiť verejnú dopravu do/z prístavu za účelom zníženia počtu osobných automobilov, používaných v súvislosti s prevádzkou prístavu.

Vodné pomery:

- Pri bližšej špecifikácii odporúčaného variantu rešpektovať vymedzenie CHVO Žitný ostrov a ochranných pásem vodných zdrojov. Na území CHVO a ochranných pásem je nutné dodržiavať všetky zákazy a obmedzenia činností stanovené príslušnou legislatívou.
- Zrealizovať prieskum a sanáciu environmentálnych záťaží v dotknutom území, a to evidovaných EZ na území Nákladného prístavu Bratislava aj neevidované EZ na prekladkových polohách a akvatóriu bazénov Zimného prístavu.
- Súčasťou procesu posudzovania navrhovaných činností, podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z., vykonať posúdenie vplyvu na stav vôd a vodných útvarov ako predbežné posúdenie činností/projektov z hľadiska ich súladu s požiadavkami smernice 2000/60/ES (rámcová smernica o vodách).
- Jednotlivé činnosti/projekty posúdiť v príslušnej fáze ich projektovej prípravy podľa § 16a zákona č. 364/2004 Z. z., v znení neskorších predpisov.

Pôdy a horninové prostredie:

- Minimalizovať trvalé zábery pôdy.
- Pre obdobie výstavby pre prípad havárie pri dopravnej nehode s následným prerazením obalu prepravovaných látok alebo vyliatím ropných látok z nádrže vozidla vypracovať havarijný plán a záchranné vozidlá vybaviť havarijným materiálom – absorbentami pre likvidáciu takejto nehody.
- Protieróznymi opatreniami, ako je spevnenie stien svahov vegetačnými úpravami, agrotechnickými a organizačnými opatreniami, minimalizovať transport pôdných častíc do povrchových vôd, príp. ich zužitkovanie.
- V rámci plánu organizácie výstavby zemné práce zorganizovať tak, aby došlo k čo najmenším dočasným záberom.
- Stavebné dvory situovať na spevnených plochách a sklady a mechanizmy zabezpečiť proti úniku nebezpečných látok.

Príroda, krajina a chránené územia:

- Pred povolením vybraného riešenia Verejného prístavu Bratislava spracovať primerané posúdenie vplyvu projektu na územia sústavy Natura 2000 podľa metodiky ŠOP SR (2014, 2016).
- Pri plánovaní a povoľovaní jednotlivých čiastkových projektov strategického dokumentu minimalizovať vplyvy na zeleň (rozsah výrubu drevín), zásahy do biotopov a zásahy do chránených území v okolí.
- Pri výbere technológií pre prekladisko alternatívnych palív do projektu zapracovať najlepšie dostupné technológie (BAT) z hľadiska prevencie rizika únikov palív do okolia a do Dunaja.

Zároveň je potrebné vypracovať príslušné havarijné plány pre prípad havárie aj vzhľadom na blízkosť územia Natura 2000 a existenciu nápuštného objektu do ÚEV Malý Dunaj, ktorý sa nachádza v bazéne Pálenisko.

- V ďalšej etape projektu bližšie rozpracovať varianty, ktoré nezasahujú do chránených území v riešenom území alebo jeho okolí.

Odpady:

- V prípade využitia odpadov, vznikajúcich pri úpravách koryta/prehlbovaní koryta, ako suroviny pre ďalšie využitie je potrebné tieto odpady certifikovať ako výrobok k ďalšiemu použitiu.

Riziká spojené so zmenou klímy:

- V rámci implementácie opatrení navrhovaných strategickým dokumentom je potrebné zohľadniť adaptačné opatrenia odporúčané štúdiou klimatických rizík. Tieto opatrenia môžu byť realizované v závislosti na konkrétnom zvolenom variante, konkrétnom projektovo-inžinierskom riešení, i aktuálnom vývoji (v závislosti na časovom rámci investícií, predpokladanom skutočnom vývoji intenzity a objemu realizovanej vodnej dopravy, pozorované skutočné frekvencie extrémnych prejavov počasia atď.)
- Prijat' opatrenia na redukciiu rizík klimatických zmien (vysoké teploty, silné dažde, silný vietor, búrkové javy, požiare, sucho – str. 128 SoH).

Hluk:

- Základné a zároveň zásadné požiadavky na ochranu proti hluku sú uvedené vo vyhláske č. 549/2007 Z. z., resp. zákone č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia. Dodržanie legislatívnych požiadaviek je potrebné vo fáze projektovej prípravy overovať spracovaním hlukových štúdií. Súčasťou týchto hlukových štúdií by mal byť aj návrh dostatočne účinných protihlukových opatrení v rizikových miestach. V prípade potreby je potrebné spracovávať aktualizácie hlukových modelov.
- Okrem legislatívnych požiadaviek je potrebné zohľadniť relevantné strategické dokumenty (napr. akčné plány na znižovanie hluku), a pri projektovaní jednotlivých zámerov nezabudnúť na všeobecné požiadavky na ochranu pred hlukom, t. j. umiestnenie hlučných prevádzok a činností ďalej od chránených objektov, trasovať dopravu mimo chránené územia, obmedzovať dĺžku činností zdrojov hluku a modernizovať technické vybavenie a infraštruktúru.

Zdravie obyvateľov:

- Z pohľadu verejného zdravia je nutné realizovať zmierňujúce opatrenia, navrhnuté pre oblasti ovzdušia a hluku.
- Ďalej je žiaduce zaviesť také opatrenia (napr. v rámci súvisiacich koncepcií v oblasti dopravy), ktoré výhľadovo povedú k inováciám plavidiel stabilne prevádzkovaných na území mesta, tak aby sa znižovali emisie znečisťujúcich látok z motorov a hlučnosť lodí a zároveň zvyšovala bezpečnosť prevádzky.

- V prípade implementácie Stratégie rozvoja osobného prístavu vo variante 2 (lokalita Zimný prístav) je nutné zabezpečiť integritu a ochranu pamiatkových hodnôt chránených objektov v rámci prípravy konkrétneho projektového riešenia a rešpektovania stanovísk orgánov pamiatkovej ochrany.
- Riziko negatívneho ovplyvnenia vodného zdroja musí byť detailne preverené na projektovej úrovni na podklade podrobného IGHG prieskumu.
- Pri plánovaní a povoľovaní jednotlivých čiastkových projektov strategického dokumentu je potrebné minimalizovať vplyvy na zeleň (rozsah vyrúbu drevín), zásahy do biotopov a zásahy do chránených území v okolí.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 14 Zákona na základe Správy o hodnotení strategického dokumentu „Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“, stanovísk zainteresovaných subjektov v procese posudzovania, záznamu z verejného prerokovania, odborného posudku pre vydanie záverečného stanoviska a návrhu záverečného stanoviska. Pri hodnotení podkladov a vypracovaní Záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení Zákona o posudzovaní a Vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z. o zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činnosti na životné prostredie v znení neskorších predpisov. Okresný úrad v Bratislave, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia analyzoval každú pripomienku a stanoviská od zúčastnených subjektov. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do odporúčaní záverečného stanoviska.

V rámci hodnotenia sa preukázal potenciál pozitívnych vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, pričom negatívne vplyvy nie sú závažného charakteru. Eliminácia, prípadne minimalizácia potenciálnych negatívnych environmentálnych vplyvov je v prípade realizácie jednotlivých činností podmienkou realizácie preventívnych opatrení a monitoringu v polohe jednotlivých projektov podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Odporúčenie schválenia navrhovaného strategického dokumentu možno odôvodniť prevýšením opatrení, ktorých očakávané vplyvy (priame i nepriame) budú pozitívne. Z hľadiska synergických a kumulatívnych vplyvov prevažujú pozitívne vplyvy nad vplyvmi negatívnymi.

Všetky oboznámené a zainteresované subjekty procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie mali možnosť predložiť stanoviská, pričom možnosť podať stanovisko mala aj verejnosť v rámci celého procesu. V žiadnom z doručených stanovísk v rámci procesu posudzovania nie sú uvedené také zásadné pripomienky, ktoré by neumožňovali schválenie navrhovaného strategického dokumentu Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II, za predpokladu dodržania odporúčaní uvedených v časti VI., bode č. 3 tohto záverečného stanoviska. Všetky stanoviská zainteresovaných subjektov, predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie sú uvedené v časti III., bode 6.

Pri komplexnom pohľade na uvažované a v správe o hodnotení analyzované vplyvy na stav životného prostredia nie je predpoklad zhoršenia stavu životného prostredia. Prípadné riziká a negatívne dopady na životné prostredie navrhovaného strategického dokumentu sú v rovnováhe s pozitívnymi vplyvmi vyplývajúcimi z realizácie strategického dokumentu a jeho aktivít.

5. Návrh monitoringu

Obstarávateľ a rezortný orgán sú podľa § 16 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojeniu monitorovania. Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie spočíva v systematickom sledovaní a vyhodnocovaní jeho vplyvov, vo vyhodnocovaní jeho účinnosti a zabezpečení odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

Ak obstarávateľ zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie posudzovaného podľa zákona sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu. Obstarávateľ a rezortný orgán sú povinní bezodkladne oznámiť príslušnému orgánu informácie o výsledkoch sledovania a vyhodnocovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, ako aj o zabezpečení vyššie uvedených povinností v elektronickej podobe alebo v listinnej podobe, pričom príslušný orgán bezodkladne zverejní uvedené informácie, ktoré mu boli doručené.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov predloženého strategického dokumentu je nutné začať spolu so zahájením implementácie strategického dokumentu.

Ovzdušie:

Ako indikátor pre zložku ovzdušia sa nestanovuje sledovanie žiadnej znečisťujúcej látky, a to najmä z dôvodu, že monitorovacie stanice SHMÚ sú od Bratislavského prístavu vzdialené relatívne ďaleko a príspevok k znečisteniu ovzdušia z prístavu by sa na nich neprejavil. Inštalácia a prevádzka vlastnej meracej stanice na mieste by bola finančne príliš náročná. Z toho dôvodu sa navrhuje nasledujúca nepriama metóda monitoringu úrovne znečistenia ovzdušia:

Indikátor: Počet osobných automobilov a počet nákladných automobilov

Sledovanie počtu osobných a nákladných automobilov na vjazde do areálu prístavu. Na základe početnosti osobnej a nákladnej dopravy sa následne rozptylovým modelom zistí úroveň znečistenia ovzdušia. Hodnota indikátora sa stanoví prevedením rozptylovej štúdie na úrovni EIA.

Jednotka: kusy/deň

Zdroj dát: prístav Bratislava (prevádzkovateľ)

Vodné pomery:

Indikátor: Kvalita povrchových vôd a stav útvarov povrchových vôd v dotknutom území

- Monitoring podľa § 4 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách (vodný zákon). Cieľom monitorovania je podľa § 4 vyhlášky č. 418/2010 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení vodného zákona zabezpečiť

základné údaje o množstve, režime, kvalite a o stave povrchových vôd (chemické a fyzikálno-chemické ukazovatele, biologické prvky kvality a mikrobiologické ukazovatele atd.).

Zdroj dát: Monitoring zabezpečuje na národnej úrovni SHMÚ.

Indikátor: Kvalita podzemných vôd a stav útvarov podzemných vôd v dotknutom území

- Monitoring podľa § 4b zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách (vodný zákon). Cieľom monitorovania je podľa § 4 vyhlášky č. 418/2010 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení vodného zákona zabezpečiť základné údaje o množstve, kvalite a o režime podzemných vôd (fyzikálne, chemické a mikrobiologické vlastnosti podzemnej vody atď.).

Zdroj dát: Monitoring zabezpečuje na národnej úrovni SHMÚ.

Indikátor: Podiel vodnej dopravy a prevádzky Prístavu Bratislava na havarijnom zhoršení vôd

- Sledovanie a vyhodnocovanie počtu a závažnosti havárií.

Zdroj dát: prístav Bratislava (prevádzkovateľ)

Pôdy a horninové prostredie:

Indikátor: Záber lesnej pôdy (indikátor je navrhnutý len pre prípad realizácie variantu „Nákladný prístav - Variant 1“)

Jednotka: ha

Zdroj dát: Výskumný ústav pôdozvedectva a ochrany pôdy

Príroda, krajina a chránené územia:

Indikátor: Stav druhov a biotopov v Územiach európskeho významu (ÚEV) Malý Dunaj, UEV Bratislavské luhy

- V rámci indikátora sa bude sledovať zhoršenie/zlepšenie stavu sledovaných druhov v dôsledku vplyvu implementácie strategického dokumentu. Monitoring je možné vykonať v spolupráci so ŠOP SR.

Zdroj dát: Indikátor sa sleduje v rámci monitoringu druhov a biotopov európskeho významu, ktorý realizuje ŠOP SR a výsledky monitoringu sú dostupné na portály www.biomonitoring.sk.

Odpady a environmentálne záťaž:

- Pri realizácii sanácie environmentálnej záťaž v územnom obvode prístavu budú navrhnuté ukazovatele na monitoring na základe projektu sanácie a analýzy rizika

Zdroj dát: vlastník pozemkov verejných prístavov na základe rozhodnutia MŽP SR

Rizika spojená zo zmenou klímy:

Indikátor: Počet dní s obmedzenou, či zastavenou prevádzkou v dôsledku nepriaznivého počasia, či extrémnych klimatických javov

Jednotka: počet dní/rok (s určením javu, napr. nízky stav vody, ľad, silný vietor, a pod.)

Zdroj dát: prístav Bratislava (prevádzkovateľ)

Hluk:

Indikátor: Meranie hluku

Na základe spracovaných hlukových štúdií vo fáze prípravy zámeru stanoviť miesta očakávaných rizík a minimálne v týchto miestach následne vykonávať buď jednorazovo, alebo opakovane meranie hluku. Namerané údaje porovnať s požiadavkami vyhlášky č. 549/2007 Z. z. a porovnať s výsledkami hlukových štúdií. V prípade zistenia prekračovania prípustných hodnôt bezodkladne navrhnúť a realizovať protihlukové opatrenia. V prípade zistení významných odchýlok oproti modelovaným hodnotám v hlukových štúdiách prehodnotiť výsledky štúdií.

Jednotka: dB(A)

Zdroj dát: prístav Bratislava (prevádzkovateľ)

Zdravie obyvateľov:

Indikátor: Počet nehôd súvisiacich s lodnou dopravou na území mesta s evidenciou závažnosti prípadných zranení

Nad rámec indikátorov navrhnutých v rámci hodnotení vplyvu na ovzdušie a hlukovú situáciu sa navrhuje sledovať počet a závažnosť nehôd súvisiacich s lodnou dopravou na území mesta.

- Jednotka: udalosti/rok

- Zdroj dát: Polícia SR

Kultúrne dedičstvo:

Indikátory nie sú navrhované.

Hmotný majetok:

Indikátory nie sú navrhované.

6. Vyhlásenie sumarizujúce, ako boli začlenené úvahy o environmentálnych aspektoch do strategického dokumentu (SD), ako bola zohľadnená správa o hodnotení SD, ako boli zohľadnené stanoviská verejnosti k správe o hodnotení SD, výsledky uskutočnených konzultácií, dôvody výberu schváleného SD v porovnaní s inými prijateľnými variantmi a informácia o opatreniach, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom

Správa o hodnotení strategického dokumentu splnila účel, v zmysle prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov, dostatočne podrobne a objektívne zhodnotila súčasný stav životného prostredia, definovala problémové okruhy z hľadiska životného prostredia, ako aj zhodnotila možné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie. Uskutočnilo sa verejné prerokovanie Správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy, právnickými osobami a verejnosťou dňa 4.6.2021 o 10.00 hod. a 14.00 hod na Ministerstve dopravy a výstavby SR, Námestie slobody 6, Bratislava. Z verejného prerokovania bol vyhotovený záznam s prezenčnou listinou (uvedené v kapitole III., v bode 6. tohto záverečného stanoviska).

Na základe komplexného posúdenia vplyvu navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie v rámci Správy o hodnotení, vrátane porovnania s nulovým variantom, návrh strategického dokumentu po prepracovaní a doplnení v časti VI bod 3 sa odporúča k prijatiu. Opodstatnené požiadavky a pripomienky dotknutých orgánov a verejnosti k Správe o hodnotení strategického dokumentu boli zapracované ako odporúčania tohto záverečného stanoviska v súlade s návrhom záverečného stanoviska vypracovaným odborným posudzovateľom.

Vydaním záverečného stanoviska vzniká oprávnenie obstarávateľa vykonať ďalšie kroky pre prepracovanie návrhu strategického dokumentu a následné schválenie čistopisu strategického dokumentu pri dodržaní odporúčaní tohto záverečného stanoviska. Podľa § 15 ods. 7 zákona o posudzovaní obstarávateľ doručí schválený strategický dokument, ktorému predchádzalo posudzovanie podľa tohto zákona, spolu s informáciami podľa §15 ods. 5 zákona o posudzovaní v listinnom vyhotovení a na elektronickom nosiči dát príslušnému úradu a zároveň ho zverejní na svojom webovom sídle alebo iným vhodným spôsobom.

7. Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov

Účasť dotknutej verejnosti pri posudzovaní strategického dokumentu bola zabezpečená v súlade s § 6a Zákona o posudzovaní. Dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategického dokumentu má právo zúčastniť sa prípravy a posudzovania strategického dokumentu a to až do schválenia strategického dokumentu. Opodstatnené požiadavky a pripomienky dotknutej verejnosti boli zapracované ako odporúčania tohto záverečného stanoviska.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

Návrh záverečného stanoviska spracoval RNDr. Vladimír Kočvara, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie v zmysle zákona NR SR č.24/2006 Z.z. pod číslom 391/2006 – OPV a číslom 508/2010/OHPV.

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia v súčinnosti s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave

2. Potvrdenie správnosti údajov

Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie

Ing. Branislav Gireth
vedúci odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 03.01.2024

Poučenie:

Posudzovanie vplyvov strategického dokumentu podľa § 64 písm. a) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sa nevykonáva podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a preto sa voči nemu nemožno odvolať. Toto záverečné stanovisko možno preskúmať súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov.