Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Apríl 2020

Obsah

ZOZNAM SKRATIEK 5
ZOZNAM OBRÁZKOV 7
ZOZNAM TABULIEK 8
ÚVOD 9
I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI 10
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE 11
II.1 Názov 11
II.2 Územie (SR, kraj, okres, obec) 11
II.3 Dotknuté obce 11
II.4 Dotknuté orgány 11
II.5 Schvaľovací orgán 12
II.6 Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom 12
II.6.1 Strategické ciele 13
II.6.2 Návrh možností rozvoja prístavu 14
II.6.3 Varianty možného usporiadania verejného prístavu, ich silné a slabé stránky 17
II.6.3.1 Varianty možného usporiadania nákladného prístavu 18
II.6.3.2 Varianty možného usporiadania Osobného prístavu 21
II.6.3.3 Odporučenie najvhodnejšieho variantu 23
II.6.4 Vzťah strategického dokumentu k iným strategickým dokumentom 23
III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA 25
III.1 Informácie o súčasnom stave životného prostredia vrátane zdravia a jeho pravdepodobný vývoj, ak sa strategický dokument nebude realizovať 26
III.1.1 Geologické, geomorfologické pomery a nerastné suroviny 26
III.1.1.1 Geologické pomery 26
III.1.1.2 Geomorfologické pomery 26
III.1.1.3 Geodynamické javy 27
III.1.1.4 Nerastné suroviny 27
III.1.2 Klimatické pomery a klimatická zmena 27
III.1.3 Pôdne pomery 32
III.1.4 Hydrologické pomery 33
III.1.4.1 Povrchové vody 33
III.1.4.2 Podzemné vody 36
III.1.5 Fauna, flóra, vegetácia 38
III.1.6 Charakteristika biotopov a ich významnosť 41
III.1.7 Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria 42
III.1.7.1 Štruktúra krajiny 42
III.1.7.2 Scenéria krajiny 43
III.1.7.3 Územný systém ekologickej stability (ÚSES) 43
III.1.8 Obyvateľstvo, jeho zdravotný stav a aktivity, infraštruktúra 45
III.1.8.1 Sídla 50
III.1.8.2 Priemyselná výroba 50
III.1.8.3 Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo 50
III.1.8.4 Infraštruktúra 51
III.1.8.5 Služby 55
III.1.8.6 Rekreácia a cestovný ruch 55
III.1.8.7 Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti 55
III.1.8.8 Archeologické a paleontologické náleziská a geologické lokality 55
III.1.9 Charakteristika zdrojov znečistenia životného prostredia, ktoré sú relevantné z pohľadu strategického dokumentu 55

III.1.9.1 Znečistenie ovzdušia ... 55
III.1.9.2 Znečistenie povrchových a podzemných vôd ... 58
III.1.9.3 Environmentálne záťaže ... 59
III.1.9.4 Znečistenie územia hlukom ... 60
III.1.10 Pravdepodobný vývoj stavu životného prostredia, ak sa strategický dokument nebude realizovať ... 61
III.2 Informácia vo vzťahu k environmentálne obzvlášť dôležitým oblastiam, akými sú navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), chránené vodohospodárske oblasti a pod. ... 64
III.2.1 Sústava chránených území Natura 2000 ... 64
III.2.1.1 Chránené vtáčie územia ... 64
III.2.1.2 Územia európskeho významu ... 65
III.2.2 Chránené územia a ochranné pásma ... 67
III.2.3 Chránené vodohospodárske oblasti ... 70
III.3 Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené ... 72
III.4 Environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu ... 74
III.5 Environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu, ako aj to, ako sa zohľadnili počas prípravy strategického dokumentu ... 76
III.5.1 Relevantné strategické dokumenty ... 76
III.5.2 Environmentálne ciele ... 82
III.5.3 Priechodnosť územia pre rozvoj dopravy ... 84
IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU VRÁTANE ZDRAVIA ... 87
IV.1 Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie ... 87
IV.1.1 Hodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na jednotlivé zložky a faktory životného prostredia a zdravie obyvateľstva ... 92
IV.1.1.1 Vplyvy na ovzdušie ... 92
IV.1.1.2 Vplyvy na vodné pomery ... 94
IV.1.1.3 Vplyvy na pôdy a horninové prostredie ... 103
IV.1.1.4 Príroda, krajina a chránené územia ... 105
IV.1.1.5 Odpady a environmentálne záťaže ... 111
IV.1.1.6 Riziká spojené so zmenou klímy ... 113
IV.1.1.7 Emisie skleníkových plynov ... 114
IV.1.1.8 Hluk ... 115
IV.1.1.9 Zdravie obyvateľov ... 117
IV.1.1.10 Kultúrne dedičstvo ... 122
V. NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE ... 124
V.1 Opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplynúť z realizácie strategického dokumentu ... 124
V.1.1 Všeobecné odporúčania ... 124
V.1.2 Odporúčania pre jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia ... 125
VI. DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A OPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI ... 130
VI.1 Uvažované variantné riešenia zohľadňujúce ciele a geografický rozmer strategického dokumentu ... 130
VI.1.1 Porovnanie variantov ... 131
VI.1.2 Zdôvodnenie a odporučenie najvhodnejšieho variantu ... 134
VI.2 Opis toho, ako bolo vykonané vyhodnotenie vrátane nedostatkov a neurčitosti v poznatkoch, ktoré sa vyskytli pri vypracúvaní správy o hodnotení ... 135

VI.3 Ďalší postup posudzovania strategického dokumentu ... 136
VII. NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE ... 138
VIII. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE ... 142
IX. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ ... 143
IX.1 Úvodné informácie ... 143
IX.2 Základné údaje o strategickom dokumente ... 143
IX.2.1 Varianty možného usporiadania verejného prístavu ... 143
IX.2.2 Varianty možného usporiadania nákladného prístavu ... 144
IX.2.3 Varianty možného usporiadania Osobného prístavu ... 144
IX.3 Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie ... 145
IX.3.1 Prístup k hodnoteniu vplyvov ... 145
IX.3.2 Hodnotenie nulového variantu ... 145
IX.3.3 Hodnotenie variantov rozvoja prístavu ... 146
IX.3.4 Zdôvodnenie a odporučenie najvhodnejšieho variantu ... 150
IX.4 Opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplynúť z realizácie strategického dokumentu ... 151
IX.4.1 Všeobecné odporúčania ... 151
IX.4.2 Odporúčania pre jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia ... 152
IX.5 Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie ... 156
IX.6 Závery hodnotenia ... 159
X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE) ... 160
PRÍLOHY ... 161
PRÍLOHA 1: NAPLNENIE POŽIADAVIEK ROZSAHU HODNOTENIA ... 161
PRÍLOHA 2: VYHODNOTENIE PRIPOMIENOK K OZNÁMENIU O STRATEGICKOM DOKUMENTE ... 163
PRÍLOHA 3: ZOZNAM ANALYTICKÝCH SPRÁV A ŠTÚDIÍ, KTORÉ BOLI PODKLADOM PRE VYPRACOVANIE SPRÁVY O HODNOTENÍ ... 191
PRÍLOHA 4: VYHODNOTENIE VPLYVOV RELEVANTNÝCH VARIANTOV NA PREDMETY OCHRANY JEDNOTLIVÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000 DOTKNUTÝCH STRATEGICKÝM ZÁMEROM ... 193

Zoznam skratiek

AGC	Európska dohoda o medzin. železničných magistrálach
AGN	Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzin. kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch
BSK	Bratislavský samosprávny kraj
CHA	Chránený areál
ČOV	Čistička odpadových vôd
EEA	Európska environmentálna agentúra
EIA	Environmental Impact Assessment - posudzovanie vplyvov na životné prostredie
EK	Európska komisia
EÚ	Európska únia
CHA	Chránený areál
CHKO	Chránená krajinná oblasť
CHÚ	Chránené územie
CHVO	Chránená vodohospodárska oblasť
CHVÚ	Chránené vtáčie územie
KR HaZZ	Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru
KÚRS	Koncepcia územného rozvoja Slovenska
MČ	Mestská časť
MDaV	Ministerstvo dopravy a výstavby
MPŽPaRR	Ministerstvo pôdohospodárstva a životného prostredia a regionálneho rozvoja
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Natura 2000	Sústava chránených území členských štátov Európskej únie
NKP	Národný klimatický program
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
OSN	Organizácia spojených národov
OÚ	Okresný úrad
OZ	Občianske združenie
PP	Prírodná pamiatka
PR	Prírodná rezervácia
rkm	Riečny kilometer
SAŽP	Slovenská agentúra životného prostredia
SEA	Strategic Environmental Assessment - posudzovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav

SPaP	Slovenská plavba a prístavy
SR	Slovenská republika
STN	Slovenská technická norma
SSC	Slovenská správa ciest
SVP	Slovenský vodohospodársky podnik
ŠGÚDŠ	Štátny geologický ústav Dionýza Štúra
ŠOP SR	Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TIP BA	Terminál intermodálnej prepravy Bratislava
TZL	Tuhé znečisťujúce látky
ÚEV	Územie európskeho významu
ÚGKK	Ústav geodézie, kartografie a katastra
ÚNS	Ústredná nákladná stanica
ÚPN	Územný plán
ÚSES	Územný systém ekologickej stability
VP	Verejné prístavy
VZ	Vodný zdroj
VZN	Všeobecné záväzné nariadenie
WMO	Svetová meteorologická organizácia
Z. z.	Zbierka zákonov Slovenskej republiky
ŽP	Životné prostredie
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Zoznam obrázkov

Obrázok 1: Nákladný prístav – Variant 1 18
Obrázok 2: Nákladný prístav – Variant 2 19
Obrázok 3: Nákladný prístav – Variant 3 20
Obrázok 4: Osobný prístav – Variant 1 21
Obrázok 5: Osobný prístav – Variant 2 22
Obrázok 6: Územný obvod verejného prístavu a vyznačené lokality riešeného územia strategického dokumentu, ktoré zasahujú mimo územný obvod verejného prístavu Bratislava 25
Obrázok 7: Veterná ružica mesta Bratislava 28
Obrázok 8: Národné emisie pre vnútroštátnu dopravu (na Dunaji a na ostatných slovenských tokoch a jazerách) 31
Obrázok 9: Agregované emise pro mezinárodní dopravu na Slovenském úseku Dunaje 31
Obrázok 10: Prehľad spotreby dieslového paliva pre medzinárodnú lodnú plavbu na Slovenskom úseku Dunaja (TJ) v letech 1990 – 2017 32
Obrázok 11: Mapa bonitovaných pôdno-ekologických jednotek – BPEJ 33
Obrázok 12 Mapa útvarov povrchových a podzemných vôd 35
Obrázok 13: Vľavo - Povodeň (Bratislava, r. 2013), Vpravo - Povodňová mapa prístavu Bratislava 36
Obrázok 14: Fytogeografické členenie – okolie Bratislavy 38
Obrázok 15: Územný systém ekologickej stability – výrez z Územného plánu hl. mesta SR Bratislavy, 2007.45
Obrázok 16: Vývoj výkonov v nákladnej doprave na Slovensku (mil. tkm) 52
Obrázok 17: Externé náklady vodnej dopravy 52
Obrázok 18: Vývoj celkovej prekládky nákladu v prístave Bratislava 53
Obrázok 19: História počtu pristáti plavidiel 54
Obrázok 20: Evidované environmentálne záťaže v blízkosti riešeného územia 60
Obrázok 21 Lokality sústavy chránených území Natura 2000 67
Obrázok 22: Poloha Ramsarskej lokality Dunajské luhy 70
Obrázok 23: Výrez v vodohospodárskej mapy 1:50 000 71
Obrázok 24 Chránená vodohospodárska oblast (CHVO) Žitný ostrov 72
Obrázok 25: Regióny environmentálnej kvality - západ Slovenska 73
Obrázok 26 Lokalizácia územne špecifikovaných zámerov Prioritnej osi 4 v území s indikovanou mierou rezistencie 86
Obrázok 27 Schéma lokalizácie variantu 1 nákladného prístavu vzhľadom k vodným pomerom 96
Obrázok 28 Schéma lokalizácie variantu 2 nákladného prístavu vzhľadom k vodným pomerom 98
Obrázok 29 Schéma lokalizácie variantu 3 nákladného prístavu vzhľadom k vodným pomerom 99
Obrázok 30 Schéma lokalizácie variantu 1 osobného prístavu vzhľadom k vodným pomerom 101
Obrázok 31 Schéma lokalizácie variantu 2 osobného prístavu vzhľadom k vodným pomerom 102
Obrázok 32 Schéma lokalizácie variantu 1 nákladného prístavu vzhľadom k chráneným územiam 107
Obrázok 33 Schéma lokalizácie variantu 2 nákladného prístavu vzhľadom k chráneným územiam 108
Obrázok 34 Schéma lokalizácie variantu 3 nákladného prístavu vzhľadom k chráneným územiam 109
Obrázok 35 Schéma lokalizácie variantu 1 osobného prístavu vzhľadom k chráneným územiam 110
Obrázok 36 Schéma lokalizácie variantu 2 osobného prístavu vzhľadom k chráneným územiam 111

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1: Prehľad dotknutých území....26
Tabuľka 2: Dlhodobé priemerné mesačné prietoky, dlhodobý ročný priemerný prietok a charakteristické N-ročné a m-denné prietoky Dunaja v profile Bratislava....34
Tabuľka 3: Vybrané hydrologické údaje vodného toku Dunaj za obdobie 2012 –2017 34
Tabuľka 4: Základne informácie o útvaroch povrchových vôd a ich aktuálnom stave 35
Tabuľka 5: Základne informácie o útvaroch podzemných vôd 37
Tabuľka 6: Trvalo bývajúce obyvateľstvo dotknutých mestských častí hlavného mesta SR Bratislava (stav k 31.12. 2017 a k 31.12.2018) 45
Tabuľka 7: Porovnanie hodnôt strednej dĺžky života pri narodení v Bratislave a v SR s okolitými krajinami ..46
Tabuľka 8: Údaje o úmrtnosti na ochorenie obehovej sústavy na 100 tis. obyvateľov v rokoch 2014 až 2017 v jednotlivých okresoch Bratislavy a SR 47
Tabuľka 9: Porovnanie štandardizovanej úmrtnosti na ochorenia obehovej sústavy v Slovenskej republike a v okolitých štátoch na 100 tis. obyvateľov....47
Tabuľka 10: Hrubá úmrtnosť podľa MKCH-10 (II. Nádory) za roky 2016 a 2017 na 100 tis. obyvateľov (podľa trvalého bydliska) 48
Tabuľka 11: Porovnanie štandardizovanej úmrtnosti na nádorové ochorenia v Slovenskej republike a okolitých krajinách na 100 tis. obyvateľov (podľa trvalého bydliska) 48
Tabuľka 12: Vývoj priemerného veku obyvateľstva Bratislavy od roku 2012 (podľa trvalého bydliska) 49
Tabuľka 13: Základné územné charakteristiky dotknutých MČ hlavného mesta SR Bratislava (údaje k 31.12.2018) 50
Tabuľka 14: Množstvo emisií zo stacionárnych zdrojov na území Bratislavského kraja za roky 2013 až 201756
Tabuľka 15: Vyhodnotenie znečistenia ovzdušia podľa limitných hodnôt na ochranu zdravia ľudí a počty prekročení výstražných prahov 2018 57
Tabuľka 16: Vyhodnotenie znečistenia ovzdušia benzo(a)pyrénom 57
Tabuľka 17: Vplyvy a dôsledky zmeny klímy vo vodnej doprave 63
Tabuľka 18: Prirodzený pohyb / stredný stav obyvateľstva v Bratislavskom kraji, v okresoch Bratislava I, Bratislava II, Bratislava V a v dotknutých mestských častiach v roku 2018 73
Tabuľka 19 Základná charakteristika používaných kategórií....85
Tabuľka 20: Zložky a faktory životného prostredia a zdravia a relevantné špecifické aspekty....87
Tabuľka 21: Stupnica pre hodnotieí pravdepodobných vplyvov....88
Tabuľka 22: Numerické hodnotenie pravdepodobných vplyvov jednotlivých variantov rozvoja prístavu....89
Tabuľka 23: Vplyvy a dôsledky zmeny klímy vo vodnej doprave 113
Tabuľka 24: Potenciálne adaptačné opatrenia 128
Tabuľka 25 Potenciálne adaptačné opatrenia....154

Úvod

Predmetom tejto Správy o hodnotení je posúdenie strategického dokumentu: „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ (ďalej aj ako „Masterplan II“, resp. „strategický dokument“).

Správa o hodnotení bola vypracovaná podľa rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (č. OÚ-BA-OSZP3-2019/011939/BAB/I,II,V-SEA-rh, zo dňa 15.04.2019, zverejnený 17.4.2019). Štruktúra správy o hodnotení je daná zákonom č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších zmien a doplnkov, príloha č. 4.

Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II je strategickým dokumentom s dosahom na územie Bratislavy, Bratislavského samosprávneho kraja a z funkčného hľadiska je možno chápať prístav ako celok, ktorý plní úlohu distribučného uzla a transformáciu riečnej nákladnej dopravy na ostatné systémy dopravy s medzinárodným (európskym) dosahom.

A. ZÁKLADNÉ ÚDAJE

I. Základné údaje o obstarávateľovi

I.1 Označenie:	**Verejné prístavy, a. s.** **IČO: 36 856 541**
I.2 Sídlo:	**Prístavná 10, 821 09 Bratislava**
I.3 Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa, od ktorého možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie:	**Ing. Gabriel Szekeres, predseda predstavenstva** **Ing. Jozef Bódi, člen predstavenstva** **Ing. Emil Kosiba, člen predstavenstva** **Verejné prístavy, a. s.** **Prístavná 10** **821 09 Bratislava** **e-mail: vpas@vpas.sk** **tel.: +421 220 620 522** **Ing. Kalina Tomáš 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

II.1 Názov

„Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II" (ďalej aj ako „Masterplan II", resp. „strategický dokument").

II.2 Územie (SR, kraj, okres, obec)

Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava je strategickým dokumentom, 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.

II.3 Dotknuté obce

Dotknutými obcami sú mestské časti zasahujúce svojím územím do plochy riešeného územia. Ide o mestskú časť Bratislava - Staré mesto, Bratislava - Ružinov a Bratislava - Petržalka.

II.4 Dotknuté orgány

Dotknuté orgány štátnej správy a samosprávy

- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
- Ministerstvo životného prostredia SR
- Ministerstvo obrany SR
- Bratislavský samosprávny kraj
- Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja
- Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
- Okresný úrad Bratislava, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
- Okresný úrad Bratislava, Odbor výstavby a bytovej politiky
- Okresný úrad Bratislava, Odbor krízového riadenia
- Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hl. mesto so sídlom v Bratislave
- Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy
- Dopravný úrad
- Krajský pamiatkový úrad Bratislava
- Krajské riaditeľstvo policajného zboru v Bratislave
- Hlavné mesto SR Bratislava
- Mestská časť Bratislava – Staré Mesto
- Mestská časť Bratislava – Ružinov

- Mestská časť Bratislava – Petržalka

Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení:

Zainteresovanou verejnosťou sú obyvatelia SR, hl. mesta Bratislava a každý, kto prejaví záujem o strategický dokument. Ďalej sem patria občianske združenia a mimovládne organizácie, podporujúce ochranu životného prostredia, ktoré prejavia záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania, ako aj iné spoločnosti, ktoré prejavia záujem o strategický dokument. K oznámeniu o zmene sa písomne vyjadrili:

- Združenie domových samospráv
- Petržalský okrášľovací spolok
- Spoločné stanovisko spoločností Overon, a.s.; WOAL, s.r.o. a Popper Capital, s.r.o.
- Smart City Bridge, s.r.o.

II.5 Schvaľovací orgán

Orgánom kompetentným na prijatie strategického dokumentu je predstavenstvo spoločnosti Verejné prístavy, a.s.

II.6 Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom

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.

Autori strategického dokumentu zrealizovali osobné stretnutia so zástupcami relevantných spoločností z oblasti cestnej, železničnej, námornej a riečnej dopravy, logistiky a skladovania na Slovensku. Na základe bilaterálnych stretnutí boli zozbierané požiadavky a návrhy od vybraných subjektov formou štandardizovaných dotazníkov, výsledkom ktorých bola vytvorená dopytová analýza po prístavných a skladovacích službách v Bratislavskom prístave. Vo všeobecnosti môžeme potvrdiť existenciu vysokého dopytu po prepravných službách vodnej dopravy a logistiky v bratislavskom regióne. Dopyt po existujúcich prístavných službách je možné v súčasnosti plniť z kapacitného hľadiska, avšak súčasný stav a vybavenie prístavnej infraštruktúry a superštruktúry je úzko špecializovaný na tradičné komodity. Ponuka prístavných služieb tak neodzrkadľuje zmenu prepravovaných komodít a vývoja tovarových tokov, ako aj nepripravenosť na očakávanú implementáciu záväzkov vyplývajúcich z Bielej knihy EÚ.

V osobnej doprave je dopyt po kapacitnom riešení osobného prístavu v lokalite Staré Mesto, ktoré sa javí ako

limitujúci faktor pre ďalší rozvoj lodnej osobnej dopravy. Napriek enormnému nárastu počtu vydaných licencií a registrácií malých plavidiel, vo vymedzenom území Bratislavského prístavu v súčasnosti chýba infraštruktúra na pristávanie a krátkodobé, resp. dlhodobé kotvenie malých rekreačných plavidiel.

Prístav Bratislava je s viac ako 80 % podielom na celkových výkonoch verejných prístavov na Slovensku najvýznamnejším verejným prístavom na Slovensku. Leží na križovatke Rýnsko – Dunajského a Balticko – Jadranského koridoru Transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Jeho strategická poloha ho predurčuje zastávať významné miesto v sieti vnútrozemských prístavov na Dunaji.

II.6.1 Strategické ciele

V Masterplane 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 priľahlým 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.

II.6.2 Návrh možností rozvoja prístavu

V strategickom dokumente sa navrhuje znížiť a 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.

Infraštruktúra pre športovú a rekreačnú plavbu vo vymedzenom území verejného prístavu Bratislava chýba.

Z pohľadu VP, a. s. je to nový segment lodnej osobnej dopravy, na ktorý sa bude VP, a. s. v budúcnosti zameriavať.

Infraštruktúra plávajúcich zariadení (botely, reštaurácie, kluby, galérie...) má vysoký potenciál pre zlepšenie poskytovaných verejných služieb a kultúrneho prostredia v Bratislave. Vhodná spolupráca s mestskými časťami, magistrátom a vyšším územným celkom môže vhodne doplniť „priestor pre ľudí" v centre mesta, tak ako je to možné pozorovať v iných metropolách Európy.

Strategický dokument sa zaoberá umiestnením a rozvojom týchto funkcií:

v oblasti infraštruktúry a služieb

- Prístavné múry a nautické vybavenie v bazéne Pálenisko a bazénoch Zimného prístavu.
- Zemné svahy s vybavením (bitvy, schodištia, inžinierske siete – voda, elektrika, kanalizácia, telekomunikačné služby) v rámci celého verejného prístavu Bratislava.
- Konštrukcie vyväzovacích bitiev prenášajúcej zaťaženie do základovej pôdy (na korunách svahov šikmých brehov) celého prístavu Bratislava.
- Plavebné hĺbky v bazénoch verejného prístavu Bratislava.
- Zázemie pre plavidlá rešpektujúce legislatívne požiadavky týkajúce sa odpadového hospodárstva.
- Bezpečnosť a ochrana prístavu Bratislava.

v oblasti nákladnej dopravy

- Terminál kusového nákladu – Break-bulk terminál – Všeobecný termín sa vzťahuje na kusové tovary, prepravované v unifikovaných prepravných jednotkách (palety, vrecia, bubnované alebo krehké tovary). Tiež oceľové valce, rúry, tyče, cievky, dosky, drevo, palety alebo unifikovaný projektový (ťažký) náklad.

  Možnosti poskytovaných služieb terminálu na prekládku kusového nákladu v prístave Bratislava sú obmedzené. V súčasnosti disponujú nedostatočnou manipulačnou technikou (posúvanie plavidiel počas vykládky), nedostatočnou krytou skladovou kapacitou a absenciou temperovaných krytých skladov.

  Odhadovaná prepravná kapacita tohto terminálu by mala byť 0,8 mil. ton/ročne kusového tovaru a územná rezerva pre 0,25 mil. ton/ročne.

- Terminál alternatívnych palív – Terminál LNG bude kľúčový logistický uzol pre LNG tankery, ktoré zabezpečujú zásobovanie čerpacích staníc. Zároveň môže poskytovať služby tankovania lodí s pohonom na LNG. Terminál LNG by mal mať samostatné manipulačné zariadenie na tankovanie riečnych lodí. Navyše, plavidlá a LNG tankery musia mať možnosť prístupu k následnej distribúcií LNG na Dunaji. Odhadovaná prepravná kapacita tohto terminálu by mala byť 0,2 mil. ton/ročne kryogénneho tovaru s územnou rezervou pre 0,1 mil. ton/ročne.

- Terminál hromadného nákladu – Terminál hromadného nákladu je viacúčelový terminál na hromadný tovar. Usporiadanie terminálu v kombinácii s portálovými žeriavmi umožňuje manipuláciu voľne ložených tovarov ako napríklad železorudné pelety, železnú rudu, šrot, uhlie, koks, soľ, porcelánovú hmotu alebo hnojivá. Okrem toho je možné prekladať a skladovať suché minerály ako je bauxit, magnezit alebo bentonit.

  Súčasný terminál hromadného nákladu má najväčší podiel na celkových prekládkových výkonoch prístavu. Prekladajú sa najmä železorudné pelety a železnú ruda. Súčasný stav superštruktúry a infraštruktúry však limituje ďalší rozvoj prístavu v danej lokalite a navyše vytvára environmentálnu zaťaž v blízkosti centra mesta Bratislava.

  Odhadovaná prepravná kapacita tohto terminálu by mala byť 1,6 mil. ton/ročne suchého hromadného tovaru s územnou rezervou pre 0,5 mil. ton/ročne.

- Nový bazén – lokalita Vlčie hrdlo – Pre ďalší rozvoj prístavných a logistických plôch pre nákladnú lodnú dopravu môžu byť využité kapacity bazénu NOL, resp. územná rezerva prístavu Bratislava v lokalite Vlčie Hrdlo, zakreslená v územnom pláne mesta Bratislavy ako lokalita pre potenciálne rozširovanie prístavu Bratislava. Tu by bola potom umiestnená logistika s kusovým tovarom.

v oblasti osobnej dopravy

- Nový terminál lodnej osobnej dopravy – Účelom takéhoto terminálu bude zabezpečenie komplexných služieb pre cestujúcich osobných lodí, technicko-prevádzkové služby pre plavidlá súvisiace s dodávkou pitnej vody, potravín, spotrebného tovaru a odvozu odpadov. Lokalizácia nového terminálu lodnej osobnej dopravy by mala reflektovať zvýšené požiadavky na infraštruktúru, ktorá by poskytovala dostatočný priestor pre pozemnú dopravu a priamy prístup k plavidlám pre autobusy a servisné vozidlá.

- Modernizácia prístavných polôh v osobnom prístave – V rámci modernizácie prístavných polôh v osobnom prístave je nutné realizovať niekoľko krokov smerujúcich k zvýšeniu dopravnej priepustnosti a úrovne poskytovaných prístavných služieb. Medzi kľúčové opatrenia môžeme zaradiť:

  - inštalácia jednotných moderných prístavných zariadení schopných zvládnuť rastúci trend počtu výletných lodí ako aj stanovenie maximálnym denným limitom pristáti,
  - vybudovanie infraštruktúry prístavných zariadení, poskytujúcich základné služby ako je pitná voda, likvidácia odpadu, pripojenie elektrickej energie a pod.,
  - vyriešenie nábrežnej infraštruktúry, ktorá zachová prístup k vode pre chodcov a zároveň umožní krátkodobý prístup vozidiel za účelom dovozu/odvozu pasažierov z lodí,
  - vybudovať mestský pontón určený pre verejnú lodnú osobnú dopravu,
  - vyriešiť transparentnú parkovaciu politiku pre osobný prístav.

v oblasti športovej a rekreačnej plavby

- Bratislavská mestská marína pre potreby športových a rekreačných plavidiel – Absencia zázemia pre športovo-rekreačnú plavbu v prístave Bratislava neumožňuje rozvíjať individuálnu vodnú

turistiku na slovenskom úseku rieky Dunaj. Dlhodobé trendy v oblasti rozvoja tohto spôsobu trávenia voľného času v okolitých krajinách vytvorili požiadavku na poskytovanie tohto druhu služieb aj na území Slovenska.

- Verejný veslársky klub – Verejný veslársky klub je určený pre športové a rekreačné plavidla. Je umiestnený v polohe variantu 2 (Osobný prístav): Bratislavská mestská marína a centrum vodných športov.

- Osobný prístav Eurovea, Marína LIDO a Marína AUŠPIC – strategický dokument rešpektuje vo variante 1 a 2 (Osobný prístav) projektové zámery v týchto lokalitách a uvažuje s ich využitím pre rozvoj verejnej športovej a rekreačnej plavby.

v oblasti plávajúcich zariadení (botely, riečne reštaurácie, diskotéky a pod.)

- Jednotný postup pre plávajúce zariadenia – Právne postupy a regulácie pri inštalácii plávajúcich zariadení na vodu sa líšia od územného a stavebného procesu na brehu. Je preto potrebné vytvoriť jednotnú metodiku procesu umiestňovania plávajúcich zariadení na vodu, zohľadňujúcu požiadavky na bezpečnosť lodnej dopravy, územný plán a možnosti pobrežnej infraštruktúry.

- Jednotný dizajn a technické parametre pre plávajúce zariadenia – V rámci navrhovaného opatrenia by mali byť vypracované kritéria na stavbu a projektovanie plávajúcich zariadení ako aj stanovenie podmienok pre prístup k poskytovaniu prístavných služieb.

Bližšia charakteristika rozvojových možností a informácia o ich variantných umiestneniach je uvedená v strategickom dokumente v kap. „Stratégia rozvoja prístavu Bratislava – variantné riešenia“.

II.6.3 Varianty možného usporiadania verejného prístavu, ich silné a slabé stránky

Návrhy variantného usporiadania prístavu sú koncipované zvlášť pre nákladný (3 varianty) a osobný prístav (2 varianty). Je však nevyhnutné ich robiť vo vzájomnej interakcii, nakoľko variantné riešenia predkladajú aj účelové zmeny jednotlivých bazénov. Variant 0 – zachovanie súčasného stavu, je platný pre osobný aj nákladný prístav.

Variant 0 – zachovanie súčasného stavu osobného a nákladného prístavu

Tento variant spočíva v zachovaní existujúceho stavu osobného a nákladného prístavu Bratislava, bez zmeny súčasného prevádzkového modelu, vysporiadania vlastníctva infraštruktúry, ako aj významných investícií. Predpokladá sa kontinuálna prevádzka prístavu so súčasným operátorom, pričom sa neočakáva stimulácia internej konkurencie, zlepšenie atraktivity prístavu a kvality prístavných služieb, ako aj akcelerácia nárastu výkonov v prístave spojená s modernizáciou infraštruktúry a superštruktúry.

Táto možnosť však predstavuje významné riziko z hľadiska bezpečnosti v prístave, ako aj celkovej prevádzky prístavu z dôvodu kritického stavu, v ktorom sa v súčasnosti prístavná infraštruktúra nachádza. Hlavným rizikom v budúcnosti je prerušenie prevádzky prístavu z dôvodu nesplnenia bezpečnostných a prevádzkových štandardov vyplývajúcich z platnej legislatívy. S uvedeným súvisí aj riziko ďalšieho presunu prepravovaných

tovarov z vody na cestu alebo železnicu.

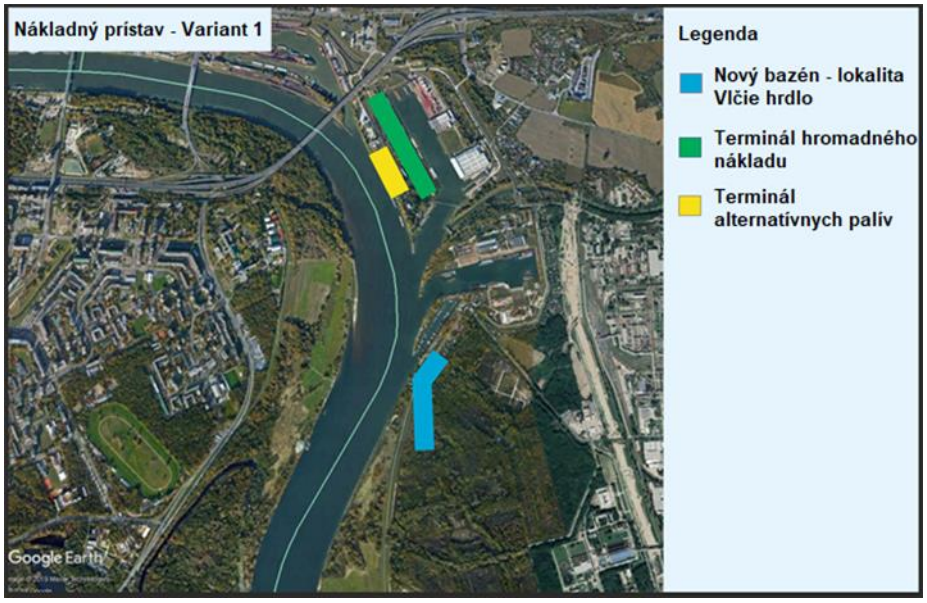
II.6.3.1 Varianty možného usporiadania nákladného prístavu

Variantné návrhy v rámci usporiadania nákladného prístavu prezentujú možnosti usporiadania terminálov na prekládku nákladu predovšetkým v lokalite bazénu Pálenisko a v územnej rezerve prístavu Bratislava – Vlčie hrdlo.

Variant 1 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle

Variantným riešením usporiadania prístavu je vybudovanie nového bazéna v lokalite územnej rezervy Vlčie hrdlo, kde bude sústredená logistika s kusovým tovarom. V súčasnosti nevyužívanej plochy bazénu Pálenisko budú použité na vybudovanie terminálu alternatívnych palív, terminálu hromadného nákladu a obslužnej logistiky.

Obrázok 1: Nákladný prístav – Variant 1



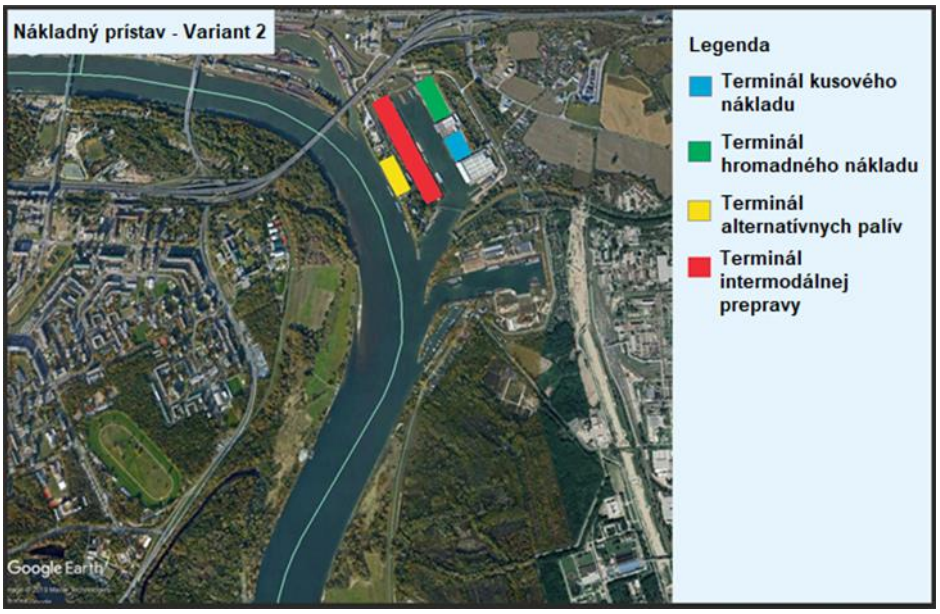
Silné stránky	Slabé stránky
• Vymiestnenie prekládky nákladu zo Zimného prístavu. • Možnosť rýchlej realizácie tejto rozvojovej aktivity, nakoľko pozemky sú v majetku investora (Vlčie hrdlo). • Pri budovaní je možné využiť najnovšie metódy plánovania bazénu (Vlčie hrdlo). • Sprevádzkovanie nevyužívaných častí v lokalite Pálenisko. • Modernizácia prístavných polôh v bazéne Pálenisko. • Vybudovanie terminálu alternatívnych palív.	• Vysoké investičné náklady na odkúpenie/prenájom ďalšieho bazéna. • Dodatočná prepravná a prekládková kapacita k aj tak nízkej využiteľnosti už existujúcich bazénov. • Nutnosť zachovania železničnej vlečky v Zimnom prístave, prípadne jej komplikované prebudovanie. • Nevyriešený prístup k lokalite cez cestné komunikácie vlastnené SPaP, a. s. • Chýbajúce napojenie na železničnú dopravu.
Príležitosti	Ohrozenia

• Ďalšie rozširovanie prístavných aktivít v dostatočnom odstupe od centra mesta. • Dostatočný priestor na rozširovanie skladovacích priestorov a nábrežnej infraštruktúry.	• Možné komplikácie zo strany ochrany životného prostredia pri posudzovaní rozširovania prístavu.

Variant 2 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Alternatívnym riešením usporiadania prístavu je vybudovanie terminálu intermodálnej prepravy a terminálu alternatívnych palív spolu s obslužnou logistikou na západnom brehu v bazéne Pálenisko a na východnom brehu dôjde k vybudovaniu terminálu hromadného nákladu a rozšíreného terminálu kusového nákladu.

Obrázok 2: Nákladný prístav – Variant 1



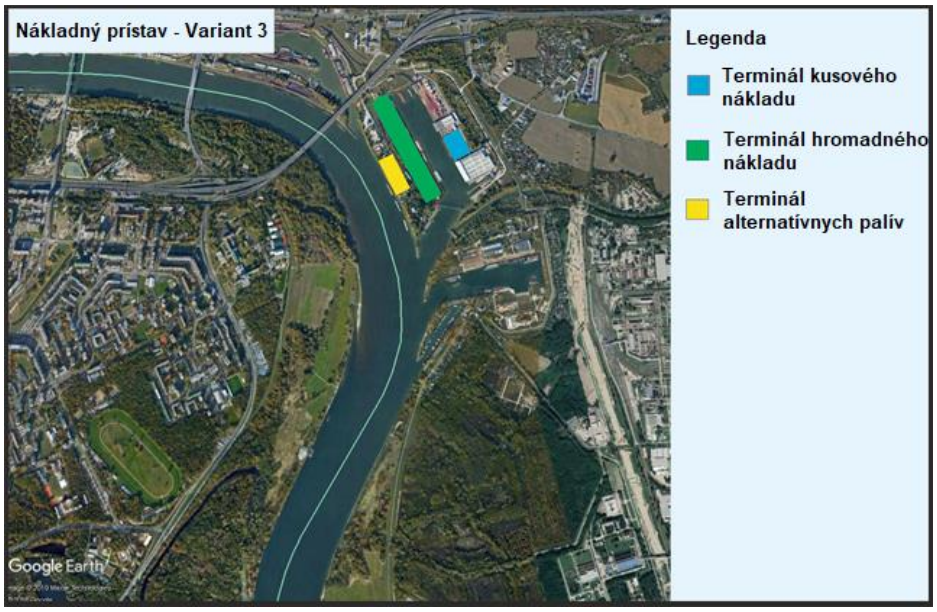
Silné stránky	Slabé stránky
• Vymiestnenie prekládky nákladu zo Zimného prístavu. • Využitie už existujúcej infraštruktúry bazénu aj nábrežnej infraštruktúry. • Realizácia je čiastočne možná aj bez dohody s SPaP, a. s. ohľadne infraštruktúry a superštruktúry v bazéne Pálenisko. • Terminál intermodálnej prepravy vyhovujúci požiadavkám AGTC na jeho základné parametre. • Vybudovanie terminálu alternatívnych palív. • Terminál intermodálnej prepravy umožňuje vybudovanie dostatočných prekládkových polôh.	• Obmedzená možnosť rozširovania prekládkových polôh terminálu hromadného nákladu. • Komplikovaný prístup k nábrežnej infraštruktúre a sieťam (voda, elektrika, kanalizácia). • Nutnosť zachovania železničnej vlečky v Zimnom prístave, prípadne jej komplikované prebudovanie. • Nevyriešený prístup k lokalite cez cestné komunikácie vlastnené SPaP, a. s. • Vysoké investičné náklady.
Príležitosti	**Ohrozenia**
• Maximálne využitie kapacít prístavu. • Možnosť využitia pozemkov nezaťažených nájomnými zmluvami.	• Obštrukcie SPaP, a. s. blokujúce prístup k novovybudovanému terminálu. • Nízky dopyt po preprave kontajnerov bude mať za následok slabé využitie kapacít VTIP.

	• V prípade nehody v bazéne a potreby uzatvorenia bazénu dôjde k odstaveniu celej vodnej dopravy v prístave.

Variant 3 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

V tomto variante sa predpokladá vybudovanie 3 špecializovaných terminálov, čím dôjde k zužitkovaniu akvatoriálnej a teritoriálnej časti Pálenisko.

Obrázok 3: Nákladný prístav – Variant 3



Silné stránky	Slabé stránky
• Vymiestnenie prekládky nákladu zo Zimného prístavu. • Sústredenie nákladnej prekládky do jedného bazénu. • Existencia územnej rezervy na rozvoj každého terminálu. • Zníženie vplyvu prevádzky nákladného prístavu Bratislava na okolité zastavané časti mesta. • Maximálne využitie súčasnej infraštruktúry. • Relatívne nízke investičné nároky.	• Komplikovaný prístup k nábrežnej infraštruktúre a sieťam (voda, elektrika, kanalizácia). • Nutnosť zachovania železničnej vlečky v Zimnom prístave, prípadne jej komplikované prebudovanie. • Nevyriešený prístup k lokalite cez cestné komunikácie vlastnené SPaP, a. s.
Príležitosti	**Ohrozenia**
• Vyriešenie problematiky realizácie nákladných činností (Zimný prístav) v blízkosti centra mesta. • Koncentrácia aktivít v jednej lokalite umožní efektívne využívanie vybudovanej infraštruktúry.	• Obštrukcie SPaP, a. s. blokujúce prístup k novovybudovanému terminálu. • V prípade nehody v bazéne a potreby uzatvorenia bazénu dôjde k odstaveniu celej vodnej dopravy v prístave. • V prípade intenzívneho rastu prepravy kontajnerov vodnou dopravou sú obmedzené možnosti rozšírenia kontajnerového terminálu.

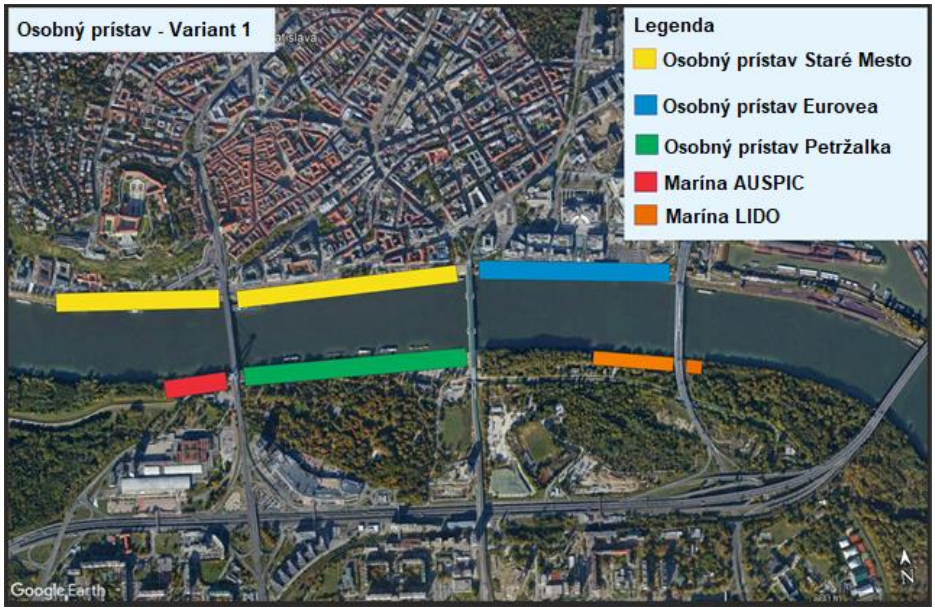
II.6.3.2 Varianty možného usporiadania Osobného prístavu

Variantné riešenia usporiadania osobného prístavu sa koncentrujú v lokalite súčasného vymedzeného územia prístavu Bratislava ako aj do „vymiestneného“ Zimného prístavu.

Variant 1 – voľný tok na Dunaji

Prvou alternatívou usporiadania osobného prístavu je rozšírenie osobného prístavu do lokality Eurovea a na pravý breh Dunaja – v lokalite Petržalka. Variant počíta s modernizáciou prístavných polôh v lokalite Staré Mesto a vybudovanie plávajúcich zariadení v lokalite Tyršovho nábrežia.

Obrázok 4: Osobný prístav – Variant 1



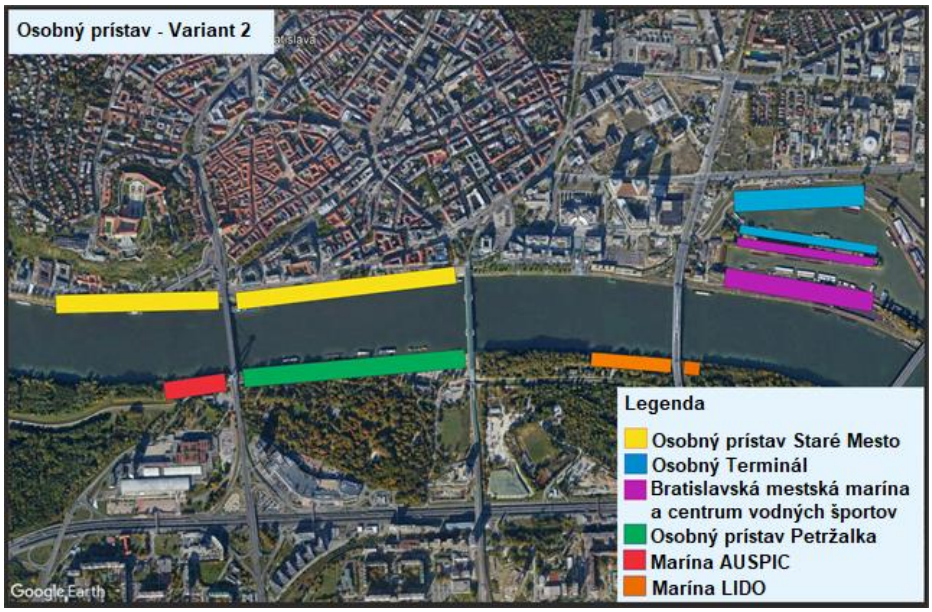
Silné stránky	Slabé stránky
• Rekonštrukcia najatraktívnejšej lokality osobnej dopravy, ktorá zabezpečí zvýšenie kvality poskytovaných služieb a zlepší environmentálnu situáciu. • Rozšírenie prístavných kapacít v lokalite s najvyšším dopytom po pristátiach – v blízkosti Starého Mesta. • Zvýšenie prílivu afluentných turistov priamo v lokalite Eurovea. • Vybudovanie prístavných kapacít pre pravidelnú osobnú lodnú dopravu. • Zatraktívnenie lokality na pravom brehu Dunaja a rozšírenie služieb pre obyvateľstvo.	• Prístavné zariadenia a osobné lode v lokalite Eurovea optický oddelia komplex Eurovea od prístupu k vode. • V niektorých projektoch nie je dostatočne doriešené napojenie na nábrežnú infraštruktúru. • Konflikt s názorom hlavného architekta mesta Bratislava v súvislosti s pristávaním plavidiel na nábreží Eurovea. • Nutnosť rekonštrukcie prístavných hrán a vyväzovacích prvkov.
Príležitosti	**Ohrozenia**
• Budúce priestorové kapacity pre rozširovanie ďalších služieb lodnej osobnej dopravy a športovo – rekreačnej plavby. • Poskytnutie dostatočného priestoru pre pravidelnú osobnú lodnú dopravu na oboch brehoch Dunaja.	• Z dôvodu širokého záberu nábrežia Dunaja je náročné monitorovať a organizačne zabezpečovať vymedzené územie. • Zasahovanie do viacerých mestských častí s podobným typom dopravy môže vytvoriť nežiadúce

	nároky od mestských častí na budovanie následnej infraštruktúry. • Zvýšenie intenzity cestnej dopravy v uvedených rozvojových lokalitách. • Nezáujem majiteľov komplexu Eurovea participovať na riešení projektov spojených s budovaním infraštruktúry určenej pre športovú a rekreačnú plavbu.

Variant 2 – voľný tok na Dunaji + Zimný prístav

Druhý variant usporiadania prístavu navrhuje rekonštrukciu Osobného prístavu v Starom Meste, vybudovanie prístavísk športovej a rekreačnej plavby a osadenie plávajúcich zariadení v lokalite Tyršovo nábrežie. Osobný terminál a marína budú v lokalite uvoľneného Zimného prístavu.

Obrázok 5: Osobný prístav – Variant 2



Silné stránky	Slabé stránky
• Rekonštrukcia najatraktívnejšej lokality osobnej dopravy, ktorá zabezpečí zvýšenie kvality poskytovaných služieb a zlepší environmentálnu situáciu. • Možnosť využitia existujúcej infraštruktúry v Zimnom prístave. • Vybudovanie infraštruktúry pre športovú a rekreačnú plavbu zabezpečí nový predmet podnikania pre spoločnosť VP a. s., ktorý spoločnosť zabezpečovala len v obmedzenom režime. • Zatraktívnenie lokality na pravom brehu Dunaja a rozšírenie služieb pre obyvateľstvo. • Lepšia ochrana osobných plavidiel v Zimnom prístave.	• Vysoké investičné nároky v Zimnom prístave. • Nutnosť efektívneho cestného prepojenia Zimného prístavu so Starým Mestom. • V niektorých projektoch nie je dostatočne doriešené napojenie na nábrežnú infraštruktúru. • Environmentálna záťaž v Zimnom prístave. • Nutnosť rekonštrukcie prístavných hrán a vyväzovacích prvkov.

Príležitosti	Ohrozenia
• Možnosti ďalšieho rozvoja lodnej osobnej dopravy a športovo-rekreačnej plavby. • Možnosť poskytovať ďalšie doplnkové služby lodnej osobnej dopravy a športovo-rekreačnej plavby. • Nová lokalita pre osobný terminál zatraktívni danú mestskú časť a zároveň odľahčí lokalitu Staré Mesto.	• Možný nesúlad rozvojových zámerov mestskej časti Staré Mesto s rozvojovými zámermi VP, a. s. • Zvýšenie intenzity cestnej dopravy v uvedených rozvojových lokalitách.

II.6.3.3 Odporučenie najvhodnejšieho variantu

Nákladný prístav

Strategický dokument na základe vykonanej multikriteriálnej analýzy odporúča realizáciu variantu 3, ktorý dosiahol najvyššie vážené skóre z uvažovaných variantov. Tento variant predstavuje riešenie priestorového usporiadania prístavu, ktoré koncentruje nákladnú časť výkonov do lokality Pálenisko. Z majetkovo-právneho hľadiska je tento variant náročnejší na realizáciu, avšak v dlhodobom výhľade poskytuje najväčší potenciál pre rozvoj prekládkových činností v prístave v synergickom efekte so zlepšením environmentálneho stavu dotknutej lokality.

Osobný prístav

Strategický dokument na základe vykonanej multikriteriálnej analýzy odporúča realizáciu variantu 2, ktorý dosiahol najvyššie vážené skóre z uvažovaných variantov. Tento variant predstavuje riešenie priestorového usporiadania osobného prístavu, ktoré využíva potenciál lokality Zimný prístav, ktorá by bola uvoľnená presunom výkonov prekládky hromadného materiálu do lokality Pálenisko. Zároveň zabezpečuje rozvoj aj športovej a rekreačnej plavby vytvorením mestskej maríny v rovnakej lokalite. Na pravom brehu rieky variant uvažuje o zriadení AUSPIC maríny a lagúny Lido.

Tento variant je z majetkovo-právneho hľadiska komplikovaný a predpokladá úspešnú dislokáciu nákladného prístavu zo Zimného prístavu do Páleniska. Ak by sa tieto vzťahy nepodarilo vysporiadať, preferovaným variantom by sa stal Variant 1, ktorý pojednáva o rozširovaní osobného prístavu popri ľavom brehu rieky, ktorý však limitujú iné realitné projekty a vodohospodárske stavby postavené v jeho blízkosti, či limitovaný priestor pre parkovacie plochy potrebné ku osobnému 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.

II.6.4 Vzťah strategického dokumentu k iným strategickým dokumentom

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,
- 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.

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.

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 – zmeny a doplnky č. 1 KÚRS 2001
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra – prioritná os 4 – infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T 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 v zmysle zmien a doplnkov,
- Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy.

III. Základné údaje o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia

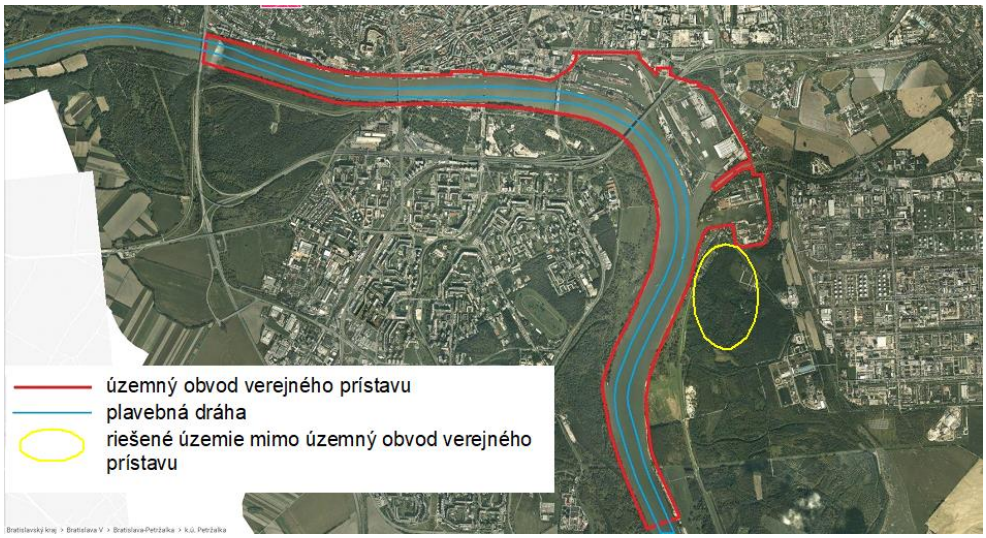
Dunaj je jednou z najdôležitejších európskych vnútrozemských vodných ciest. Je dôležitou súčasťou vnútrokontinentálnej transeurópskej magistrálnej trasy medzi Čiernym morom a Atlantickým oceánom, resp. jeho okrajovým Severným morom. Spolu so splavnými riekami a prieplavmi v povodiach Rýna a Seiny je na trase jednej z dvoch hlavných európskych vnútrokontinentálnych transverzál, ktorá má podľa AGN (Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu) označenie E 80. Pre malú plavbu je splavný v dĺžke 2 588 kilometrov už od bavorského mesta Ulm, pre veľkú obchodnú plavbu je splavný v dĺžke 2 415 kilometrov od nemeckého prístavu Kelheim.

Bratislavský prístav sa do dnešnej podoby vyvíjal postupne. Pôvodná komerčná prekladová báza prístavu bola ešte v polovici 20. storočia na dunajskom nábreží na úrovni Starého Mesta, kde jej posledné zvyšky zanikli až v sedemdesiatych rokoch. V tejto lokalite ostal iba osobný prístav, ktorý svojou činnosťou tvorí organickú súčasť dopravnej aj urbanistickej štruktúry mesta. Pôvodný ochranný Zimný prístav sa následkom tohto postupu a zvýšeným rozvojom vodnej dopravy stal aj komerčným prekladovým prístavom a v súčasnosti v ňom tento trend dominuje. Priame nábrežné manipulačné prekladové polohy sú len na krátkom úseku nábrežia (v úseku medzi rkm 1866 až rkm 1868 vrátane príslušnej dĺžky obslužných koľají) pozdĺž bazénov Zimného prístavu.

Riešené územie strategického dokumentu je vymedzené predovšetkým územným obvodom verejného prístavu, ktorý sa tiahne od mosta Lafranconi po oboch brehoch Dunaja a okrem hlavného toku zahŕňa prístaviská – Zimný prístav a Pálenisko. Okrem územného obvodu sú riešeným územím aj rozvojové územia plánovaných nových prístavísk – navrhovaný nový bazén v lokalite Vlčie hrdlo.

Za hodnotené územie považujeme územia dotknutých mestských častí t. j. MČ Bratislava – Staré Mesto, MČ Bratislava – Ružinov a MČ Bratislava – Petržalka.

Obrázok 6: Územný obvod verejného prístavu a vyznačené lokality riešeného územia strategického dokumentu, ktoré zasahujú mimo územný obvod verejného prístavu Bratislava



V nasledujúcej tabuľke je uvedený prehľadný zoznam území, na ktoré má strategický dokument priamy dosah:

Tabuľka 1: Prehľad dotknutých území

Dotknutý kraj	Dotknutý okres	Dotknutá obec
Bratislavský samosprávny kraj	Bratislava I.	MČ Bratislava - Staré Mesto
	Bratislava II.	MČ Bratislava - Ružinov
	Bratislava V.	MČ Bratislava - Petržalka

III.1 Informácie o súčasnom stave životného prostredia vrátane zdravia a jeho pravdepodobný vývoj, ak sa strategický dokument nebude realizovať

III.1.1 Geologické, geomorfologické pomery a nerastné suroviny

III.1.1.1 Geologické pomery

Z pohľadu inžiniersko-geologickej klasifikácie (Geoenviroportal, 2019) patrí riešené územie do regiónu neogénnych tektonických vkleslín, oblasti vnútrokarpatských nížin, 74 – Podunajská nížina, rajónu F – rajón údolných riečnych náplavov na rozhraní striedania piesčitých a jemnozrnných zemín a prevažne štrkovitých zemín.

V zmysle Geologickej mapy SR (1:50 000, ŠGÚDŠ, 2019), sa na ploche riešeného územia nachádzajú kvartérne sedimenty mladšieho holocénu – fluviálne sedimenty: resedimentované nivné piesčité štrky prikorytovej zóny. Jedná sa o sedimenty vystupujúce priamo na povrch v nivách, resp. len nivných úsekoch tokov. Nachádzajú sa zväčša v bližšom okolí recentných tokov prevažne v nánosových častiach meandrov, ako aj v častiach z umelo odstráneným povrchom nivných hlín a jemnopiesčitých hlín povodňovej fácie. V ich podloží vystupujú naplavené štrkopieskové sedimenty, ktoré dosahujú hrúbku cca 15 m. V ich podloží sa nachádzajú neogénne sedimenty jazerného alebo morského pôvodu. Tie sú reprezentované väčšinou ílmi a ílovitými pieskami. V dotknutom území je významný aj výskyt antropogénnych sedimentov (navážky). Na základe mapy prírodnej rádioaktivity prevláda v hodnotenom území navrhovanej činnosti nízke až stredné radónové riziko.

III.1.1.2 Geomorfologické pomery

Hodnotené územie strategického dokumentu patrí podľa geomorfologického členenia (In: Atlas krajiny SR) do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústava – Panónska panva, do provincie Západnej panónskej panvy, subprovincie Malá Dunajská kotlina, do oblasti Podunajskej nížiny, do celku Podunajská rovina.

Z hľadiska typologického členenia reliéfu predstavuje hodnotené územie fluviálny reliéf s nepatrným uplatnením litológie. Konkrétne ide o fluviálnu rovinu a mladé poklesávajúce morfoštruktúry s agradáciou.

Riešené územie je charakteristické plochým málo členitým reliéfom, antropogénne rozčleneným, s nadmorskou výškou do 131 – 138 m. n. m.

III.1.1.3 Geodynamické javy

V hodnotenom území možno identifikovať z geodynamických javov predovšetkým seizmicitu predmetného územia. Z hľadiska seizmicity je hodnotené územie súčasťou seizmicky aktívneho západoslovenského bloku. Z hľadiska seizmicity leží hodnotené územie v pásme so seizmickou intenzitou 6° MSK, v zdrojovej zóne s referenčným seizmickým zrýchlením a_{gR} = 0,4 – 0,6 m/s^2.

III.1.1.4 Nerastné suroviny

Realizáciou strategického dokumentu nebudú v nijakom variantnom riešení ovplyvnené existujúce chránené ani výhľadové ložiská nerastných surovín. Predmet strategického dokumentu nebude umiestňovaný do evidovaných a výhľadových chránených ložísk nerastných surovín. V zmysle zákona č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov a zákona č. 51/1988 Zb. o banskej činnosti, výbušninách a o štátnej banskej správe v znení neskorších predpisov.

III.1.2 Klimatické pomery a klimatická zmena

Podľa klimatického členenia Slovenska (Geoenviroportál, 2019), môžeme hodnotené územie zaradiť do teplej klimatickej oblasti, okrsku T2 – teplý, suchý, s miernou zimou (január nad -3 °C, letné dni nad 50, Iz = -20 až -40, ročný úhrn zrážok: 600 – 700 mm).

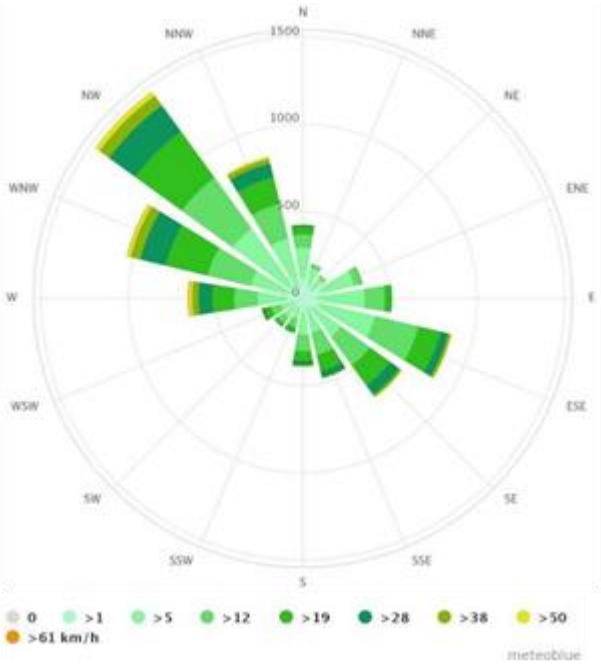
Teploty

Ročný priemer teplôt sa v posudzovanom území pohyboval v poslednom období (r. 2014 – 2017) od 11,8 °C do 12,4 °C. Najchladnejším mesiacom je v priemere január, s priemernou mesačnou teplotou 0,66 °C a najteplejším júl, s priemernou mesačnou teplotou 22,98 °C. Za obdobie rokov 2014 – 2017 bola najnižšia priemerná mesačná teplota -4,4 °C v januári roku 2017 a najvyššia priemerná mesačná teplota bola 24,4 °C v júli roku 2015. Za sledované obdobie bol najvyšší počet letných dní zaznamenaný v roku 2017 – 94 dní (max. teplota vzduchu 25 °C a viac), najvyšší počet tropických dní v roku 2015 – 45 dní (max. denná teplota vzduchu 30 °C a viac) , najvyšší počet mrazových dní v roku 2017 – 81 dní (min. teplota nižšia ako 0 °C) a najvyšší počet ľadových dní v roku 2017 predstavoval 21 dní (max. teplota nižšia ako 0 °C počas 24 hodín).

Zrážky

Priemerný úhrn zrážok v sledovanom období rokov 2014 – 2017 dosiahol 562 mm/rok. Maximálny úhrn zrážok bol zaznamenaný v roku 2014 (742 mm) a najnižší úhrn zrážok v roku 2015 (489 mm). V sledovanom období bol na zrážky najbohatší júl 2014 (125 mm), najmenej zrážok pripadlo na marec 2016 (9 mm). V posudzovanom území v súvislosti s klimatickou zmenou sa významnejšie zmeny celkových ročných úhrnov zrážok neočakávajú, predpokladá sa však, že nastanú najmä zmeny dlhodobých mesačných prietokov, nárast zimného a jarného odtoku a pokles letného a jesenného odtoku, najmä vo vegetačnom období.

Obrázok 7: Veterná ružica mesta Bratislava



Charakteristiky veternosti a iných klimatických charakteristík (SHMÚ):

- počet dní v roku so silným vetrom (>= ako 10,8 m.s^{-1})..... 23 dní,
- relatívna vlhkosť vzduchu..... 74 %,
- priemerný ročný počet jasných/zamračených dní v roku ..... 16/129 dní,
- početnosť prevládajúceho smeru vetra (SZ). .....21,7 %.

Riešené územie nepatrí medzi významné veterné lokality na Slovensku. Priemerná ročná rýchlosť vetra v riešenom území sa pohybuje v rozmedzí 4,0 – 5,3 m/s. Prevládajúcimi smermi vetra v danom území a jeho okolí sú severozápadné vetry (Ø 4,5 m/s). Výskyt extrémnych javov spojených s pôsobením silného či búrlivého vetra sa vyznačoval aj doteraz veľmi veľkou nepravidelnosťou počas posledného obdobia. Je pravdepodobné, že tomu tak bude aj v budúcom období, pričom sa dá predpokladať ich výskyt s čoraz väčšou nepravidelnosťou. Je predpoklad nárastu búrkovej činnosti v budúcnosti a s tým súvisiaci nárast výskytu silného vetra, preto je potrebné dostatočne staticky zabezpečiť príslušné stavebné objekty projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu a v súvislosti s týmto klimatickým javom navrhovať vegetačné úpravy (návrh drevinovej skladby, jej lokalizáciu v rámci areálu a pod.).

Klimatická zmena

Podľa výstupov projektu SHMÚ „Dôsledky klimatickej zmeny a možné adaptačné opatrenia v jednotlivých sektoroch“

Projekt realizovaný v rokoch 2009 – 2011. Na území Slovenska sa neočakávajú v súvislosti s klimatickou zmenou významnejšie zmeny celkových ročných úhrnov zrážok, predpokladá sa však, že nastane oveľa nerovnomernejšie rozloženie zrážkových úhrnov v priebehu roka a v jednotlivých regiónoch Slovenska.

Podľa rôznych klimatických scenárov možno na väčšine územia predpokladať zmenu dlhodobého priemerného ročného odtoku, pričom výraznejší pokles sa predpokladá najmä v oblasti nížin. Očakávajú sa najmä zmeny dlhodobých mesačných prietokov, predpokladá sa nárast zimného a jarného odtoku a pokles letného a jesenného odtoku, najmä vo vegetačnom období. Z týchto scenárov vyplýva, že významným prejavom zmeny klímy v riešenom území a jeho priľahlom okolí môžu byť:

- Dlhotrvajúce obdobia sucha.
- Vznik povodní následkom rýchleho topenia snehu na hornom toku Dunaja po náhlom oteplení. Nebezpečný priebeh takých povodní mnohokrát znásobujú súčasne prebiehajúce dažde.
- Ovplyvnenie množstva a kvality zdrojov podzemnej a povrchovej vody.
- Významný nedostatok vody spôsobený dlhotrvajúcim obdobím sucha (pokles výdatnosti zdrojov) s dôsledkom na:
    - zásobovanie obyvateľov pitnou vodou a možné zdravotné následky,
    - poľnohospodárstvo,
    - lesné hospodárstvo,
    - zásobovanie priemyselných podnikov pitnou a úžitkovou vodou,
    - vodný režim krajiny a jeho ekosystémy,
    - biodiverzitu územia,
    - energetiku,
    - dopravu (vnútrozemská vodná doprava realizovaná na Dunaji bude negatívne ovplyvňovaná znížením prietokov v letnom období),
    - turizmus.

Podľa *„Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy“* (2014) môžeme na území Slovenska v budúcnosti očakávať nasledovný vývoj klímy:

Teplota vzduchu

- priemery teploty vzduchu by sa mali postupne zvyšovať o 2 až 4 °C v porovnaní s priemermi obdobia 1951 - 1980, pričom sa zachová doterajšia medziročná a medzisezónna časová premenlivosť;

- trochu rýchlejšie by mali rásť denné minimá ako denné maximá teploty vzduchu, čo spôsobí pokles priemernej dennej amplitúdy teploty vzduchu;

- scenáre nepredpokladajú výraznejšie zmeny v ročnom chode teploty vzduchu, v jesenných mesiacoch by ale mal byť rast teploty menší ako v zvyšnej časti roka;

Úhrn zrážok

- ročné úhrny zrážok by sa nemali podstatne meniť, skôr sa predpokladá mierny nárast (okolo 10 %), predovšetkým na severe Slovenska;

- väčšie zmeny by mali nastať v ročnom chode a časovom režime zrážok – v lete sa všeobecne očakáva slabý pokles úhrnov zrážok (predovšetkým na juhu Slovenska) a v zvyšnej časti roka slabý až mierny rast úhrnov zrážok (predovšetkým v zime a na severe Slovenska). V teplej časti roka sa očakáva zvýšenie premenlivosti úhrnov zrážok, zrejme sa predĺžia a častejšie vyskytnú

málo zrážkové (suché) obdobia na strane jednej a budú zrážkovo výdatnejšie krátke daždivé obdobia na strane druhej;

- pretože sa očakáva teplejšie počasie v zime, tak až do výšky 900 m n. m. bude snehová pokrývka nepravidelná a častejšie sa budú vyskytovať zimné povodne – snehová pokrývka bude zrejme v priemere vyššia iba vo výške nad 1200 m n. m., tieto polohy ale predstavujú na Slovensku menej ako 5 % rozlohy, čo nemôže podstatne ovplyvniť odtokové pomery;

Iné klimatické prvky a charakteristiky

- neočakávajú sa žiadne významné zmeny v priemeroch globálneho žiarenia, rýchlosti a smeru vetra;
- vzhľadom na zosilnenie búrok v teplej časti roka sa očakáva častejší výskyt silného vetra, víchric a tornád v súvislosti s búrkami;
- pokles vlhkosti pôdy na juhu Slovenska (rast potenciálnej evapotranspirácie vo vegetačnom období roka asi o 6 % na 1 °C oteplenia, úhrny zrážok sa vo vegetačnom období roka podstatne nezvýšia).

Emisie skleníkových plynov

Podľa národného reportingu emisií skleníkových plynov[1] bol v posledných rokoch na Slovensku zaznamenaný odklon od verejnej dopravy k individuálnej automobilovej doprave. Rovnako intenzita tranzitnej dopravy vzrastá. Spotreba palív železničnou dopravou mierne rastie, zatiaľ čo pri cestnej doprave sa jedná o prudký nárast. Celkový nárast agregovaných emisií skleníkových plynov oproti roku 1990 (porovnávací rok/base year) je 12,25 %, zatiaľ čo emisie z cestnej dopravy vzrástli o 57,72 %.

V rámci sektoru doprava pripadalo v roku 2017 na cestnú dopravu 94,48 %, na potrubnú dopravu 4,17 %, železničnú 1,24 %, domácu leteckú 0,05 % a domácu vodnú 0,06 % (CO_2 eq.).

Domáca vodná doprava pritom zahrňuje ako domáce emisie generované plavbou na slovenskom úseku Dunaja medzi Slovenskými prístavmi (Bratislava, Komárno a Štúrovo), tak aj plavbu na priehradách, jazerách a ďalších vodných cestách na slovenskom území mimo Dunajskú vodnú cestu. Vedľa toho sú v rámci emisného reportingu vykazované rovnako emisie z medzinárodnej plavby. Všetky emisie (tzn. ako vnútroštátne, tak medzinárodne) sú pritom kalkulované na základe objemu paliva predaného národným, respektíve zahraničným prevádzkovateľom vodnej dopravy.

Takto kalkulované agregované emisie pre národnú vnútroštátnu dopravu (teda bez medzinárodnej dunajskej plavby) dosiahli v roku 2017 4,74 Gg of CO_2 eq. Zvyšujúci sa trend je možné pričítať najmä rastu turistických plavieb na Slovensku.

[1] National Greenhouse Gas Inventory Report 1990 – 2017 under the UNFCCC and the Kyoto Protocol. Slovak Republic, April 15, 2019.

Obrázok 8: Národné emisie pre vnútroštátnu dopravu (na Dunaji a na ostatných slovenských tokoch a jazerách)

YEAR	TOTAL CONSUMPTION	EMISSIONS *(Gg)*		
	TJ	CO_2	CH_4	N_2O
1990	0.303	0.022	0.000002	0.000001
1995	0.274	0.020	0.000002	0.000001
2000	0.328	0.024	0.000002	0.000001
2005	0.468	0.035	0.000003	0.000001
2010	4.411	0.327	0.000031	0.000009
2011	11.198	0.830	0.000078	0.000022
2012	14.871	1.102	0.000104	0.000030
2013	45.934	3.404	0.000322	0.000092
2014	58.997	4.372	0.000413	0.000118
2015	83.874	6.215	0.000587	0.000168
2016	64.222	4.757	0.000452	0.000128
2017	63.303	4.689	0.000445	0.000126

Zdroj: National Greenhouse Gas Inventory Report 1990 – 2017

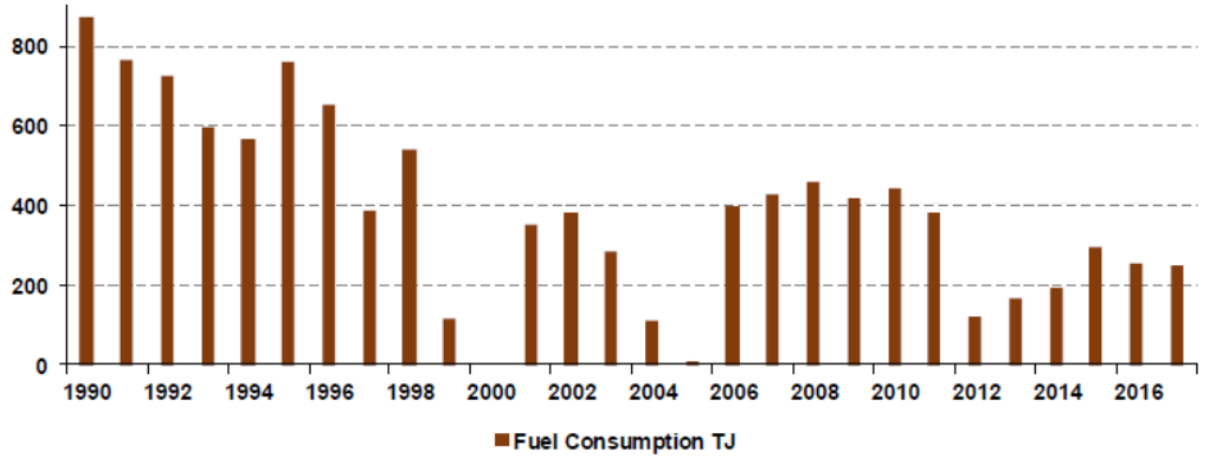
Celkové emisie pre medzinárodnú plavbu na Slovenskom úseku Dunaja dosiahli v roku 2017 18,67 Gg CO_2 eq., teda cca štyri krát viac v porovnaní s vnútroštátnou plavbou. Ide o významné zníženie v porovnaní s východiskovým rokom, avšak trend vykazuje značné fluktuácie, v ktorých sa prejavuje najmä odlišný vývoj cien lodného paliva medzi štátmi využívajúcimi tento úsek Dunajskej cesty. Napr. skokové zdraženie lodného paliva na Slovensku v roku 2000 znamenalo, že v podstate všetky dopravcovia nakupovali mimo Slovenské územie.

Obrázok 9: Agregované emise pro mezinárodnú dopravu na Slovenskom úseku Dunaja

YEAR	CONSUMPTION		EMISSIONS *(t)*			
	(t)	*(TJ)*	CO_2	CH_4	N_2O	Total CO_2 eq.
1990	20 500.00	871.48	64 576.6	6.10	1.74	65 248.5
1995	18 066.00	760.14	56 326.7	5.32	1.52	56 912.8
2000	0.00	0.00	0.0	0.00	0.00	0.0
2005	212.70	8.98	665.2	0.06	0.02	672.2
2010	10 450.21	441.19	32 692.0	3.09	0.88	33 032.1
2011	9 101.22	384.13	28 463.7	2.69	0.77	28 759.9
2012	2 913.29	122.96	9 111.2	0.86	0.25	9 206.0
2013	4 050.30	170.23	12 614.3	1.19	0.34	12 745.6
2014	4 576.00	192.39	14 256.0	1.35	0.38	14 404.3
2015	7 008.90	295.38	21 887.4	2.07	0.59	22 115.1
2016	6 006.47	253.08	18 753.9	1.77	0.51	18 949.2
2017	5 917.84	249.30	18 473.2	1.75	0.50	18 665.4

Zdroj: National Greenhouse Gas Inventory Report 1990 – 2017

Obrázok 10: Prehľad spotreby dieslového paliva pre medzinárodnú lodnú plavbu na Slovenskom úseku Dunaja (TJ) v letech 1990 – 2017



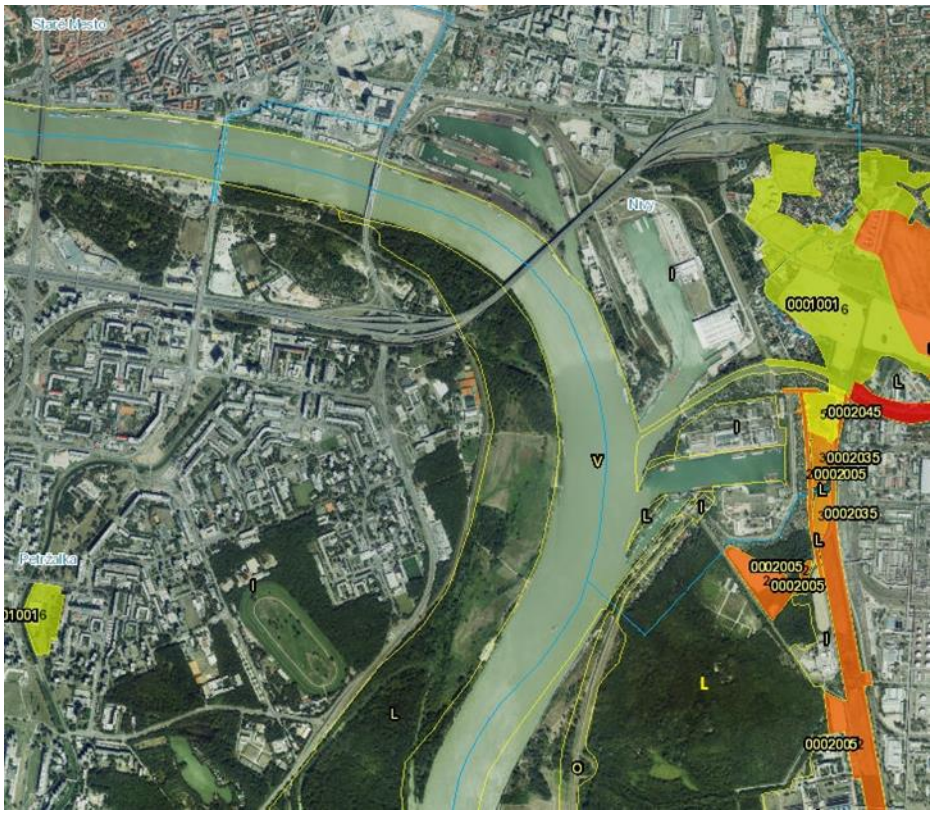
Zdroj: National Greenhouse Gas Inventory Report 1990 – 2017

III.1.3 Pôdne pomery

V hodnotenom území pôvodne prevládali fluvizeme kultizemné karbonátové, sprievodné fluvizeme glejové karbonátové a fluvizeme karbonátové ľahké, z karbonátových aluviálnych sedimentov. Miestami sa nachádzal pôdny typ – černozeme, černozeme čiernicové karbonátové, lokálne čiernice černozemné karbonátové až čiernice glejové karbonátové; zo starých karbonátových fluviálnych sedimentov. Z hľadiska pôdnych druhov ide prevažne o pôdy hlinité. V súčasnosti sa na väčšine riešeného územia nachádzajú antropozeme – pôdy silne ovplyvnené ľudskou činnosťou. V lokalite Vlčie hrdlo, kde je vo Variantu 1 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle uvažovaný nový bazén, sa vyskytujú fluvizeme typické karbonátové, stredne ťažké.

Z hľadiska stupňa kvality pôd, riešené územie nezasahuje do žiadnej chránenej bonitovanej pôdno-ekologickej jednotky (BPEJ). V lokalite Vlčie hrdlo, v mieste uvažovaného nového bazénu sa vyskytuje podľa registru pôdy LPIS lesná pôda (L).

Obrázok 11: Mapa bonitovaných pôdno-ekologických jednotek – BPEJ



Zdroj: Pôdny portál, Výskumný ústav pôdoznalectva a ochrany pôdy

III.1.4 Hydrologické pomery

III.1.4.1 Povrchové vody

Hodnotené územie hydrologicky patrí do povodia Dunaja (hydrologické číslo povodia 4-20). Z hľadiska typu režimu odtoku patrí hodnotené územie a jeho širšie okolie do vrchovinno-nížinnej oblasti s dažďovo-snehovým typom režimu odtoku.

Hodnoteným územím preteká vodný tok Dunaj, jeho dlhodobý priemerný ročný prietok v profilu Bratislava činí 2 061 $m^3.s^{-1}$ (údaje pre reprezentatívne obdobie 1961 - 2000). Pre povodie Dunaja je charakteristický odtokový režim s maximálnymi priemernými mesačnými prietokmi v mesiacoch máj a jún a s najmenšími priemernými mesačnými prietokmi v októbri a novembri. Dlhodobé priemerné mesačné prietoky, dlhodobý ročný priemerný prietok a charakteristické N-ročné a m-denné prietoky v profilu Bratislava sú uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tabuľka 2: Dlhodobé priemerné mesačné prietoky, dlhodobý ročný priemerný prietok a charakteristické N-ročné a m-denné prietoky Dunaja v profile Bratislava

Stanica: Bratislava	**Tok: Dunaj**			**Staničenie: 1 868,75 km**					**Plocha povodia: 131 331,1 km^2**				
Mesiac	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI	XII.	Qa
Q ($m^3.s^{-1}$)	1588	1783	2103	2488	2750	2823	2605	2165	1751	1487	1481	1694	2061
Charakteristické prietoky	N-ročné prietoky						m-denné prietoky						
	1	5	10	20	50	100	30	90	180	270	330	355	364
Q_N/Q_{md} ($m^3.s^{-1}$)	4500	7000	8000	8900	10100	11000	3418	2540	1880	1370	1068	913	800

Zdroj: Plán manažmentu čiastkového povodia Dunaja (2015)

Prehľad hydrologických údajov vodného toku Dunaj za obdobie 2012 – 2017 je uvedený v nasledujúcom prehľade:

Tabuľka 3: Vybrané hydrologické údaje vodného toku Dunaj za obdobie 2012 –2017

Ukazovateľ	**Merná jednotka**	**rok 2012**	**rok 2013**	**rok 2014**	**rok 2015**	**rok 2016**	**rok 2017**
Priemerný prietok	$m^3.sek^{-1}$	2 121	2 417	1 788	1 700	1 944	1 844
Maximálny prietok	$m^3.sek^{-1}$	5 404	10 640	5 931	5 262	5 645	4 861
Minimálny prietok	$m^3.sek^{-1}$	1 101	1 081	943	789	822	844
Priemerný vodný stav	cm	357	386	338	331	355	339
Vodný stav najvyšší	cm	645	1 034	693	647	681	607
Vodný stav najnižší	cm	225	227	264	241	242	248

Zdroj: Štatistická ročenka Hlavného mesta SR Bratislavy 2018, ŠÚ SR

Od hlavného toku Dunaja sa za stavidlami pri Slovnafte oddeľuje Malý Dunaj. Jeho prietok a vodný stav je určovaný manipuláciou na vodnom diele, dlhodobý ročný priemerný prietok v profilu Nová Dedinka je 24,37 $m^3.s^{-1}$.

Z vodných plôch sa v riešenom území ani jeho susedstve nenachádzajú prirodzené vodné plochy. Súčasťou riešeného územia je umelo vytvorená plocha – prístav Bratislava (bazén Pálenisko, bazény zimného prístavu, atď.).

Útvary povrchových vod

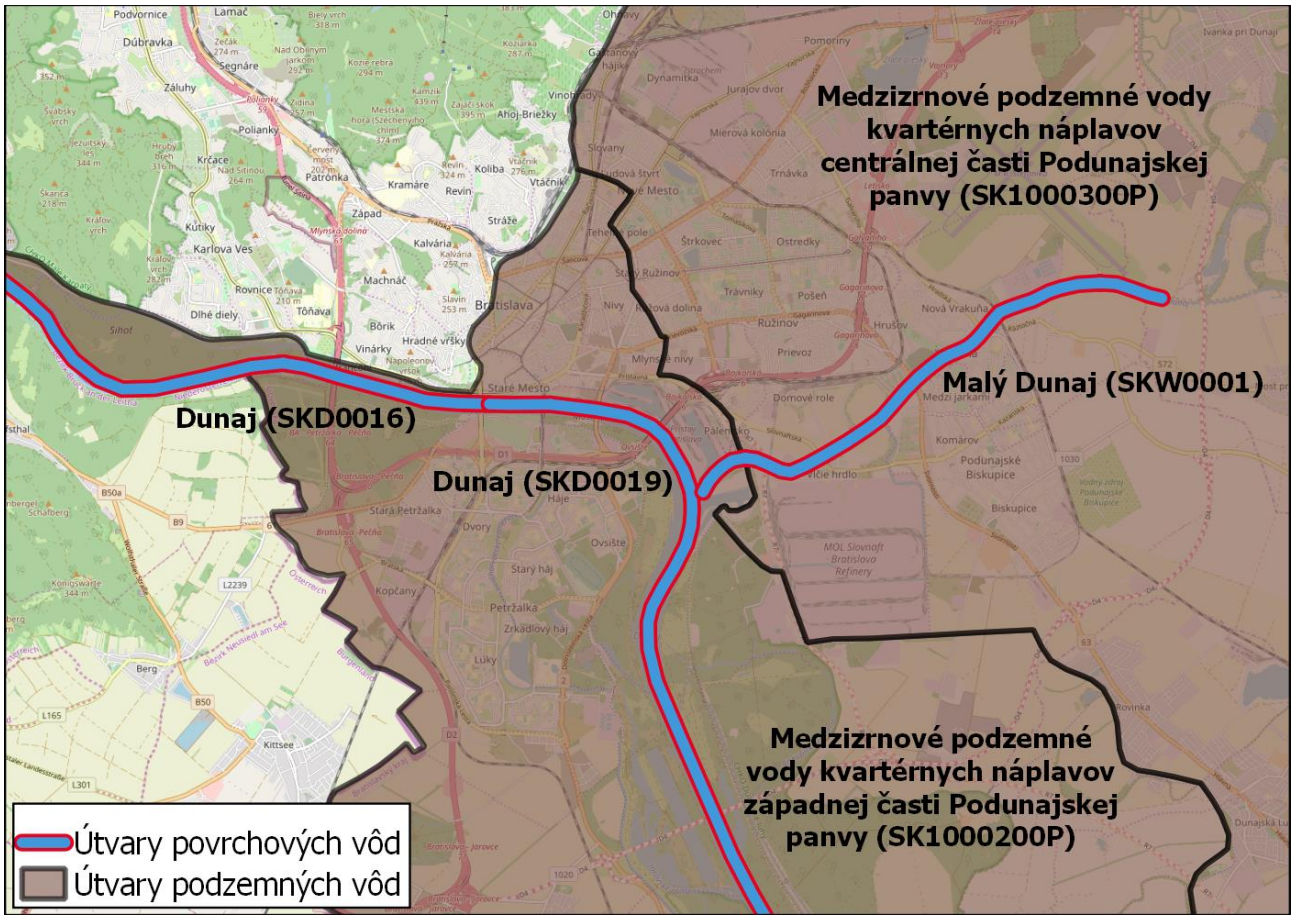
V záujmovom území sú vymedzené tri útvary povrchových vôd. Základne informácie o týchto vodných útvaroch a ich aktuálnom stave sú uvedené v nasledujúcom prehľadu. Vodný útvar SKW0001 spadá do čiastkového povodia Váhu, ostatné do čiastkového povodia Dunaja.

Tabuľka 4: Základne informácie o útvaroch povrchových vôd a ich aktuálnom stave

VÚ	Dĺžka (km)	R. km	Charakter VÚ	Ekol. stav/ potenciál	Chemický stav	Dopady
SKD0016 Dunaj	11,2	1880,2 – 1869	prírodný	dobrý	dobrý	
SKD0019 Dunaj	17,4	1869 – 1851,6	HMWB	priemerný	zlý	organické znečistenie, kontaminácia nebezp. látkami, zmena biotopov
SKW0001 Malý Dunaj	7,7	126,7 - 119,0	HMWB	zlý	dobrý	organické znečistenie, znečistenie živinami (eutrofizacia), kontaminácia nebezp. látkami, zmena biotopov

Zdroj: Plán manažmentu čiastkového povodia Dunaja (2015); Plán manažmentu čiastkového povodia Váhu (2015)

Obrázok 12 Mapa útvarov povrchových a podzemných vôd



Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (WISE WFD Reference spatial data sets, 2019).

Povodne

Povodne sú definované zákonom č. 7/2010 Z. z. v § 2 ods. 1 ako prírodný jav, pri ktorom voda dočasne zaplaví územie, ktoré zvyčajne nie je zaliate vodou, a to v dôsledku pôsobenia rôznych činiteľov, ktorými sú najmä zrážky a následné zväčšenie množstva vody odtekajúcej z povodia, topenie sa snehu, zátarasy vytvorené ľadovými kryhami, ľadové zápchy a rôzne prekážky obmedzujúce plynulý odtok vody, pričom je jedno, či sa

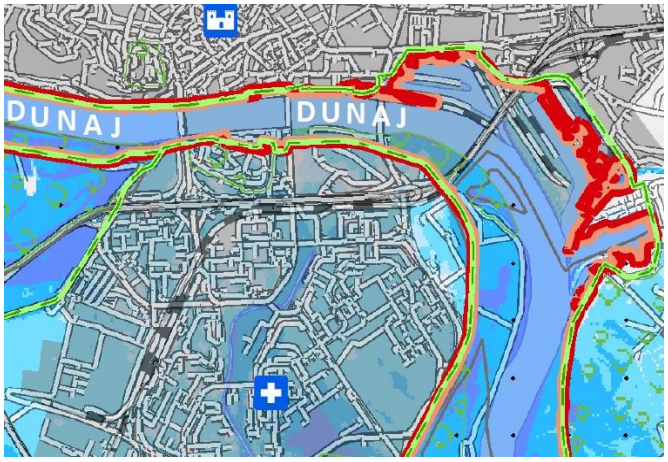
prekážky brániace odtoku vody vytvorili v koryte vodného toku alebo na povrchu územia. Faktory spôsobujúce povodeň predstavujú:

- dlhotrvajúce zrážky spôsobené regionálnymi dažďami zasahujúcimi veľké územia, ktoré nasýtia povodia, následkom čoho je veľký povrchový odtok;
- prívalové dažde s krátkymi časmi trvania a veľkou, značne premenlivou intenzitou, ktoré zasahujú pomerne malé územia, vysoká intenzita dažďa neposkytuje čas potrebný na vsakovanie vody do pôdy;
- rýchle topenie snehu po náhlom oteplení, keď voda nemôže vsakovať do ešte zamrznutej pôdy a odteká po povrchu terénu, pričom nebezpečný priebeh takých povodní mnohokrát znásobujú súčasne prebiehajúce dažde;
- vznik prekážok obmedzujúcich prúdenie vody.

V povodí Dunaja sa výskyt povodňových prietokov sústreďuje do jarného a letného obdobia. Jarné povodne sú typické väčšími objemami, nakoľko ide spravidla o povodne z topiaceho sa snehu, príp. povodne zmiešaného typu z topiaceho sa snehu a dažďa. Letné povodne sú typickým následkom prívalových a regionálnych dažďov, často s menším objemom povodňovej vlny, ale s vyšším kulminačným prietokom. N-ročné prietoky v profilu Dunaj – Bratislava sú uvedené v tabuľke vyššie.

Počas povodne v r. 2013 (v období od 31. 5. do 11. 6.) bol zaznamenaný historicky najväčší maximálny prietok za 100 rokov v Bratislave na úrovni 10 640 $m^3.s^{-1}$, hladina Dunaja dosiahla výšku až 10,34 m. Pre elimináciu dôsledkov povodní došlo v hlavnom meste k realizácii protipovodňovej ochrany, ktorá sa týkala územia mestských častí: Devín, Devínska Nová Ves, Karlova Ves, Staré Mesto, Ružinov a Petržalka. V polohe riešeného územia je na ľavom brehu toku Dunaja vybudovaná protipovodňová ochrana (protipovodňový múr s možnosťou osadenia mobilného hradenia), na pravom brehu toku Dunaja je v riešenom území vybudovaná protipovodňová ochranná hrádza.

Obrázok 13: Vľavo - Povodeň (Bratislava, r. 2013), Vpravo - Povodňová mapa prístavu Bratislava



Zdroj: www.povodne.sk, SVP, š.p.

III.1.4.2 Podzemné vody

Územie patrí do hydrogeologického rajónu Q 051 – Kvartér západného okraja Podunajskej roviny. Zo

západnej strany rajón ohraničujú Malé Karpaty s odlišnou geologickou stavbou, hydrogeologickými pomermi, obehom a režimom podzemných vôd. Hodnotené územie navrhovanej činnosti sa nachádza v inundačnom území Dunaja, kde na režime úrovne hladiny podzemnej vody sa podieľa hlavne Dunaj a zrážková činnosť.

Hydrogeologická štruktúra v rajóne Q 051 je dominantne ovplyvňovaná povrchovým tokom Dunaja. Zvodnené prostredie je tvorené dunajskými fluviálnymi sedimentmi. Lokálne prvý zvodnený kolektor je často prepojený s piesčitými polohami podložného neogénu, čím sú miestne vytvorené komplikovanejšie podmienky obehu a režimu podzemných vôd.

Útvary podzemných vôd

Vo vrchnej vrstve kvartérnych sedimentov sú vymedzene útvary podzemných vôd. Takmer celé územie súčasného prístavu Bratislava leží vo vodnom útvare SK1000200P (spadá do čiastkového povodia Dunaja), na západnom okraji sa dotýka vodného útvaru SK1000300P (spadá do čiastkového povodia Váhu). Základne informácie o týchto vodných útvaroch sú uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tabuľka 5: Základne informácie o útvaroch podzemných vôd

Kód útvaru	**Názov útvaru**	**Plocha (km^2)**	**Dominantné zastúpenie kolektora**	**Priepustnosť**	**Chemický stav**	**Kvantitatívny stav**
SK1000200P	Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov západnej časti Podunajskej panvy	518,749	fluviálne štrky, piesčité štrky, piesky	pórová	dobrý	dobrý
SK1000300P	Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov centrálnej časti Podunajskej panvy	1668,112	fluviálne štrky, piesčité štrky, piesky	pórová	dobrý	dobrý

Zdroj: Plán manažmentu čiastkového povodia Dunaja (2015); Plán manažmentu čiastkového povodia Váhu (2015)

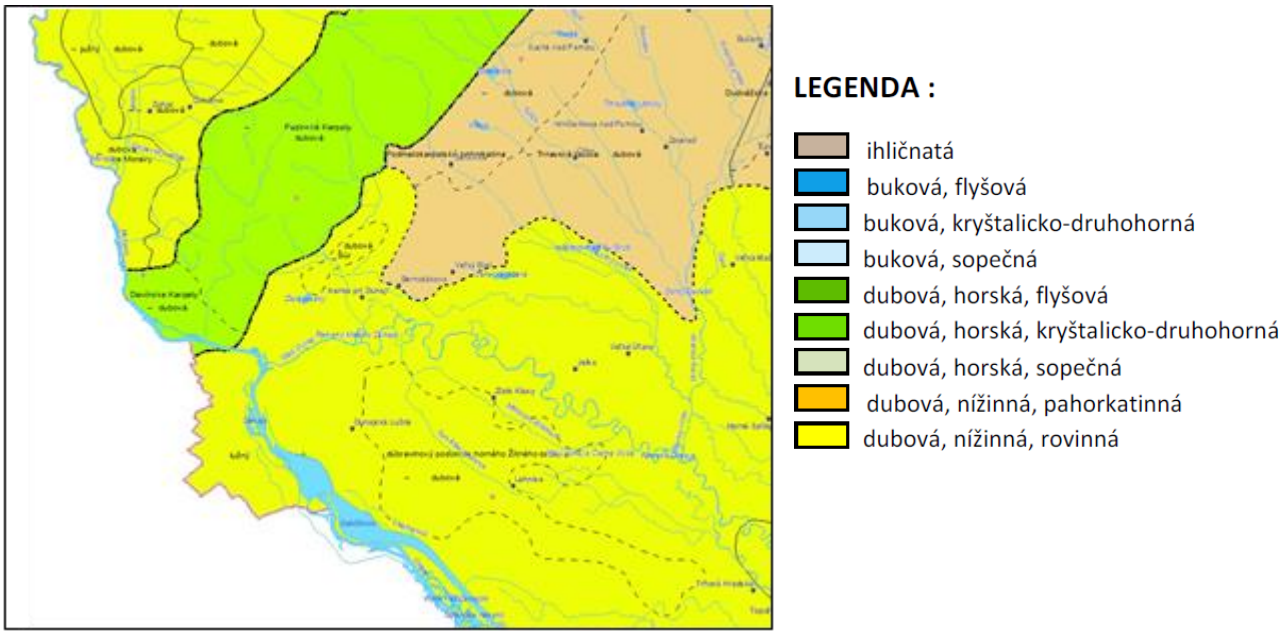
Oba vyššie uvedené útvary podzemných vôd (SK1000200P a SK1000300P) sú vymedzené ako cezhraničné. Podľa aktualizovaného Medzinárodného plánu oblasti povodia Dunaja (The Danube River Basin District Managment Plan, 2015) sú súčasťou významného medzihraničného útvaru GWB-8 (Podunajska nížina, Žitný Ostrov / Szigetköz, Hanság-Rábca). Významný medzihraničný útvar je vymedzený z dôvodu celkovej veľkosti zvodnenej vrstvy (plocha 2,211 km^2 slovenská časť + 1,152 km^2 maďarská časť), unikátneho množstva dostupnej podzemnej vody a významného súčasného užívania ako zdroja pitnej vody a vody pre ďalšie účely, výskytu terestrických ekosystémov závislých na podzemnej vode a stupni ochrany územia (ochrana zdrojov pitnej vody, ale taktiež prírodné CHÚ). Maďarská časť je tvorená štyrmi útvarmi podzemných vôd vymedzenými na národnej úrovni (jedná sa o VÚ HU_AIQ654, HU_AIQ572, HU_AIQ653 a HU_AIQ573) a je v dobrom chemickom a zlom kvantitatívnom stave spôsobenom nadmernými odbermi vody a s negatívnym dopadom na stav terestrických ekosystémov závislých na podzemnej vode. Vodným útvarom, ktorý nedosahuje dobrého kvantitatívneho stavu, je HU_AIQ573.

III.1.5 Fauna, flóra, vegetácia

Fytogeografické členenie

Podľa fytogeografického členenia rastlinstvo hodnoteného územia patrí do oblasti panónskej flóry (Pannonicum), obvodu eupanónskej xerotermnej flóry (Eupannonicum) a okresu Podunajská nížina a Devínska Kobyla. Podľa členenia Slovenska na fytogeograficko-vegetačné oblasti (Plesník, P., In: Atlas krajiny SR, 2002) patrí hodnotené územie z časti do dubovej zóny, nížinnej podzóny, rovinnej oblasti, nemokraďového okresu a lužného podokresu a časť do dubovej zóny, horskej podzóny, kryštalicko-druhohornej oblasti, okresu Malé Karpaty a podokresu Devínske Karpaty.

Obrázok 14: Fytogeografické členenie – okolie Bratislavy



Zdroj: Atlas krajiny SR, 2002

Hodnotené územie je situované v území, ktorého potenciálna prirodzená vegetácia je tvorená najmä vŕbovo-topoľové lesy (asociácia: *Salicetum albae*, zväz: *Salicion albae*, trieda: *Salicetea purpureae*) záplavových oblastí veľkých riek – mäkké lužné lesy. Miestami je potenciálna prirodzená vegetácia hodnoteného územia tvorená jaseňovo-brestovo-dubový lesmi v povodiach veľkých riek (tvrdé lužné lesy) (podzväz: *Ulmenion*, zväz: *Alno-Ulmion*, trieda: *Querco-Fagetea*), karpatskými dubovo-hrabovými lesmi (zväz: *Carpinion*, trieda: *Querco-Fagetea*).

Plocha riešeného územia – Prístav Pálenisko

Z hľadiska výskytu biotopov sa v hodnotenom území v súčasnosti vyskytuje vegetácia značne pozmenená ľudskou aktivitou. Na ploche riešeného územia sa nachádza zväčša ruderálna/náletová vegetácia a vegetácia zošľapávaných stanovíšť tvorená bežne sa vyskytujúcimi druhmi. Z nich možno spomenúť napríklad: brečtan popínavý *(Hedera helix*), pavinič popínavý (*Parthenocissus pubescens*), silenka obyčajná (*Silene vulgaris*), palina obyčajná (*Artemisia vulgaris*), rebríček obyčajný (*Achillea millefolium*), slez (*Malva sp.*), čakanka

obyčajná (*Cichorium intybus*), pŕhľava dvojdomá (*Urtica dioica*), portulaka zeleninová (*Portulaca oleracea*), prstovka krvavá (*Digitaria sanguinalis*), lopúch menší (*Arctium minus*), ďatelina lúčna (*Trifolium pratense*), ďatelina plazivá (*Trifolium repens*) atď.

Plocha riešeného územia – lokalita Vlčie hrdlo

Iná vegetácia sa vyskytuje južne od prístavu, v lokalite Vlčie hrdlo, kde dominujú lužné lesy s nepôvodnými druhmi z rodu topoľ (*Populus* sp.). Tieto lesné porasty sú charakteristické výskytom inváznych druhov rastlín z čeľade *Asteracea*, ktoré sú doplnené bežnými a konkurenčne silnými druhmi lužných lesov ako napr.: ostružina ožinová (*Rubus caesius*), lipkavec močiarny (*Galium palustre*), kostihoj lekársky (*Symphytum officinale*), povoja plotná (*Calystegia sepium*), pŕhľava dvojdomá (*Urtica dioica*) a iné.

Plocha riešeného územia – Zimný prístav

V lokalite Zimného prístavu sa nevyskytujú žiadne pôvodné a prirodzené porasty vegetácie, ideo územie, ktoré je úplne zmenené a dlhodobo silne ovplyvňované ľudskou činnosťou. Na ploche riešeného územia rastie zväčša ruderálna/náletová vegetácia a vegetácia zošľapávaných stanovíšť tvorená bežne sa vyskytujúcimi druhmi. Drevinovú vegetáciu územia tvoria plošne veľmi obmedzené porasty druhov z rodu topoľ (*Populus* sp.), ktoré rastú na úzkom páse oddeľujúcom Zimný prístav od hlavného toku Dunaja. Bylinnú vegetáciu tvoria hlavne trávy z rodu *Poaceae* a bežné synantropné druhy, ktoré tvoria lemy pozdĺž ciest a železničných tratí v prístave.

Plocha riešeného územia – Osobný prístav

Riešené územie v časti Osobného prístavu predstavuje hlavne obidva brehy Dunaja a ich brehovú vegetáciu od Mosta Lafranconi až po Zimný prístav a tiež dve navrhované rozvojové územia – pri reštaurácii Aušpic a Nové Lido. V týchto dvoch uvedených lokalitách riešené územie zasahuje do vegetácie lužného lesa cca 10 – 50 m od brehu Dunaja. Vegetáciu územia tvoria najmä brehové porasty mozaikovite porastajúce brehy vyložené lomovým kameňom, s občasným výskytom krovín rôznych druhov z rodu vŕba (*Salix* sp.), baza čierna (*Sambucus nigra*), prípadne topoľ (*Populus* sp.). Úzky pobrežný pás medzi lesom a korytom Dunaja je porastený teplomilnou vegetáciou, kde sa vyskytuje napríklad kotúč poľný (*Eryngium campestre*), mliečnik chvojkový (*Tithymalus cyparissias*), vlkovec obyčajný (*Aristolochia clematitis*) a rebríček obyčajný (*Achillea millefolium*). Okrem toho sa aj tu hojne vyskytujú invázne druhy astra kopijovitá (*Aster lanceolatus*) a zlatobyľ obrovská (*Solidago gigantea*). Porasty lužného lesa sú tvorené predovšetkým topoľom sivým (*Populus x canescens*), premiešaným z viacerými druhmi drevín ako napríklad agát biely (*Robinia pseudoacacia*), orech kráľovský (*Juglans regia*), jabloň domáca (*Malus domestica*), javor mliečny (*Acer platanoides*), javorovec jaseňolistý (*Negundo aceroides*) a javor poľný (*Acer campestre*). Krovinovú etáž tvoria druhy zob vtáčí (*Ligustrum vulgare*), krušina jelšová (*Frangula alnus*), ruža šípová (*Rosa canina*), ostružina ožinová (*Rubus caesius*), hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*) a svíb krvavý (*Swida sanguinea*). Porast je silne ovplyvnený ľudskou činnosťou, keďže susedí s objektami, ktoré sú denne navštevované verejnosťou a prechádza tadiaľto chodník využívaný rekreantami na vychádzky popri Dunaji. Bylinný podrast lesa tvoria preto len bežné druhy lužných lesov ako pŕhľava dvojdomá (*Urtica dioica*), plamienok plotný (*Clematis vitalba*), palina obyčajná (*Artemisia vulgaris*), chmeľ obyčajný (*Humulus lupulus*) a viaceré invázne druhy zastúpené v tomto prípade najmä astrou kopijovitou (*Aster lanceolatus*) a zlatobyľou obrovskou (*Solidago gigantea*). Vzhľadom na dlhodobé ovplyvňovanie ľudskou činnosťou a významné zmeny v druhovom zložení vegetácie sa výskyt chránených druhov rastlín v území nepredpokladá.

Zoogeografické členenie

Zoogeograficky z hľadiska limnického biocyklu (Hensel, K., Krno, I., In: Atlas krajiny SR), živočíšstvo hodnoteného územia zaraďujeme do Pontokaspickej provincie, podunajského okresu a západoslovenskej časti. Zoogeograficky z hľadiska terestrického biocyklu (L. Jedlička, E. Kalivodová, Atlas krajiny SR, 2002) zaraďujeme živočíšstvo hodnoteného územia do provincie stepí, panónskeho úseku.

Plocha riešeného územia – Prístav Pálenisko

Riešené územie v lokalite Pálenisko predstavuje plochu s antropickým vplyvom. Výskyt fauny je na ploche hodnoteného územia a širšieho okolia determinovaný biotopmi, ktoré sa tu nachádzajú.

Najväčšiu skupinu predstavovali bezstavovce najmä zo skupiny hmyz (*Insecta*), pavúky (*Aranea*). V rámci týchto skupín boli zaznamenané druhy typické pre urbanizovanú krajinu a fragmenty sekundárnych sutinových biotopov a skalných biotopov. Najčastejšie sa vyskytujúce druhy z radu blanokrídlovcov (*Hymenoptera*), napr. mravce, čmele, včely. Druhy z radu rovnokrídlovce (*Orthoptera*), napr. modlivka zelená (*Mantis religiosa*), kobylky, koníky, cikády. Zastúpené boli aj druhy z radov chrobáky (*Coleoptera*), motýle (*Lepidoptera*) a bzdochy (*Heteroptera*).

V sutinových a kamenistých lokalitách na brehoch Dunaja bol zaznamenaný výskyt druhov plazov (*Reptilia*), ktoré sú dobre adaptované na život v danom prostredí ako jašterica živorodá (*Zootoca vivipara*), jašterica múrová (*Podarcis muralis*) a jašterica zelená (*Lacerta viridis*).

V súčasnosti sú zaznamenané predovšetkým prelety, resp. zalietavanie najmä synantropných druhov a druhov živočíchov z okolitých chránených území, ako napr. čajka smejivá (*Chroicocephalus ridibundus*), kačica divá (*Anas platyrhynchos*), vrana obyčajná (*Corvus corone*), vrabec domový (*Passer domesticus*), drozd čierny (*Turdus merula*), sýkorka belasá (*Parus caeruleus*), kormorán veľký (*Phalacrocorax carbo*), labuť veľká (*Cygnus olor*). Výskyt a hniezdenie je v riešenom území viazané predovšetkým na väčšie plochy krovín a stromovej vegetácie južne od prístavu Pálenisko. Z cicavcov treba spomenúť výskyt bobra európskeho (*Castor fiber*).

Plocha riešeného územia – lokalita Vlčie hrdlo

Trvalejší výskyt fauny sa viaže predovšetkým na lesné biotopy s nižším vplyvom antropických aktivít južne od prístavu v okolí lokality Vlčie hrdlo.

V širšom okolí sa nachádzajú vhodné podmienky pre výskyt a dlhodobejšie zdržiavanie vzácnejších druhov fauny najmä lesného spoločenstva, vodných plôch, močiarov (CHKO Dunajské luhy, lokality NATURA 2000, Ramsarská lokalita), lemy agrocenóz a lesných komplexov, remízky v poľnohospodárskej krajine a pod.

Lokalizácia riešeného územia v oblasti Páleniska nezasahuje do územia, ktoré je súčasťou Natura 2000, ale nachádza sa v tesnej blízkosti CHVÚ Dunajské luhy (SKCHVU007) a SKUEV0295 Biskupické luhy. V týchto územiach sú dobré prírodné podmienky pre výskyt a hniezdenie viacerých chránených a ohrozených druhov avifauny brehule hnedej (*Riparia riparia*), bučiačika močiarneho (*Ixobrychus minutus*), hlaholky severskej (*Bucephala clangula*), hrdzavky potápavej (*Netta rufina*), chochlačky sivej (*Aythya ferina*), a mnohých ďalších druhov vodného vtáctva. V lužných lesoch v okolí Dunaja nachádza vhodné stanovištia bobor európsky (*Castor fiber*).

Plocha riešeného územia – Zimný prístav

Zimný prístav predstavuje antropicky najsilnejšie ovplyvnené územie, čo sa odráža aj na druhovom spektre fauny. Celková diverzita je nízka a reprezentuje ju hlavne fauna vyskytujúca sa bežne v mestskom synantropizovanom prostredí. Trvalý výskyt chránených a ohrozených druhov fauny je tu málo pravdepodobná.

Plocha riešeného územia – Osobný prístav

Podobne ako v oblasti prístavu Pálenisko, aj riešené územie v časti Osobného prístavu zasahuje do lužných lesov. Brehové pásmo obývajú podobné druhy ako je to v prípade prístavu Pálenisko, čiže dominujú mnohé druhy bezstavovcov a viaceré druhy plazov ako jašterica živorodá (*Zootoca vivipara*), jašterica múrová (*Podarcis muralis*) a jašterica zelená (*Lacerta viridis*). V lužných lesoch v okolí Dunaja nachádza vhodné stanovištia bobor európsky (*Castor fiber*).

III.1.6 Charakteristika biotopov a ich významnosť

Biotopy hodnoteného územia strategického dokumentu tvoria nasledovné spoločenstvá:

- A200000 Porasty drevín antropogénneho pôvodu. Porasty stromov a kríkov zámerne vysadené človekom. Porasty vzniknuté prirodzeným spôsobom sú zaradené v skupine biotopov 2160000 Kriačiny v kultúrnej krajine a 2118000 Porasty pionierskych drevín. Väčšinu lesných porastov v lokalite Vlčie hrdlo, ktoré sú lokalizované v riešenom území patrí do tejto kategórie človekom vytvorených biotopov.

- A520000 Cestné komunikácie. Antropogénne biotopy prispôsobené na mechanické poškodzovanie (kosenie) a zraňovanie (zošľap). Vyskytujú sa tu bežné druhy ako lipnica ročná (*Poa annua*), mätonoh trváci (*Lolium perenne*), čiernohlávok obyčajný (*Prunella vulgaris*), nátržník husí (*Potentilla anserina*), ďatelina plazivá (*Trifolium repens*) a mnohé ďalšie. V riešenom území sa vyskytuje predovšetkým v lokalite Pálenisko, Zimný prístav a Vlčie hrdlo, kde sa nachádzajú viaceré obslužné komunikácie a poľné cesty s nespevneným povrchom.

- A600000 Násypové biotopy (násypy, hrádze, zárezy). Násypové biotopy sú viazané na umelo vytvorené valy z návozu zeminy, štrku alebo iného neorganického materiálu, ktoré sa vytvárajú jednorazovo s určitým cieľom a kvôli plneniu určených funkcií v krajine. Pre biotu sú dôležité najmä svahy násypov alebo zárezov, ktoré označujeme ako násypové stanovištia. Pre osídlenie násypov a zárezov biotou je dôležitý druh použitého materiálu (na vybudovanie resp. pokrytie valov), výška násypu, ako aj orientácia a sklon svahov. Tento antropogénny biotop sa v riešenom území vyskytuje veľmi často. Reprezentujú ho brehy Dunaja vysypané lomovým kameňom okraje cestných telies umiestnených na hrádzach okolo Dunaja, železničné násypy a pod. Nájdeme ho vo všetkých častiach územného obvodu verejného prístavu.

- 2111100 Vŕbovo-topoľové lužné lesy. Porasty lemujúce brehy väčších riek s nezapojeným stromovým poschodím a slabo vyvinutým krovinovým poschodím. V bylinnom poschodí sa vyskytuje len málo nitrofilných a hygrofilných druhov. V riešenom území sa tento biotop vyskytuje najmä v lokalite Vlčie hrdlo a fragmenty biotopu sa nachádzajú aj na pravom brehu

Dunaja (Petržalka) v lokalite Osobného prístavu, v rozvojových územiach.

- 2122200 Kultúry topoľov. Stromovú etáž tvoria rôzne krížence topoľov označované ako euroamerické topole. Typické pre tieto kultúre je šírenie inváznych neofytov v bylinnom podraste, najmä zlatobyle (*Solidago* sp.). V starších kultúrach bylinná vrstva postupne nadobúda charakter druhovej skladby pôvodných fytocenóz. Tento biotop v rámci riešeného územia nájdeme v lokalite Vlčie hrdlo.

- 8142000 Nížinná rieka. Korytá našich riek sú prevažne bez makrofytnej vegetácie, čo súvisí hlavne s veľkou dynamikou ich režimu. Ojedinele tu rastú submerzné zakorenené druhy, ktoré však netvoria porasty. Ohrozené sú predovšetkým znečisťovaním z mestských a vidieckych aglomerácií, z poľnohospodárstva a priemyslu. Tiež výsadbou priehrad a regulácií.

III.1.7 Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria

III.1.7.1 Štruktúra krajiny

Riešené územie navrhovanej činnosti sa nachádza na vodnom toku Dunaja, tiahne sa celou Bratislavou od mosta Lafranconi na oboch stranách Dunaja. Krajinu riešeného územia hodnotíme ako krajinu s fluviálnym rovinatým reliéfom, so zastúpením prevažne antropogénne ovplyvnených biotopov a antropogénnych biotopov. Štruktúru krajiny hodnoteného územia sme analyzovali podľa terénnych pozorovaní. Skladá sa z 14 prvkov, ktoré sú zoskupené podľa prevládajúcich aktivít do 5 skupín. Ide o tieto prvky:

1. Obytné plochy:
- obytná zástavba rodinných (Ul. Malé Pálenisko) a bytových domov (Polyfunkčný komplex Dunajské predmestie)

2. Plochy dopravnej infraštruktúry:
- asfaltové komunikácie,
- nespevnené komunikácie,
- chodníky a betónové plochy –hrádza, cyklistické chodníky,
- železničné trate.

3. Plochy občianskej vybavenosti:
- objekty administratívy,
- areály obchodu a služieb (River Park, Eurovea).

4. Vegetácia:
- brehové porasty,
- trávno-bylinné porasty,
- rozptýlená drevinová vegetácia,
- vodná vegetácia,
- lesné porasty.

5. Vodné plochy:
- vodný tok Dunaj,
- bazén Zimného prístavu,
- bazén prístavu Pálenisko.

III.1.7.2 Scenéria krajiny

Územný obvod verejného prístavu Bratislava a jeho bezprostredne susediace okolie sa nachádzajú v území, kde je scenéria krajiny silne ovplyvnená ľudskou činnosťou. Územie prístaviska je zo severnej strany obklopené centrom hlavného mesta, lemujú ho viaceré obchodné centrá, objekty administratívy a služieb (River Park, Eurovea), z južnej a západnej strany je územie ohraničené z väčšej časti brehovými porastami, ktoré oddeľujú husto zastavané a obývané územie mestskej časti Bratislava - Petržalka od toku Dunaja. Z východnej strany je riešené územie tvorené plochami priemyslu (areál Slovnaft), záhradkárskymi osadami v oblasti Páleniska a tiež poľnohospodárskymi plochami severne od závodu Slovnaft. Krajinnú scenériu dopĺňajú spevnené plochy a komunikácie (diaľnica D1 - Prístavný most, Most Apollo, Starý most, Most SNP, miestne komunikácie a pod.) a mestská zeleň (Sad Janka Kráľa, nábrežné aleje), ktorá slúži pre turistov a domácich obyvateľov.

III.1.7.3 Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

Riešené územie strategického dokumentu sa nachádza v území, kde sú najbližšími prvkami ÚSES (podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability Územný plán hl. m. Bratislavy (2007) v znení zmien a doplnkov):

Prvky ÚSES podľa aktualizácie Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy, Územný plán hl. m. Bratislavy, 2007 v znení zmien a doplnkov:

Biocentrá

- 21. RBc. Hradný vrch – regionálne biocentrum s výskytom spoločenstiev skalných a teplomilných druhov priamo v centre mesta, napr. skalničník guľkovitý srstnatý (*Jovibarba globifera subsp. hirta*) a posledná lokalita druhu panevädza letná (*Calcitrapa solstitialis*). Regionálne biocentrum je vzdialené od riešeného územia, resp. od ľavého brehu Dunaja niekoľko cca 90 metrov severným smerom.

- 22. NRBc. Bratislavské luhy – lokalita nadregionálneho biocentra predstavuje komplex zachovaných lužných lesov na oboch brehoch Dunaja, časť medzinárodne významnej mokrade Dunajské luhy. Plocha tohto biocentra bola trvale zmenšená o cca 5 000 ha lesných porastov v dôsledku výstavby Vodného diela Gabčíkovo. Súčasná plocha biocentra s vysokým stupňom jeho narušenia neposkytuje v súčasnosti optimálne podmienky pre prežitie niektorých druhov živočíchov (napr. jazvec, vydra, orliak morský a ďalšie) tak ako v minulosti. Územím nadregionálneho biocentra prechádza rieka Dunaj. Biocentrum je vzdialené od riešeného územie cca 1,0 km západným smerom.

- 32. RBc. Ostrov Sihoť – regionálne biocentrum s výskytom lužných lesov a vodných spoločenstiev. Riečny ostrov je ohraničený riekou Dunaj a Karloveským ramenom Dunaja. Spoločenstvá vodných organizmov v Karloveskom ramene sú jedinečné, pretože nie sú ovplyvňované sústavou vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros. Regionálne biocentrum je vzdialené od riešeného územie cca 1,0 km západným smerom.

- 34. RBc. Pečniansky les – biocentrum je významné z hľadiska výskytu: vŕbovo-topoľové nížinné lužné lesy, dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy a prirodzené eutrofné a mezotrofné

stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition*. Miestami sa vyskytujú fragmenty suchomilných travinnobylinných a krovitých porastov na vápnitom podloží (dôležité stanovištia *Orchidaceae*). Regionálne biocentrum sa nachádza južne od riešeného územia a hraničí s ním (navrhovaný prístav Aušpic).

- 37. RBc. Sad Janka Kráľa – regionálne biocentrum s výskytom lesných spoločenstiev. Potrebná je revitalizácia parku, ktorá bude zameraná na doplnenie stanovištne pôvodných druhov drevín a vytvorenie ekologických podmienok pre cieľové skupiny organizmov (drobné cicavce, vtáky, bezstavovce,...). Severnú hranicu regionálneho biocentra tvorí rieka Dunaj a teda aj hranica riešeného územia.

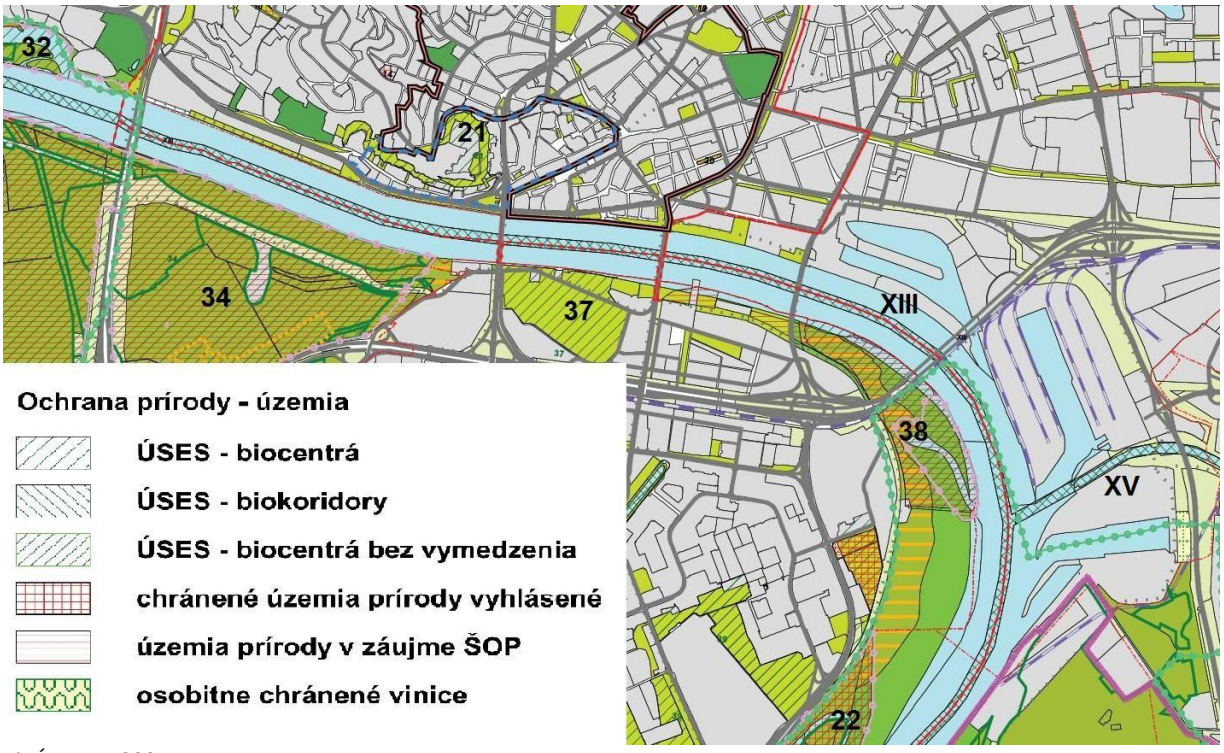
- 38. Rbc Soví les - regionálne biocentrum významné z hľadiska výskytu lesných a mokradných spoločenstiev. Vyskytujú sa tu biotopy európskeho významu, ktoré sú predmetom ochrany: vŕbovo-topoľové nížinné lužné lesy, dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy, prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition* a nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion*, druhov európskeho významu a druhov národného významu. Severnú a severovýchodnú hranicu regionálneho biocentra tvorí rieka Dunaj a teda aj hranica riešeného územia.

Biokoridor

- PBk XIII. Provinciálny biokoridor Dunaj – hydrický biokoridor je tvorený vodným tokom Dunaj a priľahlými brehovými porastmi. Slúži pre migráciu vodných a na vodné prostredie viazaných druhov fauny. Bariérové prvky predstavujú jednotlivé premostenia vodného toku na území mesta. Biokoridor je v kontakte s riešeným územím vo všetkých troch variantoch.

- NBk XV. Nadregionálny biokoridor Malý Dunaj – je tvorený vodným tokom, nelesnou drevinovou vegetáciou a lesnými porastmi. V súčasnosti je jeho funkčnosť silne narušená reguláciou toku na území mesta, likvidáciou brehových porastov a znečistením. Nutná je revitalizácia celého narušeného úseku. Biokoridor je v kontakte s riešeným územím v lokalite Pálenisko vo všetkých troch variantoch.

Obrázok 15: Územný systém ekologickej stability – výrez z Územného plánu hl. mesta SR Bratislavy, 2007



Zdroj: ÚPN BA, 2007

Genofondové plochy

Plochy navrhovaných funkcií nezasahujú priamo do žiadnych genofondových lokalít. Genofondovo významné lokality fauny a flóry v blízkosti Dunaja, resp. v hodnotenom území v blízkosti riešeného územia: Hradný vrch, Bôrik, Parcela pri Rybej skale, Cintorín nad PKO a Sad Janka Kráľa.

III.1.8 Obyvateľstvo, jeho zdravotný stav a aktivity, infraštruktúra

Riešené územie strategického dokumentu sa rozkladá na území Bratislavského kraja, v okresoch Bratislava I, Bratislava II, Bratislava V, na území hlavného mesta SR Bratislavy (dotknuté MČ Bratislava – Staré Mesto, MČ Bratislava – Petržalka, MČ Bratislava – Ružinov).

V dotknutých mestách/obciach boli v roku 2017 a 2018, podľa údajov Štatistického úradu SR, takéto stavy obyvateľov:

Tabuľka 6: Trvalo bývajúce obyvateľstvo dotknutých mestských častí hlavného mesta SR Bratislava (stav k 31.12. 2017 a k 31.12.2018)

Ukazovateľ	MČ Bratislava – Staré Mesto		MČ Bratislava – Ružinov		MČ Bratislava – Petržalka	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Trvalo bývajúce obyvateľstvo (spolu)	40 289	40 801	72 242	72 967	103 246	102 960
Podiel mužov	19 342	19 619	33 157	33 454	48 865	48 730

Prirodzený prírastok obyvateľstva	-23	-48	81	155	570	534

Zdroj: datacube.statistics.sk, 2019

Plocha riešeného územia strategického dokumentu v súčasnosti nie je obývaná. Existujúca obytná zástavba je v kontakte alebo v blízkosti s riešeným územím na Dvořákovom nábreží (River park) a v časti Pálenisko (ul. Malé Pálenisko, ul. Vlčie hrdlo).

V 20. storočí a na začiatku 21. storočia prešlo v Slovenskej republike významnými transformáciami reprodukčné správanie. Viackrát sa zmenil podstatným spôsobom charakter plodnosti a úmrtnosti. Po roku 1989 nastalo rozsiahle odkladanie rodenia detí, pokles plodnosti, zvýšenie bezdetnosti, ako aj nárast podielu detí narodených mimo manželstva. Vývoj populačných procesov sa premieta do výsledných demografických štruktúr. Zvyšovanie podielu osôb v poproduktívnom veku a znižovanie podielu detskej zložky jednoznačne potvrdzujú intenzívny proces starnutia populácie. V priebehu posledného štvrťstoročia môžeme pozorovať pokračujúce predlžovanie života.

Predlžovanie života zároveň vyvoláva otázky, či pridané roky sú aj rokmi, ktoré osoby prežijú v dobrom zdravotnom stave, či kvalita života za týmto vývojom nezaostáva. V posledných desaťročiach sú snahy vytvoriť metodický koncept na kvantifikáciu kvality zdravotného stavu obyvateľstva prostredníctvom vhodne zvolených syntetických indikátorov, vzájomne porovnávať tieto údaje medzi jednotlivými krajinami či posudzovať ich vývoj v čase. Okrem toho cieľom je tiež odhaľovať nerovnosti v zdraví, v prístupe k zdravotnej starostlivosti.

Vzhľadom na medzinárodné porovnanie kvality života a zdravia boli stanovené niektoré ukazovatele, ktoré čiastočne reprezentujú zdravotný stav populácie. Pre informáciu o zdraví bratislavských obyvateľov v porovnaní so situáciou v Slovenskej republike a v zahraničí boli vybrané 3 ukazovatele:

- *Stredná dĺžka života*
- *Úmrtnosť na choroby obehovej sústavy*
- *Úmrtnosť na nádorové ochorenia*

Stredná dĺžka života pri narodení predstavuje očakávané dožitie mužov a žien narodených v danom roku. Je výsledkom zdravotného stavu, ale aj sociálno-ekonomických a spoločenských podmienok života. Porovnanie hodnôt strednej dĺžky života pri narodení v Bratislave a v SR s okolitými krajinami je v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 7: Porovnanie hodnôt strednej dĺžky života pri narodení v Bratislave a v SR s okolitými krajinami

Štát	**Muži**		**Ženy**	
	2015	**2016**	**2015**	**2016**
Ukrajina	67,5		77,3	
Maďarsko	72,3	72,6	79,0	79,7
Slovenská republika	73,1	73,8	80,2	80,7
Poľsko	73,5	73,9	81,6	82,0
Bratislava	75,7	76,0	81,7	81,8
Česká republika	75,7	76,1	81,6	82,1

Rakúsko	78,8	79,3	83,7	84,1

Zdroj: Štatistický úrad SR a EUROSTAT (posledný dostupný údaj)

Ďalšia tabuľka porovnáva údaje o úmrtnosti na ochorenie obehovej sústavy na 100 tis. obyvateľov v rokoch 2014 až 2017 v jednotlivých okresoch Bratislavy a SR. Najnižšiu úmrtnosť na tieto ochorenia v sledovanom období evidujeme v regióne Bratislava V, najvyššiu v regióne Bratislava I a Bratislava III.

Tabuľka 8: Údaje o úmrtnosti na ochorenie obehovej sústavy na 100 tis. obyvateľov v rokoch 2014 až 2017 v jednotlivých okresoch Bratislavy a SR

Región	**Úmrtnosť 2014**	**Úmrtnosť 2015**	**Úmrtnosť 2016**	**Úmrtnosť 2017**
Bratislava I	588,61	665,32	705,09	657,87
Bratislava II	483,18	536,28	546,43	571,15
Bratislava III	534,92	616,94	587,19	652,30
Bratislava IV	398,93	395,94	404,37	411,78
Bratislava V	280,15	297,45	321,24	330,39
Bratislava	427,92	465,93	476,64	493,52
Slovenská republika	465,02	477,64	464,76	478,95

Zdroj: Štatistický úrad SR

Porovnanie situácie v číselných údajoch na ochorenia obehovej sústavy v SR a v okolitých krajinách na 100 tis. obyvateľov zachytáva nasledujúca tabuľka Štatistické údaje – porovnania s okolitými krajinami za roky 2016 a 2017 neboli k dispozícii. Posledný dostupný údaj je z roku 2015.

Tabuľka 9: Porovnanie štandardizovanej úmrtnosti na ochorenia obehovej sústavy v Slovenskej republike a v okolitých štátoch na 100 tis. obyvateľov

Krajina	**Úmrtnosť 2012**	**Úmrtnosť 2013**	**Úmrtnosť 2014**	**Úmrtnosť 2015**
Rakúsko	450,24	443,80	418,07	435,58
Česká republika	704,21	670,25	615,18	628,98
Poľsko	652,35	635,34	591,39	610,48
Maďarsko	779,40	778,24	761,52	782,15
Slovenská republika	712,13	711,63	654,55	662,18
Ukrajina				

Zdroj: EUROSTAT (posledný dostupný údaj)

Úmrtnosť Bratislavčanov na nádorové ochorenia je vysoká a presahuje slovenský priemer.

Tabuľka 10: Hrubá úmrtnosť podľa MKCH-10 (II. Nádory) za roky 2016 a 2017 na 100 tis. obyvateľov (podľa trvalého bydliska)

Región	Úmrtnosť 2014	Úmrtnosť 2015	Úmrtnosť 2016	Úmrtnosť 2017
Bratislava I	326,43	280,4	294,62	283,01
Bratislava II	311,06	294,78	284,21	268,98
Bratislava III	286,56	308,47	299,02	282,81
Bratislava IV	241,91	221,13	250,77	217,82
Bratislava V	263,04	227,14	263,49	255,47
Bratislava	280,50	261,09	274,49	257,40
Slovenská republika	248,57	251,80	249,76	251,25

Zdroj: Štatistický úrad SR

Porovnanie úmrtnosti v číselných údajoch na nádorové ochorenia v SR a v okolitých krajinách na 100 tis. obyvateľov zachytáva nasledujúca tabuľka. Štatistické údaje – porovnanie s okolitými krajinami za roky 2016 a 2017 neboli k dispozícii. Posledný dostupný údaj je z roku 2015. Štatistické údaje za Ukrajinu nie sú dlhodobo k dispozícii.

Tabuľka 11: Porovnanie štandardizovanej úmrtnosti na nádorové ochorenia v Slovenskej republike a okolitých krajinách na 100 tis. obyvateľov (podľa trvalého bydliska)

Krajina	Úmrtnosť 2012	Úmrtnosť 2013	Úmrtnosť 2014	Úmrtnosť 2015
Rakúsko	265,38	258,15	257,49	250,98
Česká republika	302,38	293,86	290,96	284,84
Poľsko	313,53	308,43	307,67	319,97
Maďarsko	367,67	358,03	354,42	351,81
Slovenská republika	322,08	329,21	326,25	321,83
Ukrajina				

Zdroj: EUROSTAT (posledný dostupný údaj)

Z hľadiska hodnotenia obyvateľov Bratislavy je zaujímavým ukazovateľom vývoj priemerného veku obyvateľstva. Vyplýva z neho trend starnutia obyvateľstva, keď priemerný vek bratislavských mužov sa v porovnaní s rokom 2012 postupne zvýšil 0,26 roka a vek žien o 0,47 roka.

Tabuľka 12: Vývoj priemerného veku obyvateľstva Bratislavy od roku 2012 (podľa trvalého bydliska)

Obyvatelia	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Muži	39,66	39,76	39,84	39,89	39,92	39,92
Ženy	43,29	43,41	43,50	43,59	43,63	43,67
Spolu	41,59	41,71	41,79	41,86	41,89	41,91

Zdroj: Štatistický úrad SR

Z dostupných štatistických údajov vyplýva, že z celkového počtu úmrtí medzi 5 najčastejších príčin smrti v celej populácii SR patria naďalej úmrtia na choroby obehovej sústavy, nádory, úrazy a choroby dýchacej a tráviacej sústavy, ktorých podiel je rozdielny v závislosti od vekových skupín a pohlavia. Kvalita životného prostredia je jedným z rozhodujúcich faktorov vplývajúcich na zdravie a priemerný vek obyvateľstva.

Zmena klímy a ľudské zdravie

Problematika zmeny klímy a adaptácia na jej dôsledky predstavuje v súčasnosti jednu z najdiskutovanejších otázok. Zmeny v klíme sa diali tak v minulosti, ako aj v súčasnosti, alarmujúce je len to, že sa dnes dejú oveľa rýchlejšie a s rastúcou intenzitou.

Zmeny klímy môžu ľudské zdravie ovplyvňovať priamo, a to zmenenými poveternostnými podmienkami, nepriamo - zmenami v kvalite a v množstve potravy a vody, zmenami vo výskyte a rozšírení napríklad vodou a vektormi prenášaných ochorení, vývojom astmy, alergií a iných akútnych a chronických respiračných ochorení, zmenami v kvalite ovzdušia, zmenami ekosystémov, zmenami v poľnohospodárstve a v chove, v životných podmienkach a osídľovaní. Najťažšie dosahy sa prejavia u starých ľudí a detí, ľudí s nízkym príjmom a postihnutých ľudí.

Predpokladá sa nárast respiračných ochorení v dôsledku znečistenia ovzdušia najmä v mestách so zvýšenými koncentráciami škodlivín z priemyslu a z dopravy, prípadne zo zvýšenej distribúcie peľov. Podľa peľových správ SR, peľová sezóna sa predlžuje a prítomnosť peľových alergénov sa začína už v zimnom období. Zároveň vektory prenosu šírenia chorôb (kliešte) sa objavujú vo vyšších nadmorských výškach, a teda v severnejších oblastiach, kde sa predtým nevyskytovali. Dôsledky zmeny klímy sa v SR najviac prejavia v sídlach mestského typu, ktoré sú charakterizované vysokou hustotou obyvateľstva, vysokým podielom zastavaného územia a nepriepustných, spevnených povrchov a vysokou koncentráciou hospodárskej činnosti a infraštruktúry

Hlavnými prejavmi zmeny klímy v sídelnom prostredí sú zvýšené počty tropických dní, výskyt vĺn horúčav v letnom období, nerovnomerné časové a priestorové rozloženie zrážok, častejší výskyt extrémnych úhrnov zrážok spôsobujúcich dažďové a prívalové povodne, častejší výskyt období sucha spôsobujúcich pokles kapacity vodných zdrojov, a výskyt extrémnych poveternostných situácií. Mimoriadne dôležité je zachovať aspoň súčasné mestské zelené plochy a štruktúry, resp. začať budovať nové. Obyvatelia vidieka sú ohrození suchom, záplavami a zlými výnosmi úrody.

Z hľadiska pripravenosti na dôsledky klimatickej zmeny sa v odborných kruhoch vraví o mitigácii a adaptácii.

Najdôležitejším mitigačným opatrením je znižovanie emisií skleníkových plynov.

Zavádzanie účinných mitigačných a adaptačných opatrení je prospešné tak pre zdravie, ako aj pre životné prostredie.

III.1.8.1 Sídla

Bratislava je hlavné mesto s rozlohou (367,661 km²) i počtom obyvateľov ide o najväčšie mesto Slovenska, zároveň predstavuje sídlo Bratislavského samosprávneho kraja. Mesto je rozdelené na 5 okresov (Bratislava I, Bratislava II, Bratislava III, Bratislava IV, Bratislava V) a tie na 17 mestských častí.

Základné územné charakteristiky dotknutých MČ hlavného mesta SR Bratislava sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 13: Základné územné charakteristiky dotknutých MČ hlavného mesta SR Bratislava (údaje k 31.12.2018)

Okres	Rozloha (km^2)	Hustota obyvateľov na 1 km^2	
		2017	2018
MČ Bratislava – Petržalka	28,68	3 594,34	3 602,9
MČ Bratislava – Staré mesto	9,59	4 200,31	4 259,85
MČ Bratislava - Ružinov	39,7	1 823,03	1 838,37

Zdroj: datacube.statistics.sk, 2019, stav k 31.12.2018

III.1.8.2 Priemyselná výroba

V roku 2017 bolo na území okresu Bratislava I. evidovaných 55 priemyselných podnikov. Počet zamestnancov zamestnaných v priemysle evidovaných v roku 2017 bolo 7 461 pracovníkov. V tomto roku dosiahla celková produkcia priemyslu hodnotu 2 465 689 766 € (Ročenka priemyslu 2018, ŠÚ SR, 2018).

V roku 2017 bolo na území okresu Bratislava II. evidovaných 98 priemyselných podnikov. Počet zamestnancov zamestnaných v priemysle evidovaných v roku 2017 bolo 19 524 pracovníkov. V tomto roku dosiahla celková produkcia priemyslu hodnotu 9 723 616 775 € (Ročenka priemyslu 2018, ŠÚ SR, 2018).

V roku 2017 bolo na území okresu Bratislava V. evidovaných 18 priemyselných podnikov, ktoré zamestnávali 3 872 pracovníkov. Celková produkcia priemyslu v okrese Bratislava V. dosiahla hodnotu v danom roku 938 163 040 € (Ročenka priemyslu 2018, ŠÚ SR, 2018).

III.1.8.3 Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo

Poľnohospodárstvo

V okrese Bratislava I., bola poľnohospodárska pôda v roku 2018 (stav k 1.1.2019) zastúpená celkovo 163 ha, z ktorých orná pôda tvorila 1 ha, vinice 1 ha, záhrady 155 ha a trvalé trávne porasty 6 ha (Štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR, Bratislava 2019, ÚGKK SR, stav k 01/2019).

V okrese Bratislava II., bola poľnohospodárska pôda v roku 2018 (stav k 1.1.2018) zastúpená celkovo 3 594 ha, z ktorých orná pôda tvorila 3 003 ha, ovocné sady 65 ha, záhrady 471 ha a trvalé trávne porasty 40 ha (Štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR, Bratislava 2019, ÚGKK SR, stav k 01/2019).

V okrese Bratislava V., bola poľnohospodárska pôda v roku 2018 (stav k 1.1.2018) zastúpená celkovo 4 583 ha,

z ktorých orná pôda tvorila 4 285 ha, ovocné sady 91 ha, záhrady 122 ha a trvalé trávne porasty 85 ha (Štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR, Bratislava 2019, ÚGKK SR, stav k 01/2019).

Riešené územie strategického dokumentu nie je v prekryve s poľnohospodárskou pôdou.

Lesné hospodárstvo

V okrese Bratislava II. sú lesné pozemky zastúpené na ploche 1 034 ha, v okrese Bratislava V. sú lesné pozemky zastúpené na ploche 668 ha (stav k 01/2019, Štatistická ročenka o pôdnom fonde SR, 2019). V pôdnom fonde okresu Bratislava I. nie sú lesné pozemky zastúpené.

Plocha riešeného územia zasahuje do lesnej pôdy a lesných pozemkov, južne od prístavu Pálenisko v lokalite Vlčie hrdlo.

III.1.8.4 Infraštruktúra

Železničná doprava

Na území Bratislavského kraja a dotknutých mestských častí je vybudovaná železničná sieť slúžiaca pre potreby nákladnej a osobnej prepravy a Bratislava predstavuje medzinárodne významný železničný uzol. Cez prístavný most prechádzajú trate 101 a 132 s rozchodom 1 435 mm zo stanice Bratislava hl. stanica do stanice Bratislava – Petržalka.

Priamo na ploche riešeného územia je vybudovaná infraštruktúra nákladnej železničnej dopravy. Priamo v prístave je lokalizovaná železničná koľajová vlečka, ktorá ústi do železnice ŽSR v železničnej stanici Bratislava ÚNS (Ústredná nákladná stanica). Stavebná dĺžka všetkých koľají vlečky je 28 828,6 metrov, vrátane 69 výhybiek, z toho na pozemku ŽSR 1 256 metrov. Vlečka je prevažne elektrifikovaná. Železničnú infraštruktúru prístavu Bratislava možno rozdeliť na nasledovné ucelené časti:

- spojovacia koľaj medzi areálom prístavu a ŽST Bratislava ÚNS,
- koľajová skupina 100, ktorá predstavuje vchodovo-odchodovú skupinu do/z prístavu,
- koľajové skupiny v Zimnom Prístave: hlavný tok Dunaja, Severný a Južný bazén,
- koľajové skupiny v prístave Pálenisko.

Pokrytie prístavu železničnou infraštruktúrou je dobré, avšak na mnohých úsekoch je vyžadovaná jej modernizácia.

Cestná doprava

Primárnu dopravnú kostru v širšom okolí hodnoteného územia tvorí najmä diaľnica D1, D2 a rýchlostná cesta R7, ktorá je vo výstavbe. Tiež sa v okolí nachádzajú významné cesty I. triedy (I/2, I/61, I/63) a II. triedy (II/502, II/572), ktoré prepájajú jednotlivé mestské časti a ich okolie.

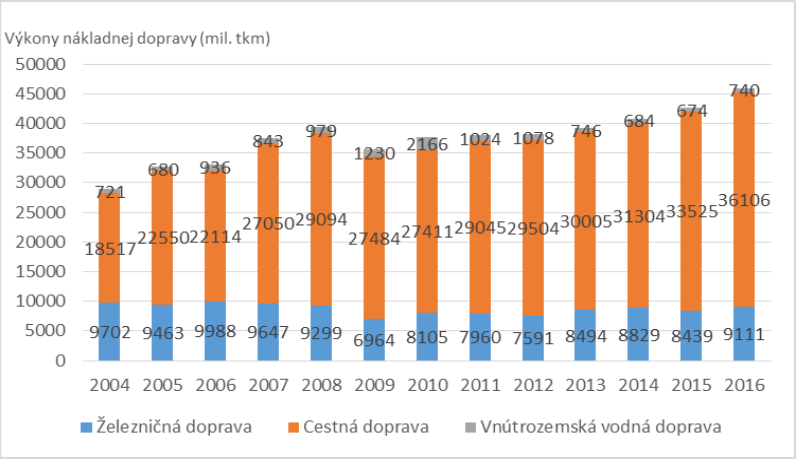
V súčasnosti sú najvýznamnejšie cestné ťahy preťažené a objem prepravených nákladov aj počet vozidiel v cestnej doprave stále narastá. Podľa sčítania dopravy z roku 2015 (zdroj: www.ssc.sk, 2019) po Prístavnom moste prešlo za 24 hodín spolu 93 344 vozidiel, z toho až 12 762 nákladných. Podľa prognóz dopravného zaťaženia to bude v roku 2020 už takmer 108 000, v roku 2030 takmer 114 000 vozidiel. Z tohto dôvodu má zvyšovanie prepravných kapacít vodnej dopravy veľký význam, každé odľahčenie cestnej dopravy, zvlášť

nákladnej je vítaným prínosom. Dopravná záťaž na Prístavnom moste bude ovplyvnená výstavbou diaľnice D4R7, ktorá po sprevádzkovaní prevezme časť dopravnej záťaže, najmä tranzitných vozidiel.

Cestná infraštruktúra je vybudovaná aj priamo v prístave, v riešenom území sa nachádzajú spevnené aj nespevnené komunikácie. V Zimnom prístave boli v rokoch 1965 – 1973 vybudované asfaltové a betónové cestné komunikácie. V Pálenisku boli cestné komunikácie priebežne budované v rokoch 1983 – 1984 a v rokoch 1990 – 1993. Súčasný technický stav cestných komunikácií je nevyhovujúci, keďže na ich modernizáciu neboli od výstavby uvoľnené dostatočné finančné prostriedky a údržba bola vykonávaná len v nevyhnutných/havarijných prípadoch.

Vývoj výkonov v nákladnej doprave je zrejmý z nasledujúceho grafu, ktorý potvrdzuje, že na prepravných výkonoch sa podieľa najmä automobilová doprava a železničná doprava, podiel vodnej dopravy je minimálny, zvyšovanie prepravnej kapacity vo vodnej doprave sa javí ako nevyhnutný krok pre odľahčenie prepravných výkonov cestnej dopravy.

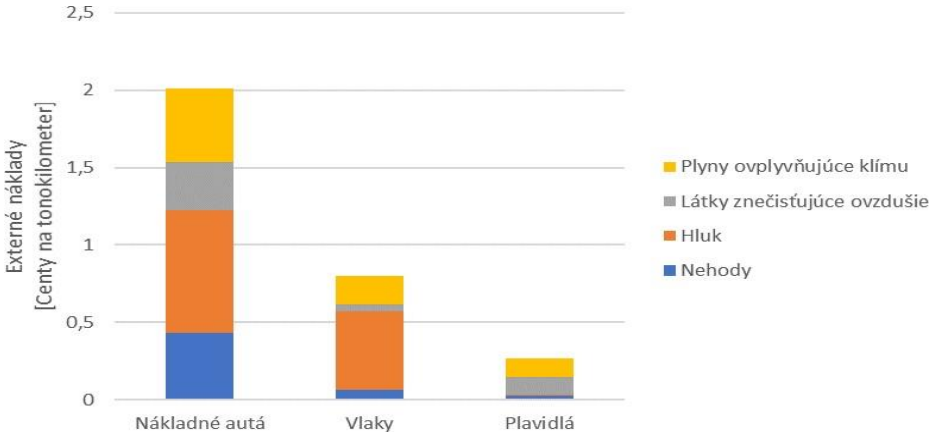
Obrázok 16: Vývoj výkonov v nákladnej doprave na Slovensku (mil. tkm)



Zdroj: Štatistický úrad SR

Prepravné náklady vodnej dopravy dosahujú len 13 % prepravných nákladov cestnej dopravy (správa Európskeho dvoru audítorov o vnútroštátnej vodnej doprave v Európe, 2015).

Obrázok 17: Externé náklady vodnej dopravy



Zdroj: Osobná správa Európskeho dvoru audítorov o vnútroštátnej vodnej doprave v Európe

Mestská hromadná doprava

Pozdĺž riešeného územia sa na značnom úseku nachádzajú zastávky pre mestskú hromadnú dopravu s linkami električiek a autobusov. Medzi linky premávajúce v blízkosti riešené územia patria napr.: električky – 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9 a autobusy – 29, 30, 31, 37, 39, 50, 70, 83, 84, 88, 94, 129, 131, N31, N34, N33, N80, N93, N95 a ďalšie. Riešené územie je primerane pokryté Mestskou hromadnou dopravou.

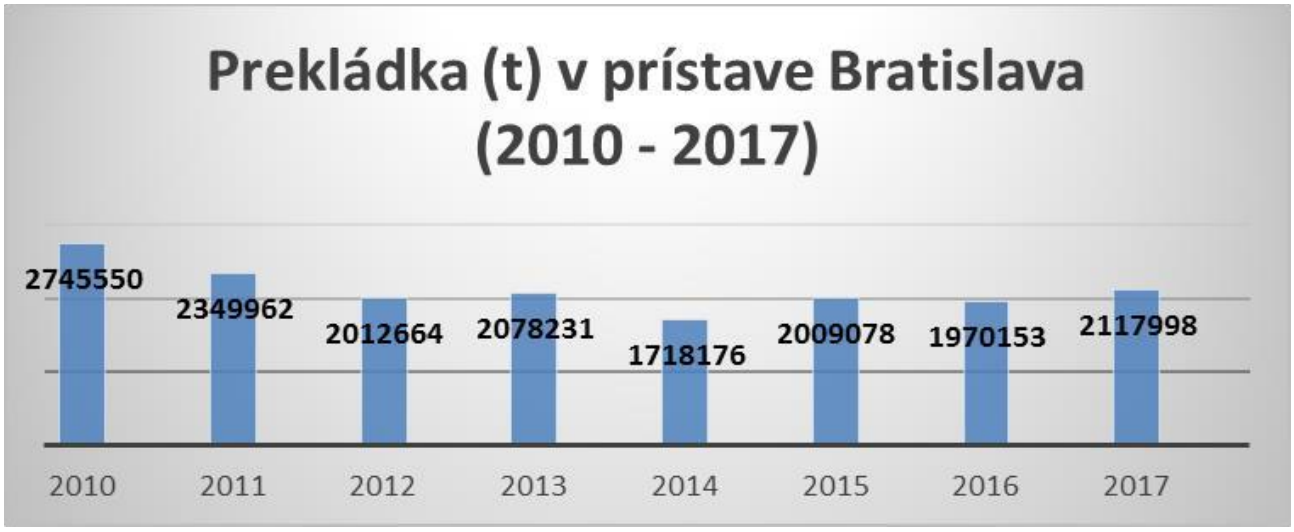
Vodná doprava

Vodná doprava sa v súčasnosti realizuje na vodnej ceste Dunaja, ktorá spája Severné a Čierne more. Toto prepojenie sa dosiahlo vybudovaním kanála Dunaj – Mohan – Rýn. Medzinárodné prístavy na území SR sú v Bratislave, Komárne a Štúrove. Výhľadovo sa plánuje dobudovanie Vážskej vodnej cesty v smere Komárno – Žilina s neskorším prepojením na Odru a vybudovaním kanálu na prepojenie Dunaja – Odry – Labe v spolupráci s Rakúskom a Českou republikou.

Nákladná vodná doprava

Súčasná preprava na Dunaji stojí na dvoch základných pilieroch: oceliarsky priemysel a poľnohospodárska výroba. Nárast dopytu je očakávaný v chemickom priemysle, kde vodná doprava poskytuje vysoký stupeň bezpečnosti a primeranú úroveň prepravných nákladov. V súčasnosti sa ročná úroveň prekládky v prístave Bratislava pohybuje na úrovni okolo 2 mil. ton (projektovaná a v minulosti aj dosiahnutá kapacita nákladného prístavu je cca 8-10 mil. ton).

Obrázok 18: Vývoj celkovej prekládky nákladu v prístave Bratislava



Zdroj: VP, a.s.

Osobná vodná doprava

Preprava cestujúcich v kajutových osobných lodiach je segment vodnej dopravy, ktorý zaznamenal najdynamickejší vývoj.

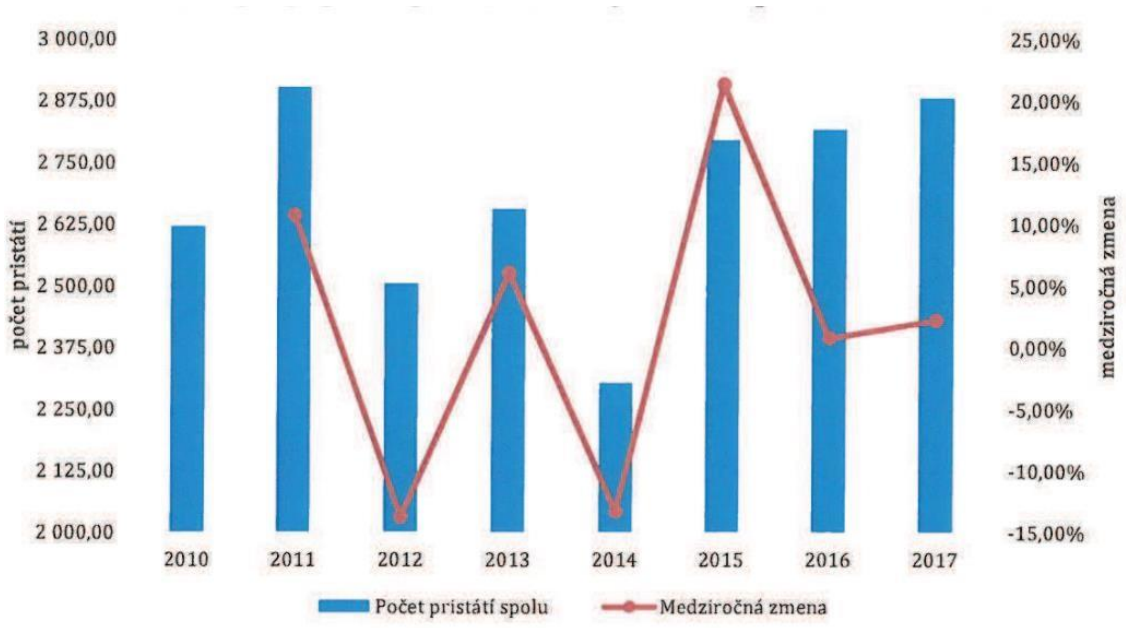
Počet cestujúcich prepravených v roku 2017 po Dunaji v kajutových osobných lodiach predstavoval 50 % všetkých cestujúcich prepravených v osobných kajutových lodiach v Európe. V období od roku 2012 do roku

2017 sa osobná lodná doprava na hornom Dunaji zvýšila až o 72 %. Rast prepravy cestujúcich je očakávaný na úrovni 5 % ročne, pričom najvyšší nárast je očakávaný na strednom a hornom Dunaji.

Väčšina prepravných výkonov v osobnom prístave Bratislava je realizovaná osobnými kajutovými loďami. Ich podiel na celkovom počte pristátí je až 77 %. Kajutové lode v roku 2017 do osobného prístavu Bratislava prepravili takmer 400 tis. osôb. Vývoj počtu prepravených osôb zaznamenal v roku 2017 mierny pokles o 0,5 % aj napriek tomu, že počet osôb prepravených kajutovými loďami na Dunaji celkovo narástol.

Prehľad vývoja počtu pristátí osobných lodí v prístave Bratislava znázorňuje graf uvedený nižšie.

Obrázok 19: História počtu pristáti plavidiel



Zdroj: VP, a.s.

<u>Cyklistická doprava</u>

Riešené územie je v kontakte s existujúcimi cyklotrasami na oboch stranách Dunaja, kadiaľ prechádza cyklotrasa Medzinárodná dunajská cesta, ktorá je súčasťou trasy prechádzajúcej z Nemecka cez Rakúsko a Slovensko až do Maďarska. Jedna vetva prechádza po pravobrežnej hrádzi Dunaja celým územím Petržalky až do Čunova a po hraničný priechod Rajka. Druhá ľavobrežná vetva prechádza cez Prístavný most na ľavú stranu Dunaja a pokračuje až po hranicu mesta.

Iné cyklotrasy nachádzajúce sa v kontakte alebo blízkosti územného obvodu verejného prístavu, ktoré sú trasované po nábrežiach alebo mostoch prechádzajúcich cez Dunaj:

- O2 Staromestský okruh - prechádza po Rázusovom nábreží O3 3. okruh - prechádza cez most Apollo,
- O4 4. okruh - prechádza cez Prístavný most,
- R11 Dúbravská radiála - prechádza po Dvořákovom nábreží R18 Petržalská radiála - prechádza cez Starý most,
- R27 Malodunajská radiála - prechádza z časti po ľavobrežnej hrádzi Dunaja.

Letecká doprava

Letecká doprava s verejnou prepravou osôb sa na riešenom území nenachádza, najbližšie letisko je Letisko M. R. Štefánika v mestskej časti Bratislava Ružinov.

III.1.8.5 Služby

Dotknuté mestské časti sú vybavené širokou škálou zariadení lokálneho, mestského, regionálneho a nadregionálneho významu v oblasti školstva, zdravotníctva, kultúry, telovýchovy a športu, sociálnej starostlivosti, ako aj zariadení obchodu, služieb osobných, výrobných, služieb pre domácnosť, stravovacích, finančných, poradenských a iných služieb. Z pohľadu strategického dokumentu je táto sféra primeraná a využiteľná pre jeho realizáciu.

III.1.8.6 Rekreácia a cestovný ruch

Pre rekreačné účely sú v hodnotenom území a jeho okolí využívané priestory v inundačnom území Dunaja. Ide o cyklistické trasy a chodníky s celomestským až regionálnym významom, vybudované pre korčuliarov či chodcov na hrádzi. Medzi najvýznamnejšie a pochopiteľne najviac frekventované trasy patria chodníky umiestnené na nábrežiach lokalizovaných medzi mostom Lafranconi a Starým mostom, ktoré sú najbližšie k historickému jadru mesta. Obzvlášť okolie Mostu SNP je frekventovaným východiskovým bodom pre prehliadkové trasy po bratislavskom Starom meste.

III.1.8.7 Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V blízkosti riešeného územia strategického dokumentu a jeho bezprostrednom okolí sa nachádzajú mnohé kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti. Hodnotené územie je v širšom okolí viazané na sezónnu turistiku a rekreáciu, ako aj na celoročný mestský turizmus. V kontakte s riešeným územím, resp. s nábrežím Dunaja je aj samotné historické jadro Bratislavy. Priamo v územnom obvode verejného prístavu sa nachádza niekoľko národných kultúrnych pamiatok, ide o Dom lodníkov, prečerpávaciu stanicu, remorkér Šturec a lodnú dielňu s lodným výťahom. V susedstve riešeného územia sa ešte nachádza známy Sklad č. 7, ktorý slúžil tiež pre potreby lodnej prepravy. Menovať je možné rovnako pamiatkovo chránený úsek riečnej protipovodňovej hrádze z poloviny 19. storočia. "Hornožitnoostrovná", ktorá sa nachádza na katastrálnych územiach Nivy a Ružinov (pamiatková ochrana vyhlásená v roku 1994).

III.1.8.8 Archeologické a paleontologické náleziská a geologické lokality

V riešenom území strategického dokumentu nie sú v súčasnosti známe žiadne archeologické a paleontologické náleziská.

III.1.9 Charakteristika zdrojov znečistenia životného prostredia, ktoré sú relevantné z pohľadu strategického dokumentu

III.1.9.1 Znečistenie ovzdušia

Znečistenie ovzdušia predstavuje jedno z environmentálnych rizík – najmä z toho dôvodu, že sa vyskytuje predovšetkým v urbanizovaných husto zaľudnených oblastiach. Najvýznamnejšími látkami zapríčiňujúcimi znečistenie ovzdušia sú oxidy síry, dusíka, oxid uhoľnatý, tuhé znečisťujúce látky a ťažké kovy.

Kvalitu ovzdušia vo všeobecnosti určuje obsah znečisťujúcich látok vo vonkajšom ovzduší. Hodnotenie kvality

ovzdušia sa uskutočňuje v zmysle zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší. Kritériá kvality ovzdušia (limitné a cieľové hodnoty, medze tolerancie, horné a dolné medze na hodnotenie a ďalšie) sú uvedené vo vyhláške MPŽPaRR SR č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia. Môžeme konštatovať, že na znečistenie ovzdušia výraznou mierou vplývajú veľké a stredné zdroje znečistenia.

Údaje o množstve vyprodukovaných emisií znečisťujúcich látok zo stacionárnych zdrojov za roky 2013 až 2017 na území Bratislavského kraja sú uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tabuľka 14: Množstvo emisií zo stacionárnych zdrojov na území Bratislavského kraja za roky 2013 až 2017

Názov znečisťujúcej látky	**Množstvo ZL(t) za rok 2013**	**Množstvo ZL(t) za rok 2014**	**Množstvo ZL(t) za rok 2015**	**Množstvo ZL(t) za rok 2016**	**Množstvo ZL(t) za rok 2017**
Tuhé znečisťujúce látky (TZL)	269,334	242,801	208,719	212,506	226,393
Oxidy síry (SO2)	2 226,504	2 447,293	2 389,978	3 058,576	2 602,763
Oxidy dusíka (NO2)	4 199,999	3 933,875	4 066,458	4 404,710	4 373,924
Oxid uhoľnatý (CO)	2 103,099	2 156,113	2 408,028	2 329,443	2 601,442

Zdroj: SHMÚ, 2019

Z uvedeného prehľadu je zrejmý pokles emisií TZL v roku 2017 o 19 % oproti roku 2013, ale aj nárast emitovaných emisií SO2, o cca +16,8 %, NO2 o +4,1 % a CO o +23,7 %. Najväčší podiel na emisiách majú prevádzkovatelia: SLOVNAFT, a.s., CRH (Slovensko), a.s., PPC Energy, a.s., IKEA Industry Slovakia, s.r.o. a VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s. Spoločnosť Verejné prístavy nepatrí medzi významných znečisťovateľov ovzdušia.

Stav ovzdušia je taktiež ovplyvňovaný okrem bodových zdrojov znečistenia aj líniovými zdrojmi znečistenia ovzdušia – automobilovou dopravou. Znečisťujúce látky z dopravy sa vyskytujú prevažne v blízkosti najzaťaženejších cestných komunikácií. Množstvo emisií znečisťujúcich látok v cestnej doprave bezprostredne súvisí so spotrebou pohonných látok v cestnej doprave pri realizovaní jazdných výkonov, s prevádzkovaným vozidlovým parkom (jeho rozsahom, štruktúrou, vekom, technickým stavom), ale aj stavom vozoviek, od ktorých sa odrážajú jazdné vlastnosti a rýchlosti, spotreba pohonných látok, ako i s ďalšími rôznymi vplyvmi.

Zdroje znečisťovania ovzdušia v aglomerácii Bratislava

Dominantným zdrojom znečisťovania ovzdušia v hlavnom meste je cestná doprava. Najviac áut v Bratislave prejde diaľničným obchvatom mesta D1 od prístavného mostu smerom na Žilinu (na najfrekventovanejšom úseku je to denne v priemere 93 344 vozidiel, z toho 12 762 nákladných a 80 058 osobných áut), diaľničným obchvatom D2 za mostom Lafranconi smerom do Rakúska a Maďarska (82 646 vozidiel, 11 913 nákladných a 70 519 osobných áut), cestou č. 2 (59 121 vozidiel, 3 273 nákladných a 55 545 osobných áut) vedúcou súbežne povedľa diaľnice R1 v Petržalke, cestou č. 61 (Trnavská cesta – 48 720 vozidiel, 3 420 nákladných a 45 141 osobných áut) a cestou 2. triedy č. 572 smerom na Most pri Bratislave (35 051 vozidiel, 2 915 nákladných a 31 984 osobných áut).

Pre vykurovanie domácností v Bratislave je podľa údajov zo sčítania obyvateľstva využívaný najmä zemný plyn, podiel tuhých palív je v porovnaní s ostatnými zónami najnižší (pravdepodobne ide najmä o

prikurovanie v prechodných ročných obdobiach s využitím krbov).

Priemyselné zdroje znečisťovania ovzdušia sú z hľadiska príspevku k lokálnemu znečisteniu ovzdušia základnými znečisťujúcimi látkami menej významné.

Územie hl. mesta SR Bratislava je vymedzene ako „Oblasť riadenia kvality ovzdušia pre rok 2018, vymedzené na základe merania v rokoch 2015–2017“ pre znečisťujúce látky PM_{10}, NO_2 a BaP.

Vyhodnotenie znečistenia ovzdušia podľa limitných hodnôt na ochranu zdravia ľudí pre SO_2, NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$, CO a benzén pre monitorovacie stanice a znečisťujúce látky za rok 2018 v aglomerácii Bratislava uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 15: Vyhodnotenie znečistenia ovzdušia podľa limitných hodnôt na ochranu zdravia ľudí a počty prekročení výstražných prahov 2018

		Ochrana zdravia									VP 2)	
	Znečisťujúca látka	**SO_2**		**NO_2**		**PM_{10}**		**$PM_{2,5}$**	**CO**	**Benzén**	**SO_2**	**NO_2**
	Doba spriemerovania	1 h	24 h	1 h	1 rok	24 h	1 rok	1 rok	8 h 1)	1 rok	3 h po sebe	3 h po sebe
AGLOMERÁCIA Zóna	**Parameter**	počet prekročení	počet prekročení	počet prekročení	priemer	počet prekročení	priemer	priemer	priemer	priemer	počet prekročení	počet prekročení
	Limitná hodnota [µg.m-3]	350	125	200	40	50	40	25	10 000	5	500	400
	Maximálny počet prekročení	24	3	18		35						
Bratislava	Bratislava, Kamenné nám.					19	26	19				
	Bratislava, Trnavské mýto			0	41	19	29		1 286	1,4		0
	Bratislava, Jeséniova			0	12	20	24	16				0
	Bratislava, Mamateyova	0	0	0	22	21	26	17			0	0

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené priemerné ročné koncentrácie benzo(a)pyrénu (BaP) v ovzduší podľa meraní v rokoch 2014–2018.

Tabuľka 16: Vyhodnotenie znečistenia ovzdušia benzo(a)pyrénom

			2014	2015	2016	2017	2018
AGLOMERÁCIA Zóna	Cieľová hodnota	[ng.m-3]	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	Horná medza na hodnotenie	[ng.m-3]	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
	Dolná medza na hodnotenie	[ng.m-3]	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
BRATISLAVA	Bratislava, Jeséniova		0,7	0,6			
	Bratislava, Trnavské mýto		0,6	0,8	1,2	0,4	0,9

V roku 2018 neboli v aglomerácii Bratislava prekročené limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí pre SO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$, benzén ani CO. Limitná hodnota pre priemernú ročnú **koncentráciu NO_2 bola prekročená** na AMS Bratislava, Trnavské mýto. Na tejto stanici rovnako došlo v roku 2016 k **prekročeniu cieľovej hodnoty pre benzo(a)pyrén**. V roku 2018 sa nameraná koncentrácia BaP blížila limitnej hodnote.

Cieľová hodnota **pre ozón** (120 µg/m^3 sa neprekročí viac ako 25 dní za kalendárny rok v priemere troch rokov) **bola prekročená** na monitorovacej stanici Bratislava, Jeséniova. V roku 2018 prišlo k prekročeniu informačného prahu na dvoch staniciach: Bratislava, Jeséniova a Bratislava, Mamateyova.

III.1.9.2 Znečistenie povrchových a podzemných vôd

Znečistenie povrchových vôd

Kvalita povrchovej vody je sledovaná na vodnom toku Dunaja, v miestach odberu: Dunaj – Bratislava ľ. b., Dunaj – Bratislava stred, Dunaj – Bratislava p. b. (rkm 1869) a Dunaj – Rajka (rkm 1848). Na znečistení toku Dunaja sa podieľajú bodové zdroje znečistenia (priemyselné a komunálne odpadové vody), z plošných zdrojov najmä poľnohospodárska činnosť, taktiež lodná doprava, vodná erózia a splachy z urbanizovaných miest. Dôsledkom poľnohospodárskych aktivít je znečisťovanie vôd najmä dusíkatými látkami a pesticídmi, priemyselná výroba a nedostatočné nakladanie s odpadovými vodami spôsobujú znečistenie povrchových vôd ostatnými chemickými látkami (napr. 1,2-dichlóretán, benzén, trichlóretylén, atď.).

V Bratislave sú významnými bodovými zdrojmi znečistenia Slovnaft a.s., Bratislava (výroba rafinovaných ropných produktov) a Duslo a.s. Šala, O. Z Istrochem (výroba chemických látok). Na znečistení povrchových vôd sa podieľa taktiež lodná doprava a prevádzka prístavu. Jedná sa o znečistenie z bežnej prevádzky a taktiež prípadných havarijných únikov znečisťujúcich látok.

Podľa aktualizovaných plánov manažmentu povodí dobrého chemického stavu nedosahuje VÚ SKD0019 - Dunaj, nevyhovujúcimi ukazovateľmi sú olovo a jeho zlúčeniny a benzo(a)pyrén. Ostatne vodne útvary vymedzené v dotknutom území sú v dobrom chemickom stave. Nedosiahnutie dobrého ekologického potenciálu vodných útvarov SKD0019 – Dunaj a SKW0001 – Malý Dunaj je dané nie len nevyhovujúcim stavom biologických zložiek kvality, ale taktiež nevyhovujúcimi hodnotami všeobecných fyzikálne-chemických parametrov a zvýšenými koncentráciami niektorých špecifických znečisťujúcich látok (Plán manažmentu čiastkového povodí Dunaja, 2015; Plán manažmentu čiastkového povodí Váhu, 2015).

Znečistenie podzemných vôd

Podzemná voda je hlavným zdrojom pitnej vody a často je spojená s priľahlými suchozemskými ekosystémami. Z toho dôvodu sú požiadavky na jej kvalitu vysoké. Znečistenie dusíkatými látkami (predovšetkým dusičnanmi) z rozptýlených zdrojov je kľúčovým faktorom, ktorý ovplyvňuje chemický stav útvarov podzemných vôd v SR. Hlavnými zdrojmi tohto plošného znečistenia sú poľnohospodárske aktivity, neodkanalizované obyvateľstvo a urbanizovaná krajina. Ďalšími častými znečisťujúcimi látkami v útvaroch podzemných vôd sú amoniakálne látky, sírany, chloridy, pesticídy, chlórované organické uhľovodíky a kovy.

Akosť podzemných vôd v hodnotenom území a jeho širšom okolí je ohrozovaná odpadovými vodami z priemyselných objektov, polutantmi z intenzívne využívaných plôch a havarijným znečistením tokov.

V objektoch prevádzkového monitorovania, vrátane územia Žitného ostrova, boli hodnoty prípustnej koncentrácie (najvyššej prípustnej koncentrácie) definované Nariadením vlády SR č. 496/2010 Z. z. v roku 2016 prekračované prevažne ukazovateľmi Mn, celkové Fe a Fe^{2+}, čo poukazuje na pretrvávajúci nepriaznivý stav oxidačno-redukčných podmienok. Okrem týchto ukazovateľov indikujú vplyv antropogénneho znečistenia na kvalitu podzemných vôd prekročené limitné hodnoty Cl^- a SO^{2-}. Zo skupiny základných ukazovateľov sú nevyhovujúcimi aj rozpustné látky pri 105 °C, Mg a H2S. Charakter využitia krajiny (poľnohospodársky využívané územia) sa premieta do zvýšených obsahov oxidovaných a redukovaných foriem dusíka v podzemných vodách, z nich sa na prekročení najviac podieľa NH_4^+, NO_3^- a NO_2^-.

III.1.9.3 Environmentálne záťaže

Environmentálna záťaž je v zmysle geologického zákona definovaná ako znečistenie územia spôsobené činnosťou človeka, ktoré predstavuje závažné riziko pre ľudské zdravie alebo horninové prostredie, podzemnú vodu a pôdu s výnimkou environmentálnej škody.

V riešenom území strategického dokumentu a v jeho blízkosti sú identifikované viaceré environmentálne záťaže. Priamo v riešenom území boli identifikované tieto environmentálne záťaže:

- B2 (1904) / Bratislava – Ružinov – Prístav (SK/EZ/B2/1904) – ide o záťaž s vysokou prioritou lokalizovanú v prístave Pálenisko, jedná sa o skladovanie a distribúciu palív. V r. 2014 – 2015 prebehli na území EZ analýzy rizika znečisteného územia. Prioritnou znečisťujúcou látkou v horninovom prostredí aj podzemnej vode je zmes ropných uhľovodíkov stanovených ako NEL-IČ a tzv. uhľovodíkový index C10-C40, v menšej miere sa na znečistení geologického prostredia podieľajú alifatické chlórované uhľovodíky TECE (PCE). V podzemnej vode bolo potvrdené prekročenie IT kritéria smernice v obsahu amónnych iónov a ukazovateli TOC.

- B2 (007) / Bratislava – Ružinov – Malý Dunaj – vtokový objekt (SK/EZ/B2/123) – EZ so strednou prioritou sa nachádza pri v toku do Malého Dunaja, kde sa nachádza produktovod. V rámci EZ boli zistené nepolárne extrahovateľné látky (NEL). Od roku 2001 tu prebieha sanácia povrchových a podzemných vôd, horninového prostredia. Na území EZ prebieha monitoring kvality podzemnej vody. V súčasnosti je táto EZ evidovaná ako sanovaná/rekultivovaná.

V okolí riešeného územia boli najbližšie identifikované tieto environmentálne záťaže:

- B1 (002) / Bratislava – Staré mesto – Apollo – širší priestor bývalej rafinérie (SK/EZ/B1/115) – EZ s vysokou prioritou sa nachádza vo vzdialenosti cca 0,3 km v SZ smere od Zimného prístavu, kde bola spracovávaná a skladovaná ropa a ropné látky. V minulosti bolo viacerými prieskumnými prácami potvrdené výrazné rozsiahle znečistenie horninového prostredia a podzemnej vody. K danému znečisteniu prispievali aj výrobné prevádzky ako napr. Kablo, Gumon, Tepláreň ZSE a Chemika. Na lokalite prebiehajú sanačné práce spojené s výstavbou novej investičnej činnosti na ploche EZ.

- B2 (006) / Bratislava – Ružinov – Gumon – areál závodu (SK/EZ/B2/122) – environmentálna záťaž (EZ) sa nachádza cca 0,3 km v severnom smere od Zimného prístavu. Prieskumnými prácami bolo zistené, že areál Gumonu prispieva k celkovému znečisteniu podzemných vôd v širšom priestore bývalej rafinérie Apollo. Sanácia znečisteného územia v priestore bývalej rafinérie Apollo sa uskutočnila v r. 2004 – 2006. Na území EZ prebieha sanácia spojená s výstavbou Polyfunkčného komplexu Klingerka – Bratislava.

- B2 (015) / Bratislava – Ružinov – SPP Votrubova ul. (SK/EZ/B2/131) – EZ sa nachádza cca 0,2 km severným smerom od areálu navrhovanej činnosti. Na ploche evidovanej EZ sa nachádza plynárenský priemysel, pri manipulovaní s medziproduktami počas výroby svietiplynu (dechtom, čpavkom, naftalénom) dochádzalo ku kontaminácii zemín. Sanačné práce EZ prebehli v r. 2007 – 2009, následne na území bol zrealizovaný monitoring, ktorý potvrdil úspešnosť sanácie EZ.

- B2 (2044) / Bratislava – Ružinov – znečistenie v okolí plánovanej R7 (SK/EZ/B2/2044) – EZ sa

nachádza cca 0,3 km juhovýchodne od prístavu Pálenisko, kde sa nachádza produktovod. Ide o environmentálnu záťaž s vysokou prioritou. Na základe odberov, pre spracovanie inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu pre rýchlostnú cestu R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz, bola potvrdená kontaminácia podzemnej vody ropnými látkami stanovenými ako NEL-IR, NEL-UV a TOC, ktoré vysoko prekračovali IT kritériá pre podzemnú vodu. Koncentrácia NEL-IR, NEL-UV výrazne prekročovala IT limitu (1 mg/l) podľa smernice MŽP SR č. 1/2015 -7.

Obrázok 20: Evidované environmentálne záťaže v blízkosti riešeného územia

Zdroj: www.envirozataze.enviroportal.sk, 2019

1 – B1 (002) / Bratislava – Staré mesto – Apollo – širší priestor bývalej rafinérie (SK/EZ/B1/115)
2 – B2 (006) / Bratislava – Ružinov – Gumon – areál závodu (SK/EZ/B2/122)
3 – B2 (015) / Bratislava – Ružinov – SPP Votrubova ul. (SK/EZ/B2/131)
4 – B2 (1904) / Bratislava – Ružinov – Prístav (SK/EZ/B2/1904)
5 – B2 (007) / Bratislava – Ružinov – Malý Dunaj – vtokový objekt (SK/EZ/B2/123)
6 – B2 (2044) / Bratislava – Ružinov – znečistenie v okolí plánovanej R7 (SK/EZ/B2/2044)

Priamo v riešenom území strategického dokumentu je okrem vyššie popísaných evidovaných EZ ďalšia záťaž, a to na prekládkových polohách fero-materiálov, ktoré sa počas desaťročí prekládky dostávali aj do akvatória danej časti bazénu.

III.1.9.4 Znečistenie územia hlukom

Hluk v životnom prostredí je v súčasnosti považovaný za jeden z významných environmentálnych problémov väčších sídelných útvarov. Hluk má priamy vplyv na kvalitu životného prostredia a na zdravotný stav

obyvateľov krajiny. Hlukové zaťaženie prostredia je sprievodným javom mnohých aktivít človeka a je produkované najmä v priemyselných prevádzkach, v energetickom, v ťažobnom priemysle a v neposlednom rade aj v doprave (cestné komunikácie – cesty I. triedy, diaľnice, mestské komunikácie, železničné trate) a v polohe existujúcich vzletových, resp. pristávacích dráh letísk.

Riešené územie je najviac zaťažené hlukom z cestnej dopravy, ktorá miestami dosahuje cca 60 – 65 dB počas dňa a cca 60 dB počas noci, ide najmä o územie v okolí mosta SNP a Prístavného mosta s vysokými intenzitami cestnej dopravy. Intenzita hluku z cestnej dopravy sa znižuje s narastajúcou vzdialenosťou od zastavaného územia, kde hustota cestných komunikácií je výrazne nižšia v smere na juh od Zimného prístavu (In: www.laermkarten.de, 2019).

Zdrojom hluku riešeného územia je zároveň aj železničná doprava. Najvyššie namerané intenzity hluku boli zistené v okolí Zimného prístavu v okolí trate ŽSR 101: Bratislava – Petržalka – Kittsee – Wien ÖBB, kde hodnoty hlukovej záťaže pohybujú na úrovni cca 65 dB počas dňa, resp. 60 dB počas noci.

Z pohľadu stacionárnych zdrojov hluku je významný zdroj prevádzka v podniku Slovnaft, a.s. v lokalite Vlčie hrdlo. Z pohľadu riešeného územia areál nákladného prístavu Bratislava nie je významným zdrojom hluku, ten sa pohybuje v rozmedzí 40 dB počas dňa, resp. 35 dB počas noci.

Podľa publikovaných údajov areál nákladného prístavu Bratislava spĺňa príslušné hygienické limity v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a zároveň navrhujeme, aby sa tento stav začal pravidelne monitorovať na obvode nákladného prístavu Bratislava.

III.1.10 Pravdepodobný vývoj stavu životného prostredia, ak sa strategický dokument nebude realizovať

V prípade, že sa posudzovaný strategický dokument nezrealizuje, zostane riešené územie v súčasnom stave so súčasnými vstupmi a výstupmi.

Nerealizáciou strategického dokumentu sa neprispeje k rozvoju verejného prístavu v zmysle medzinárodných dohovorov a ostatných súvisiacich strategických dokumentov, nezlepšia sa možnosti pre cestovný ruch a podnikanie, nebudú využité možnosti pre ďalšiu ekologizáciu dopravy v dotknutom území aj v celom regióne Bratislavského samosprávneho kraja. Potenciál vodnej dopravy pre zvyšovanie atraktivity regiónu a zvyšovanie kvality životného prostredia bude nevyužitý a verejný prístav Bratislava bude aj naďalej prístavom, ktorý nespĺňa kritériá moderného európskeho prístavu.

Riešené územie bude naďalej do značnej časti nevyužité a tie časti prístavu, ktoré sú v súčasnosti využívané pre potreby osobnej a nákladnej vodnej dopravy nebudú zrekonštruované a modernizované podľa súčasných štandardov a tak sa ani nedosiahne zefektívnenie prevádzok.

Ovzdušie

Pre súčasné plnenie legislatívnych záväzkov je dôležitý rok 2005, ktorý sa z hľadiska porovnávania považuje za základný. Charakter trendu emisií znečisťujúcich látok od tohto roku je klesajúci vo väčšine sektorov ekonomiky a to v dôsledku legislatívnych opatrení, zavádzaní nových environmentálnych

technológií, ako aj z ekonomických dôvodov. Pokles v posledných rokoch je však veľmi nevýrazný Je možné predpokladať, že v horizonte niekoľkých nasledujúcich rokov dôjde k pokračovaniu tohto trendu, pričom lokálne môžu vznikať 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.

Vodné pomery

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

Pôdy a horninové prostredie

Vývoj výmery pôdneho fondu a jeho využívania na Slovensku smeruje k trvalému úbytku poľnohospodárskej pôdy, pričom sa zvyšuje výmera lesného pôdneho fondu. Prevodom pôdy z poľnohospodárskeho do lesného pôdneho fondu nie je produkčný potenciál pôd v zásade ohrozený – naopak výrazne sa posilňujú mimoprodukčné funkcie pôdy. Z hľadiska využívania produkčného potenciálu pôd je ale veľmi nepriaznivým trendom zvyšovanie podielu území s dlhodobou, resp. trvalou stratou produkčnej schopnosti (najmä zastavané plochy).

Každoročne poľnohospodársky pôdny fond prichádza o ornú pôdu v dôsledku zástavby, urbanizácie, rozvoja dopravy a cestovného ruchu, budovania infraštruktúry a pod. Podobná situácia je aj v Bratislavskom kraji, kde tiež 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, výstavba rodinných a bytových domov, výstavba výrobných a obchodno-skladovacích komplexov, nákupných a nákupno-zábavných centier, logistických prevádzok, priemyselných parkov a iné. Dá sa predpokladať, že bez prevedenia koncepcie 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 nebezpečia erózie pôdy. Očakáva sa zvýšenie intenzít mineralizácie dusíka v pôde a intenzít tvorby dusičnanov. Nemožno vylúčiť ani vyššie produkcie a úniky N_2O z pôdy (skleníkový vplyv).

Príroda, krajina a chránené územia

Z hľadiska vplyvov na ekosystémy, chránené územia, Ramsarskú lokalitu Dunajské luhy a územia Natura 2000 bude znamenať nerealizácia strategického dokumentu pokračovanie niektorých negatívnych vplyvov a rizík, ktoré už v súčasnosti v sledovanej oblasti pôsobia. Predovšetkým prerušenie možností migračného prepojenia pre terestrické druhy a v prípade ÚEV Malý Dunaj aj riziko znečistenia vôd, ktoré je ohrozujúce

pre vodné predmety ochrany. Tieto riziká budú aj naďalej pôsobiť bez ohľadu na to či sa bude strategický dokument realizovať. Podobne riziko znečistenia toku Dunaja v prípade havárie v Bratislavskom prístave (všetky bazény a stojiská) bude bez modernizácie technologickej časti prístavu naďalej pretrvávať. Tieto vplyvy však pravdepodobne nebudú mať kritický negatívny vplyv na ekosystémy, biodiverzitu a chránené územia, budú len zhoršovať ich kvalitu.

Rizika spojené so zmenou klímy

Očakávané prejavy klimatickej zmeny su determinované pokračovaním klimatických trendov na regionálnej, respektíve globálnej úrovni a realizácie či nerealizácie strategického dokumentu je z tohto hľadiska irelevantné. Niektoré prejavy klimatických zmien môžu avšak ovplyvniť podmienky pre vodnú dopravu na Dunaji, kde vzhľadom na plochu povodia a predpokladané zmeny zrážkového režimu v Európe môže dôjsť k zmene prietokov a ich sezónnosti. V tomto smere je kľúčový vývoj zrážkovo-odtokových pomerov v Alpskej oblasti.

Tabuľka 17: Vplyvy a dôsledky zmeny klímy vo vodnej doprave

Doprava	Vplyvy zmeny klímy	Dôsledky zmeny klímy
vodná	Extrémy počasia – búrky, záplavy, suchá	Prerušenie plavebnej prevádzky na vodnej ceste, výluky, poškodenie infraštruktúry/terminálov, rýchlostné obmedzenia, obmedzenie dodávky tovarov a prepravy osôb.
	Zhoršené zimné podmienky – časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy	Zamŕzanie tokov, prerušenie plavebnej prevádzky na vodnej ceste, problémy s ľadochodmi, poškodenie navigačných zariadení a infraštruktúry.

Zdroj: Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy - aktualizácia (2018)

Nerealizácia strategického dokumentu, by znamenala pominutie príležitosti modernizovať infraštruktúru vodnej dopravy mimo iného aj s ohľadom na potrebu väčšej odolnosti proti extrémnym prejavom klimatickej zmeny a ich očakávanej väčšej frekvencií.

Hluk

Z pohľadu vplyvu na hlukovú situáciu je súčasný stav nákladného prístavu akceptovateľný len čiastočne, pretože jeho lokalizácia v centre mesta vyvolá v určitom časovom horizonte investície do protihlukových opatrení, keďže rozvoj prístavu v súčasnom umiestnení môže byt rizikový pre dodržovanie prípustných hodnôt podľa vyhlášky č. 549/2007 Z.z. Naopak zachovanie nákladného prístavu v súčasnom umiestnení zabráni rozvoju prístavu do lokality Vlčie hrdlo, čo je chápané ako zhoršenie súčasného stavu – došlo by k zaťaženiu novej, v súčasnej dobe nezaťaženej lokality.

Rozvoj osobného prístavu v súčasnom umiestnení je možné vnímať dvojznačne – na jednu stranu nebude zaťažené nové územie, avšak súčasné umiestnenie sa nachádza v tesnej blízkosti administratívnych a rezidentných plôch, čo limituje rozvoj napr. vodných športov, ale je výhodné pre rozvoj osobnej lodnej dopravy a na druhu stranu nové hlukové zaťaženie nových plôch je možné projekčne vhodne riešiť a už pri realizácií navrhovať účinne protihlukové opatrenia. V súčasných priestoroch by umiestnenie protihlukových opatrení bolo problémové – už tu existuje početná zástavba.

Rozvoj oblasti je potrebne koordinovať so strategickými dokumenty, tzn. v oblasti hluku s Akčnými plánmi ochrany pred hlukom.

Zdravie obyvateľov

Z pohľadu vplyvu na verejné zdravie je možné predpokladať, že v prípade nerealizovania strategického dokumentu nedôjde k presunu tých najrizikovejších aktivít spojených s prevádzkou nákladného prístavu ďalej od centra mesta, k modernizácií zastaraných zariadení, vybudovaniu nového zázemia pre jednotlivé lokality a ani k náprave už v súčasnej dobe úplne nevyhovujúceho stavu infraštruktúry, obslužnosti a ďalších súvisiacich aktivít pre osobnú a rekreačnú plavbu. Je potom otázkou, či sa bude lodná doprava na Dunaji skôr utlmovať (čo nepredpokladáme), potom by vplyvy na verejné zdravie zostávali 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. Za predpokladu kvalitného posúdenia čiastkových opatrení vo fáze projektovej prípravy je realizácia stratégie príležitostí pre revitalizáciu časti mesta priamo susediace s centrom a priamo centra tak, aby bola významným spôsobom zvýšená aj kvalita verejného priestoru.

III.2 Informácia vo vzťahu k environmentálne obzvlášť dôležitým oblastiam, akými sú navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), chránené vodohospodárske oblasti a pod.

III.2.1 Sústava chránených území Natura 2000

V okolí strategického zámeru sa nachádzajú viaceré lokality patriace do sústavy chránených území Natura 2000. Nižšie je uvedená ich stručná charakteristika. Podrobné zoznamy ich predmetov ochrany sú uvedené v prílohe 4.

III.2.1.1 Chránené vtáčie územia

Najbližšie k riešenému územiu sa nachádza Chránené vtáčie územie Dunajské luhy (SKCHVU007).

Chránené vtáčie územie Dunajské luhy (SKCHVU007) je vyhlásené Vyhláškou MŽP SR č. 440/2008 v znení neskorších predpisov, za účelom zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov. Rozloha chráneného územia je 16 511,5 ha.

Predmetom ochrany SKCHVU007 Dunajské luhy je zabezpečenie priaznivého stavu biotopov a zabezpečenia podmienok prežitia a rozmnožovania vodných druhov vtákov (napr. bocian čierny – *Ciconia nigra*, orliak morský - *Healiaeetus albicilla*, rybár riečny – *Sterna hirundo*, čajka čiernohlavá – *Larus melanocephalus* a sťahovavých vodných druhov vtákov vytvárajúcich zoskupenia počas migrácie alebo zimovania. Jedná sa o druhy napr. kalužiak riečny (*Actitis hypoleucos*), kačica hvízdavá (*Anas penelope*), hus divá (*Anser anser*), čajka sivá (*Larus canus*), lyska čierna (*Fulica atra*) atď. Uvedené chránené územie je súčasťou území Natura 2000 podľa Smernice EÚ o biotopoch č.92/43/EHS. V CHVÚ platia stupne ochrany podľa stupňov v jednotných

národne chránených územiach, s ktorými sa prekrýva a navyše v ňom platia aj obmedzenia a zákazy uvedené vo Vyhláške MŽP SR, ktorou bolo vyhlásené. Hranica CHVÚ je v kontakte s riešeným územím v polohe maríny Aušpic vo variante 1 a 2 (Osobný prístav).

III.2.1.2 Územia európskeho významu

Najbližšie lokality územia európskeho významu k riešenému územiu strategického dokumentu sú:

- SKUEV0295 Biskupické luhy – územie o výmere 916,350 ha, ktoré sa nachádza v povodí rieky Dunaj, na jeho ľavom brehu. Variant 1 nákladného prístavu v polohe nového bazéna vo Vlčom hrdle je od územia európskeho významu vzdialené vzdušnou čiarou cca 450 m. Do sústavy Natura 2000 je zaradené z dôvodu ochrany nasledujúcich biotopov európskeho významu:

  91G0 – Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy,

  6210 – Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa *Orchidaceae*),

  3150 – Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition*,

  91F0 – Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek,

  91H0 – Teplomilné panónske dubové lesy,

  40A0 – Xerotermné kroviny.

  Medzi druhy živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany patria napr. kunka červenobruchá (*Bombina bombina*), hrebenačka vysoká *(Gymnocephalus baloni),* roháč obyčajný (*Lucanus cervus*), bobor vodný (*Castor fiber*), a ďalšie (podrobnejšie v prílohe 4).

- SKUEV0064 Bratislavské luhy – územie o výmere 691,57 ha. Hranica ÚEV je v*, a pod.)* kontakte s riešeným územím v polohe maríny Aušpic vo variante 1 a 2 (Osobný prístav). Územie je zaradené do sústavy Natura 2000 z dôvodu ochrany nasledujúcich biotopov európskeho významu:
  3150 – Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition*,
  3260 – Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion*,
  91E0 – Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy,

  91F0 – Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek.

  Medzi druhy živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany patria napr. mlok dunajský (*Triturus dobrogicus*), hrúz Vladykov (*Gobio albipinnatus*), mlynárik východný (*Leptidea morsei*), modráčik krvavcový (*Maculinea teleius*), netopier obyčajný (*Myotis myotis*), a ďalšie.

- SKUEV1064 Bratislavské luhy - územie je prvým rozšírením existujúceho územia európskeho významu Bratislavské luhy. Hranica ÚEV nie je v kontakte s navrhovanými variantami. Územie o

výmere 28,977 ha, ktoré je zaradené do sústavy Natura 2000 z dôvodu ochrany nasledujúcich biotopov:

91E0 – Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy,

91F0 – Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek.

Medzi druhy živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany patria napr. boleň dravý (*Aspius aspius*), lopatka dúhová (*Rhodeus sericeus amarus*), hrebenačka (*Gymnocephalus schraetzer*) a bobor vodný (*Castor fiber*).

- SKUEV2064 Bratislavské luhy - územie je druhým rozšírením existujúceho územia európskeho významu Bratislavské luhy. Hranica ÚEV nie je v kontakte s navrhovanými variantami. Územie o výmere 235,800 ha, ktoré je zaradené do sústavy Natura 2000 z dôvodu ochrany nasledujúcich biotopov:

  3150 – Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharition,

  6210 - Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovištia Orchideaceae),

  91E0 – Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy,

  91F0 – Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek.

  Medzi druhy živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany patria napr. boleň dravý (*Aspius aspius*), hlavátka podunajská (*Hucho hucho*), hrebenačka vysoká (*Gymnocephalus baloni*), hrebenačka pásavá (*Gymnocephalus schraetser*) a bobor vodný (*Castor fiber*).

- SKUEV0822 Malý Dunaj – územie o výmere 1 738,44 ha, ktoré zahŕňa tok Malého Dunaja a rozkladá sa východne od riešeného územia. Hranica riešeného územia je v kontakte s riešeným územím vo variantoch 1, 2 a 3 (nákladný prístav). Do sústavy Natura 2000 je zaradené z dôvodu ochrany nasledujúcich biotopov európskeho významu:

  91F0 – Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek,

  3150 – Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition*, 3260 – Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion*,

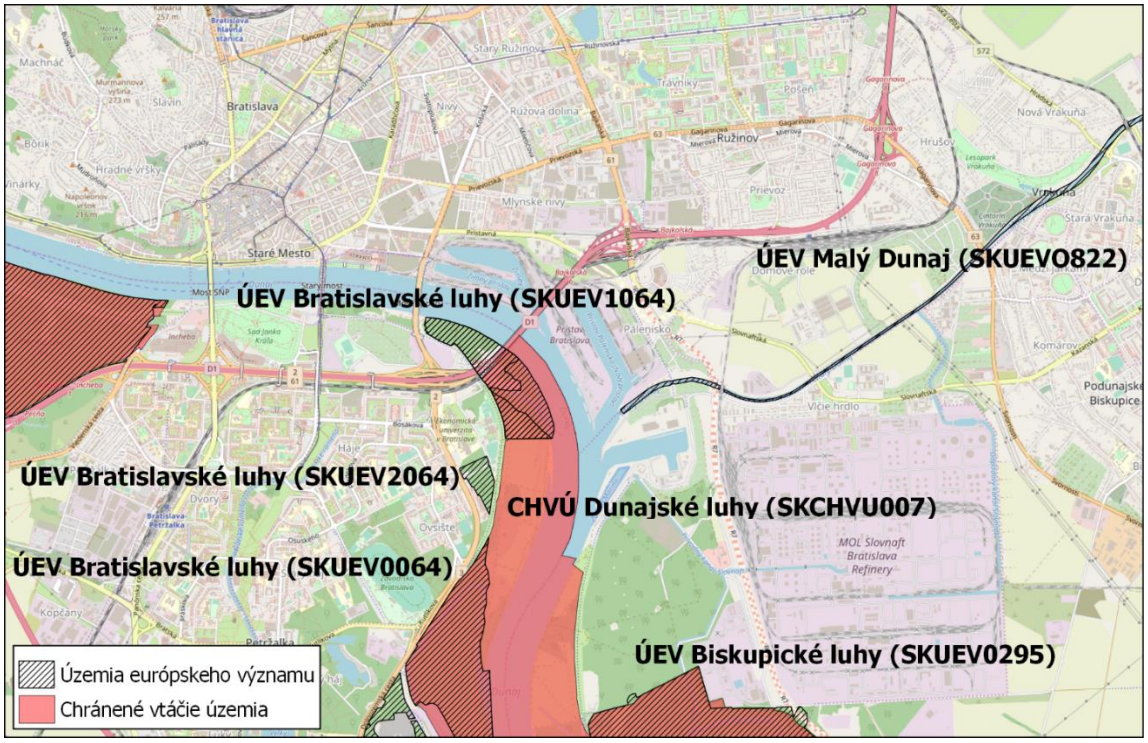
  3270 – Rieky s bahnitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov *Chenopodionrubri* p.p. a *Bidentition* p.p.,

  6210 – Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovištia *Orchideaceae*),

  91E0 – Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy,

Medzi druhy živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany patria: boleň dravý (*Aspius aspius*), kunka červenobruchá (*Bombina bombina*), pĺž podunajský (*Cobitis taenia*), plocháč červený (*Cucujus cinnaberinus*), hrúz Vladykov (*Gobio albipinnatus*), hrebenačka vysoká (*Gymnocephalus baloni*), hrebenačka (*Gymnocephalus schraetzer*), vydra riečna (*Lutra lutra*), čík európsky (*Misgurnus fossilis*), pižmovec hnedý (*Osmoderma eremita*), šabľa krivočiara (*Pelecus cultratus*), lopatka dúhová (*Rhodeus sericeus amarus*), plotica lesklá (*Rutilus pigus*), pĺž zlatistý (*Sabanejewia aurita*) a kolok veľký (*Zingel zingel*).

Obrázok 21 Lokality sústavy chránených území Natura 2000



Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (Natura 2000 – Spatial data. 2019).

III.2.2 Chránené územia a ochranné pásma

Riešené územie strategického dokumentu nie je v prekryve so žiadnym veľkoplošným chráneným územím, v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov. Tri maloplošné chránené územia sú lokalizované v kontakte s územným obvodom verejného prístavu, ide o CHA Pečniansky les, CHA Soví les a PR Starý háj.

Z veľkoplošných chránených území sa najbližšie k navrhovanej činnosti nachádza Chránená krajinná oblasť (ďalej CHKO) Dunajské luhy.

CHKO Dunajské luhy sa nachádza v južnej časti Žitného ostrova priliehajúcej k starému korytu rieky Dunaj. Územie o výmere 12 285 ha je chránené od roku 1998. Územie je vzdialené cca 450 m južným smerom od riešeného územia, resp. od plánovaného bazénu v lokalite Vlčie hrdlo, vo variante č. 1 (nákladný prístav). Vzácne lesné spoločenstvá ovplyvňuje predovšetkým vyššia až vysoká hladina podzemnej vody a občasné

záplavy. V závislosti od výšky hladiny podzemnej vody sa tu vyvinuli spoločenstvá vŕbových jelšín, dubových jasenín a brestových jasenín s topoľom, brestových jasenín s hrabom a drieňových dúbrav. Vo vzácnych a ohrozených spoločenstvách vodných rastlín otvorených plôch ramennej sústavy sú zastúpené chránené druhy lekno biele (*Nymphaea alba*), leknica žltá (*Nuphar lutea*), salvínia plávajúca (*Salvinia natans*), kotvica plávajúca (*Trapa natans*), leknovec štítnatý (*Nymphoides peltata*) a i v lúčnych spoločenstvách a v bývalých mŕtvych ramenách, rastú viaceré ohrozené druhy čeľade vstavačovitých - vstavač ploštičný (*Anacamptis coriophora*), v. vojenský (*Orchis militaris*), v. obyčajný (*Anacamptis morio*), kruštík širokolistý (*Epipactis helleborine*), vemenník dvojlistý (*Platanthera bifolia*).

Z fauny sú tu zastúpené najmä faunistické prvky močiarnych a vodných biocenóz a spoločenstvá lužných lesov. V území bolo zistených napríklad 109 druhov mäkkýšov, z toho 22 ohrozených. Na Podunajsku (od Bratislavy po Štúrovo) bolo zistených viac ako 1 800 druhov chrobákov. Z nich je pozoruhodný najmä výskyt doteraz vo svete neznámeho druhu *Thinobius korbeli*, ale aj viacerých druhov, ktoré sa vyskytujú na Slovensku iba v priestore ramennej sústavy Dunaja (*Hydrovatus cuspidatus*, *Bagous bagdatensis*, *Donacia crassipes* a iné). Z drobných cicavcov je významný reliktný výskyt hraboša severského (*Microtus oeconomus*). Avifauna predmetného územia je popísaná v rámci SKCHVU007 Dunajské luhy, ktoré je v prekryve s CHKO Dunajské luhy.

V širšom okolí riešeného územia sa nachádzajú maloplošné chránené územia, vyhlásené podľa zákona č. 543/2002 Z.z o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov s 2. až 5. stupňom ochrany.

Z maloplošných chránených území sa najbližšie k ploche riešeného územia strategického dokumentu nachádzajú (ŠOP SR, 2019):

- Chránený areál Pečniansky les. Severnú hranicu CHA tvorí rieka Dunaj a hranica riešeného územia. Účelom vyhlásenia chráneného areálu je zabezpečenie ochrany biotopov európskeho významu: Vŕbovo-topoľové nížinné lužné lesy, dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy a prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition*. Miestami sa vyskytujú fragmenty suchomilných travinnobylinných a krovitých porastov na vápnitom podloží (dôležité stanovištia *Orchidaceae*).

- Chránený areál Soví les. CHA leží pri pravom brehu Dunaja, ktorý tvorí jeho S a SV hranicu, na hranici riešeného územia. Účelom vyhlásenia chráneného areálu je zabezpečenie ochrany biotopov európskeho významu: vŕbovo-topoľové nížinné lužné lesy, dubovo- brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy, prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition* a nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion*, druhov európskeho významu a druhov národného významu.

- Prírodná rezervácia Starý háj. Východná hranica PR hraničí s tokom Dunaja a riešeným územím. Účelom vyhlásenia PR a jej ochranného pásma je ochrana prirodzeného lužného lesa s výskytom viacerých chránených druhov rastlín a živočíchov.

Maloplošné chránené územia v blízkosti riešeného územia strategického dokumentu:

- Chránený areál Hrabiny. CHA sa nachádza západným smerom od toku Dunaja. CHA je vzdialené cca 450 m vzdušnou čiarou západným smerom od riešeného územia. Predmetom ochrany chráneného areálu je výskyt najväčšej známej populácie kriticky ohrozeného a vzácneho rastlinného druhu kozinca drsného (*Astragalus asper*), ako jedinej na Slovensku a prírodne hodnotného územia lužného lesa v dotyku so silne urbanizovaným prostredím.

- Chránený areál Chorvátske rameno. CHA sa nachádza západným smerom od toku Dunaja vo vzdialenosti cca 500 m východným smerom od riešeného územia. Chránený areál je vyhlásený z dôvodu zabezpečenia ochrany rôznorodosti mnohých vývojových štádií organizmov fauny a flóry Chorvátskeho ramena a udržanie stability biodiverzity v rámci vodného diela Gabčíkovo.

- Prírodná pamiatka Panský diel. PP je vzdialená cca 1 km východným smerom od riešeného územia. Predmetom ochrany je doposiaľ zachovaná podunajská lesostep, s výskytom mimoriadne vzácnych, kriticky ohrozených druhov orchideí – vstavača ploštičného (*Orchis coriophora*), vstavača obyčajného (*Orchis morio*) a ďalších druhov.

- Prírodná rezervácia Kopáčsky ostrov. PR je vzdialená cca 800 m západným smerom od toku Dunaja a od riešeného územia. Chránené územie je vyhlásené na ochranu mozaiky špecifických stepných a lesostepných spoločenstiev a ukážok lesných spoločenstiev lužných porastov a na vedeckovýskumné, náučné a kultúrno-výchovné ciele.

- Chránený areál Sihoť. Južnú hranicu CHA tvorí rieka Dunaj. CHA sa nachádza cca 500 m západným smerom od riešeného územia. Účelom vyhlásenia chráneného areálu je zabezpečenie ochrany biotopov európskeho významu. Sihoť predstavuje najväčší dunajský ostrov v Bratislave, so zachovanou krajinou lužného rázu. Na území sa nachádzajú hodnotné vŕbovo-topoľové a dubovo-brestovo-jaseňové lužné lesy s výskytom mnohých starých stromov jedinečnej ekologickej hodnoty.

Lokality RAMSAR

Variant 1 (nákladný prístav) v polohe nového bazéna vo Vlčom hrdle je v prekryve s Ramsarskou lokalitou Dunajské luhy (mokraď európskeho významu), ktorá bola vyhlásená v r. 1993, s rozlohou 14 488 ha. Prevažná časť územia leží v chránenej krajinnej oblasti (CHKO) Dunajské luhy a z veľkej časti je v prekryve s chráneným vtáčím územím (CHVÚ) Dunajské luhy. Zaberá hlavný tok Dunaja a ľavobrežnú sústavu riečnych ramien, mŕtvych ramien, lužných lesov, močiarov, lúk a pieskomilných spoločenstiev na slovensko-maďarskom úseku medzi Bratislavou a Zlatnou na Ostrove. Lokalita patrí k najväčším vnútrozemským deltám v strednej Európe. Je najhodnotnejšou vodohospodárskou oblasťou Slovenska a jednou z najvýznamnejších zásobární podzemných vôd v strednej Európe.

Z flóry sú predmetom ochrany druhy ako lekno biele (*Nympahea alba*), lipkavec parížsky hladkoplodý (*Galium parisiense subsp. anglicum*), zeler plazivý (*Apium repens*), atď. Z fauny sú predmetom ochrany druhy ako jeseter ruský (*Acipenser gueldenstaedtii*), orliak morský (*Haliaeetus albicilla*), bučiak trsťový (*Botaurus stellaris*), vydra riečna (*Lutra lutra*), hraboš severský (*Microtus oeconomus*), atď.

Obrázok 22: Poloha Ramsarskej lokality Dunajské luhy

Zdroj: ŠOP SR

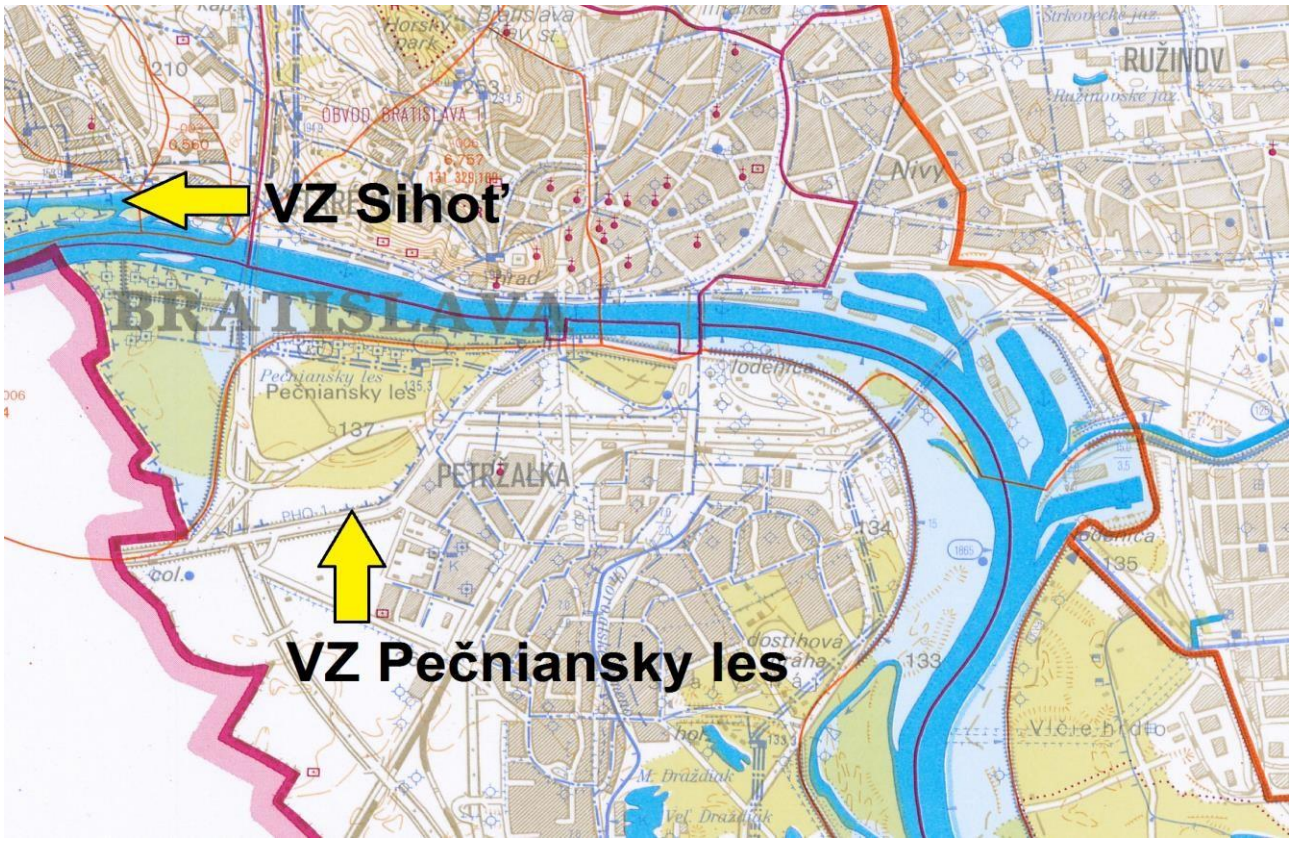
Územný obvod verejného prístavu zasahuje do územia Ramsarského dohovoru Dunajské luhy okrajovo v južnej časti. V tejto časti riešeného územia strategický dokument neuvažuje so zmenami existujúceho stavu. V kolízii s týmto územím je variant 1 nákladného prístavu, ktorý uvažuje výstavbu nového bazéna v lokalite Vlčie hrdlo.

III.2.3 Chránené vodohospodárske oblasti

Z chránených území v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách, v znení neskorších predpisov (vodného zákona) (§ 5 ods. 1 písm. c) sa v riešenom území a jeho blízkosti nachádza niektoré územia vymedzené na ochranu vôd určených pre zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou.

V okolí Dunaja, v blízkosti riešeného územia, sú vymedzené pásma hygienickej ochrany II. stupňa, VZ Pečniansky les a VZ Sihoť, ktoré slúžia pre ochranu vodných zdrojov zabezpečujúcich zásobovanie Bratislavy a okolitých obcí pitnou vodou.

Obrázok 23: Výrez v vodohospodárskej mapy 1:50 000



Zdroj: VÚVH, 2019

Vodárenský zdroj Sihoť predstavuje riečny ostrov, ktorý sa nachádza v MČ Bratislava – Karlova Ves. Sihoť ohraničuje zo severnej časti Karloveské rameno, z južnej časti je obmývaný hlavným tokom Dunaja. Pečniansky les sa nachádza na pravom brehu Dunaja severozápadne od obytných častí mestskej časti Petržalka. Marína Aušpic, ktorá je súčasťou oboch navrhovaných variantov osobného prístavu, je v dotyku s PHO Pečniansky les.

Riešené územie sa dotýka chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Žitný ostrov, navrhovaný bazén Vlčie hrdlo (súčasť varianty 1 nákladného prístavu) do CHVO priamo zasahuje.

Územie chránenej vodohospodárskej oblasti zaberá väčšiu časť Žitného ostrova a hranica dotknutej CHVO kopíruje pravý breh Malého Dunaja. Ide o územie, ktoré svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd. Má plochu takmer 1 400 km^2, na tejto ploche sa nachádzajú najväčšie zásoby pitnej vody zo zdrojov podzemnej vody v Európe (17,3 m^3, t. j. 17 300 litrov za sekundu).

Na ploche riešeného územia nie sú identifikované pramene a pramenné oblasti využívané pre zásobovanie obyvateľstva. V blízkom okolí navrhovanej činnosti sa nenachádzajú prírodné zdroje stolových, liečivých ani minerálnych vôd. Taktiež neboli dokladované žiadne zdroje geotermálnych vôd.

Obrázok 24 Chránená vodohospodárska oblast (CHVO) Žitný ostrov

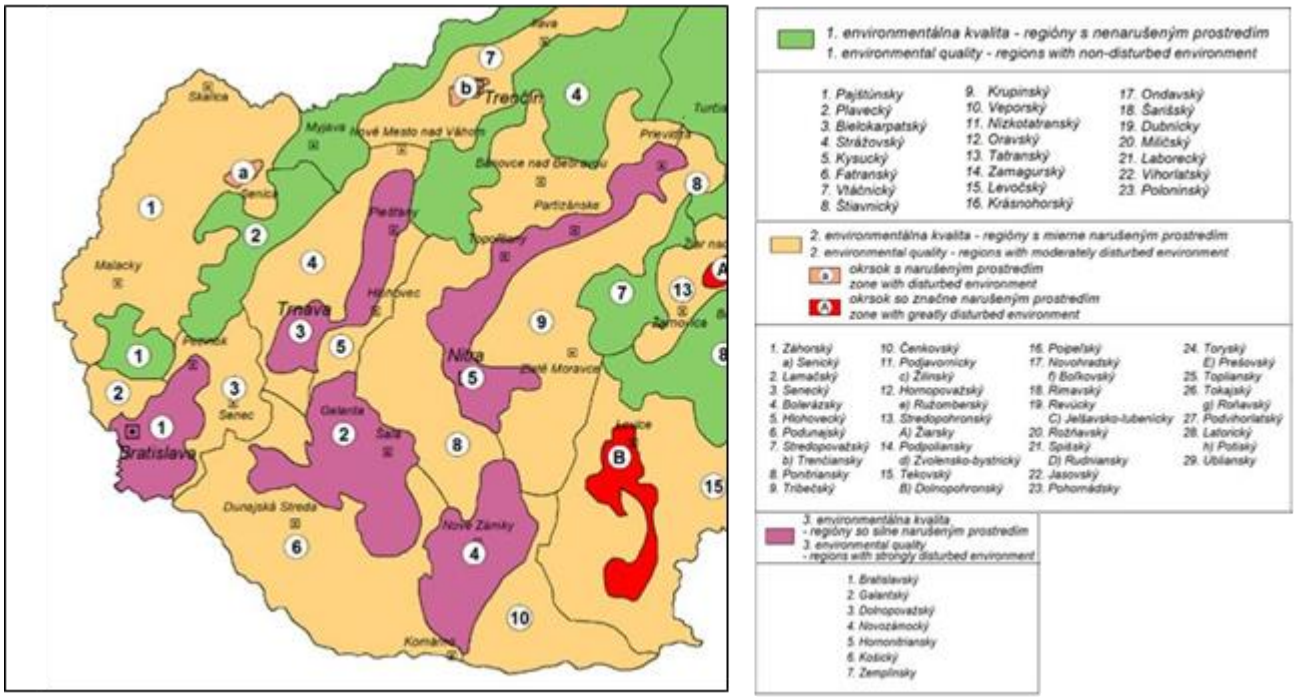
Zdroj: Mapa spracovaná na základe zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov, a s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020)

III.3 Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené

Environmentálna regionalizácia Slovenska predstavuje prierezový zdroj informácií o stave životného prostredia a odráža jeho diferencovaný stav v rôznych častiach územia SR. Regióny SR vykazujú rôzny stav zaťaženia jednotlivých zložiek životného prostredia a v rôznej miere sa v nich uplatňujú rizikové faktory.

Stav životného prostredia v Bratislavskom kraji je radený medzi oblasti so silne narušeným prostredím, a podľa Správy o stave životného prostredia SR v roku 2017 bol Bratislavský región zaradený do tretej kategórie environmentálnej kvality. Celé hodnotené a riešené územie teda patrí medzi silne narušené územia.

Obrázok 25: Regióny environmentálnej kvality - západ Slovenska



Zdroj: SAŽP, 2019

Na celkovej kvalite životného prostredia a zdravotného stavu obyvateľstva sa podieľajú viaceré zložky pôsobiace v rámci širšieho okolia obytných celkov, ako aj samotného obytného prostredia obyvateľov. Kvalita životného prostredia je jedným z faktorov, ktorý má vplyv na celkový zdravotný stav obyvateľstva.

Kvalita životného prostredia v oblastiach výskytu zdrojov znečistenia sa nepriaznivo odzrkadľuje na celkovom zdravotnom stave obyvateľstva žijúceho v daných oblastiach. Celkový stav kvality životného prostredia negatívne vplýva aj na zdravotný stav obyvateľstva.

Prirodzený pohyb a stredný stav obyvateľstva v Bratislavskom kraji a v dotknutých mestských častiach v roku 2018 je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 18: Prirodzený pohyb / stredný stav obyvateľstva v Bratislavskom kraji, v okresoch Bratislava I, Bratislava II, Bratislava V a v dotknutých mestských častiach v roku 2018

Územie	**Stredný stav obyvateľstva**	**Živonarodení**	**Zomretí**	**Prirodzený prírastok (úbytok) obyvateľ**
Bratislavský kraj	655 197	8 571	6 284	+ 2 278
Okres Bratislava I	40 801	453	501	-48
Okres Bratislava II	115 345	1 586	1 314	272
Okres Bratislava V	110 737	1 496	920	576
MČ Bratislava - Staré mesto	40 801	453	501	-48
MČ Bratislava - Ružinov	72 967	1 091	936	155
MČ Bratislava - Petržalka	102 960	1 385	851	534

Zdroj: www.statistics.sk, 2019

Na území Bratislavského kraja prevládajú z hľadiska najčastejších príčin úmrtia obyvateľstva choroby obehovej sústavy, nádorové ochorenia, choroby tráviacej sústavy, dýchacej sústavy a vonkajšie príčiny chorobnosti a úmrtnosti.

III.4 Environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu

Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava je so svojimi navrhovanými riešeniami stratégiou, ktorá navrhuje zmenu využívania priestoru územného obvodu verejného prístavu. Jej implementáciou sa prispieva k zmierňovaniu environmentálnych problémov v riešenom území a vzhľadom na dosah projektov aj v celom regióne Bratislavského kraja. Dôležitým aspektom bude, že všetky navrhované projekty budú pripravované v zmysle legislatívy, ktorá zohľadňuje aj environmentálne aspekty a požaduje aby novo navrhované projekty spĺňali hygienické limity.

Kvalita životného prostredia, resp. úroveň ekologickej stability riešeného územia je v súčasnosti pomerne nízka, nakoľko ide o územie pod silným antropickým vplyvom z okolitého urbanizovaného územia. V riešenom území a jeho susedstve sa nachádzajú dominantné prvky dopravnej a technickej infraštruktúry, priemyselné areály a rušné centrum hlavného mesta.

Územie verejného prístavu, ktoré sa tiahne od Mosta Lafranconi po oboch obidvoch stranách Dunaja, zhŕňa Osobný prístav, Zimný prístav a prístav Pálenisko a zasahuje ešte južne od prístavu Pálenisko, je územím, ktoré je značne pozmenené a dlhodobo ovplyvňované silným antropickým tlakom. To spôsobilo, že sa v ňom životné prostredie a jeho vlastnosti vyvinuli do súčasnej podoby, s rôznou miernou zaťaženia a znečistenia, ovzdušia, vôd, pôdy a pod. Ide o rovinaté územie v blízkosti hlavného koryta Dunaja. Vegetačný kryt antropogénne ovplyvňované územia je v okolí degradovaných plôch so zhutneným povrchom tvorený ruderálnou a nitrofilnou vegetáciou. Na časti riešeného územia s navrhovanými objektmi je prítomná prirodzene sa vyvíjajúca drevinová náletová vegetácia a miestami sa vyskytujú aj pozostatky lužného lesa, z veľkej časti intenzívne hospodársky využívané. Len malá časť riešeného územia, resp. jeho tesnej blízkosti si zachovala prirodzený charakter. Na tieto fragmenty sa zväčša vzťahuje územná ochrana.

Oblasti, v ktorých sú evidované významné environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov relevantné z hľadiska strategického dokumentu sa dajú kategorizovať nasledovne:

Ochrana ovzdušia

Strategickým dokumentom bude ovplyvnené jednak riešené územie, kde sa zmena k lepšiemu prejaví najmä vďaka rekonštrukcii a modernizácii technológii existujúcich plôch osobnej aj nákladnej vodnej dopravy a tiež vďaka premiestneniu nákladnej vodnej dopravy do väčšej vzdialenosti od centra mesta. Práve prekládka rôznych nákladov v lokalite Zimného prístavu spôsobuje vysokú prašnosť a zhoršenú kvalitu ovzdušia v časti Eurovea a jej okolí, kde sa v súčasnosti vyvíja nová významné mestská štvrť. Podporou rozvoja vodnej dopravy pôjde o ďalší krok k ekologizácii dopravy v regióne, ktorý by mal prispieť k znižovaniu znečistenia ovzdušia dotknutého územia.

Hydrologické pomery - ochrana vôd

K ochrane vôd projekty vyplývajúce zo strategického dokumentu prispejú v oblasti prevencie a znečisťovania náhradou zastaraných technológií, ktoré predstavujú stále sa zvyšujúce riziko pre podzemné aj povrchové vody riešeného územia. Úpravami prístavných plôch a zmenou účelu jednotlivých častí prístavu podľa súčasnej legislatívy týkajúcej sa ochrany vôd sa prispeje k zmierneniu záťaží vplývajúcich na kvalitu vôd riešeného územia aj širšieho okolia.

Klimatické pomery

Ciele strategického dokumentu a ich napĺňanie prihliadajú na súčasné klimatické zmeny, týkajúce sa tak globálnych klimatických pomerov ako aj lokálnej, resp. regionálnej klímy. Realizácia týchto cieľov sa prejaví najmä v odľahčení cestnej dopravy a znižovaní produkcie CO_2 tranzitnou cestnou dopravou. Ide o dlhodobú snahu a každé zmiernenie emisnej záťaže je vítaným krokom vpred. Modernizácia technológií a zavádzanie inovácií v oblasti zmenšovania dopadov na klimatické zmeny predstavuje jedno z významnejších pozitív navrhovanej stratégie rozvoja verejného prístavu.

Ochrana prírody a krajiny

Hlavné potenciálne vplyvy strategického dokumentu na ochranu prírody a krajiny predstavujú možné zábery chránených území, prípadne negatívne ovplyvnenie populácií ohrozených druhov fauny a flóry, záber poľnohospodárskych a lesných pôd a ničenie prirodzenej vegetácie, resp. biotopov. K takýmto zásahom môže dôjsť najmä v prípade variantu č. 1 nákladného prístavu, ale mierne negatívne zásahy do krajiny sa nedajú vylúčiť v žiadnom navrhovanom variantnom riešení. Projektová príprava navrhovaných činností musí zohľadniť požiadavky ochrany prírody a krajiny. Pozitívny dopad prinesie zvýšenie prevencie havárií a bezpečnosti prístavných technológií.

Zdravotný stav obyvateľstva

Akýkoľvek rozvoj a ekologizácia vodnej dopravy má na zdravotný stav obyvateľstva žijúceho v území s preťaženou cestnou dopravou rozhodne pozitívny dopad. Vplyvom tohto rozvoja dochádza k zlepšovaniu stavu ovzdušia, ochrany vôd, klímy, krajiny, hlukovej záťaže a pod., a teda sa celkovo zlepší kvalita životného prostredia a tým aj zdravotný stav dotknutého obyvateľstva. Modernizácia technológií, otvorenie sa zimného prístavu verejnosti prinesie nové rozvojové plochy, ktoré môžu vplývať pozitívne aj na zdravotný stav obyvateľstva.

Environmentálne záťaže

Naplnenie cieľov strategického dokumentu, rekonštrukcia, reorganizácia a modernizácia verejného prístavu Bratislava prispeje k zlepšeniu stavu životného prostredia aj k odstráneniu environmentálnych záťaží nachádzajúcich sa v riešenom území. Tieto zmeny sa budú týkať prístavu Pálenisko.

Hlukové zaťaženie

V tejto oblasti sa očakáva zmena a to vďaka premiestneniu hlučnej nákladnej dopravy ďalej od centra mesta, vďaka modernizácii technológií a ich rekonštrukcii a nepriamo sa podporou rozvoja vodnej dopravy môže prispieť aj k znižovaniu dopravného zaťaženia na priľahlej preťaženej cestnej sieti na území hlavného mesta.

Naopak rozvojom osobného prístavu pravdepodobne dôjde k zvýšení intenzity osobnej automobilovej dopravy, takisto rozvoj osobného prístavu môže znamenať rozvoj vodných športov, ktoré môžu byť zdrojom významnej hlučnosti (napr.. vodné skútre). Je nutné poznamenať, že umiestení účinných protihlukových opatrení do stávajúcej objektovej zástavby je možné považovať za obťažné (napr. umiestenie protihlukových zábran voči stávajúcemu osobnému prístavu by bolo jak neefektívne, tak i esteticky nevhodné a stavebne ťažko realizovateľné).

Záverom dopĺňame, že všetky projekty vyplývajúce z napĺňania cieľov strategického dokumentu, ktoré by mohli mať akýkoľvek vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravotný stav obyvateľstva budú posúdené v zmysle príslušnej platnej legislatívy a zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

III.5 Environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu, ako aj to, ako sa zohľadnili počas prípravy strategického dokumentu

III.5.1 Relevantné strategické dokumenty

Pri vypracovaní predloženého strategického dokumentu v návrhu rozvoja verejného prístavu zohľadnené nasledujúce dokumenty:

Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN), platnosť pre SR od 05. 05. 2000

Touto dohodou sa pristúpilo k vybudovaniu legislatívnej štruktúry, ktorou sa vymedzuje koordinované plánovanie rozvoja a výstavby siete vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu založenej na vzájomne schválenej infraštruktúre a prevádzkových parametroch pre zvýšenie efektívnosti vnútrozemskej vodnej dopravy v Európe a s cieľom, aby sa stala atraktívnejšou pre jej užívateľov.

Biela kniha

Je plán jednotného európskeho dopravného priestoru. Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, bola prijatá 28. 03. 2011. Je jednou z kľúčových iniciatív smerujúcich k zvýšeniu konkurencieschopnosti dopravy a k zníženiu environmentálneho zaťaženia do roku 2050. Ďalší vývoj dopravného systému sa musí opierať o niekoľko základných prvkov:

- zlepšenie energetickej efektívnosti vozidiel vo všetkých druhoch dopravy. Vývoj a zavádzanie udržateľných palív a pohonných systémov,
- optimalizácia výkonu multimodálnych logistických reťazcov vrátane väčšieho využívania energeticky efektívnejších druhov dopravy v prípadoch, keď iné technologické inovácie môžu byť

nedostačujúce (napr. preprava nákladu na dlhé vzdialenosti),

- efektívnejšie využívanie dopravy a infraštruktúry prostredníctvom zdokonalených systémov riadenia dopravy a informačných systémov (napr. IDS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS),
- pokročilých logistických a trhových opatrení ako napr. celkového rozvoja integrovaného európskeho železničného trhu, zrušenia obmedzení kabotáže, odstránenia prekážok v námornej doprave na krátke vzdialenosti, nedeformovania cien atď.

Akčný program NAIADES II

Akčný program NAIADES II je prirodzeným pokračovaním programu NAIADES I. Zameriava sa na vytvorenie podmienok pre vnútrozemskú plavbu s cieľom zvýšiť jej kvalitatívnu úroveň, aby mohla v plnej miere prispieť k dosiahnutiu stratégie Európa 2020, ktorej cieľom je inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast. Politické opatrenia vytýčené v akčnom programe na obdobie 2014 – 2020 vychádzajú z dlhodobých cieľov stanovených v bielej knihe o doprave EÚ týkajúce sa prechodu z nákladnej dopravy na železničnú a vodnú dopravu a zníženia emisií z vnútrozemskej vodnej dopravy. Ich zameranie sa dotýka týchto kľúčových oblastí intervencie:

- kvalitná infraštruktúra,
- kvalita prostredníctvom inovácií,
- plynulé fungovanie trhu,
- kvalita životného prostredia prostredníctvom znižovania emisií,
- kvalifikovaná pracovná sila a kvalitné pracovné miesta,
- integrácia vnútrozemskej vodnej dopravy do multimodálneho logistického reťazca.

Dohovor o režime plavby na Dunaji (Belehradský dohovor)

Dohovor je platný od 11. 5. 1949. Podunajské štáty sa zaväzujú udržiavať svoje úseky Dunaja v stave splavnom pre riečne a na patričných úsekoch aj pre námorné lode, vykonávať práce potrebné na zaistenie a zlepšenie podmienok plavby, ako aj nerobiť ťažkosti alebo prekážky plavbe na splavných tokoch Dunaja.

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030

Obsahuje vyhodnotenie vplyvov dopravy na životné prostredie a ľudské zdravie. Cieľom dokumentu je nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Výstupom strategického plánu je posúdenie vplyvov strategického plánu a významných vplyvov opatrení plánu na životné prostredie a ľudské zdravie a odporúčaní pre prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu negatívnych vplyvov.

Dokument bol pripravovaný v súlade s Akčným plánom pre prípravu Programového obdobia 2014 - 2020 v sektore doprava, tak ako ho na svojom druhom zasadnutí, v novembri 2012, schválila Pracovná skupina pre programovanie v sektore dopravy v programovom období 2014 – 2020.

Strategický plán rozvoja infraštruktúry do roku 2030

Strategický plán je strategickým dokumentom dlhodobého charakteru, ktorý si kladie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Identifikuje kľúčové úzke miesta na dopravnej infraštruktúre a v oblasti verejnej osobnej a nemotorovej dopravy, ako aj v oblasti prevádzky, údržby a organizácie dopravy. Na základe problémov a potenciálnych faktorov rozvoja identifikovaných v analytickej časti bola vo väzbe na európske strategické a rozvojové dokumenty definovaná cieľová rozvojová vízia s horizontom roku 2030, strategické globálne ciele, horizontálne a modálne špecifické ciele a opatrenia.

Dunaj, ako vodná cesta medzinárodného významu, by mal zabezpečiť podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest určitú dopravnú výkonnosť, ktorá je podľa kritérií Dunajskej komisie a dohody AGN (Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu) min. 300 dní v roku. Zlepšenie splavnosti Dunaja by malo aj významný dosah na väčšie a efektívnejšie využívanie už existujúcich prístavov na Dunaji v SR. Z vykonanej analýzy vyplýva jednoznačný záver, že každý z logicky rozdelených úsekov Dunaja (ústie rieky Morava - Bratislava, Bratislava - Sap a Sap - Štúrovo) vykazuje vážne nedostatky z pohľadu zabezpečenia zodpovedajúcich plavebných podmienok.

Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 (KÚRS) v znení KÚRS 2011 - zmeny a doplnky č. 1 KÚRS 2001

Koncepcia stanovuje regulatívy v oblasti usporiadania územia štátu z hľadiska rozvoja nadradeného dopravného vybavenia (Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 528/2002 Z. z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001). Uznesením vlády č. 270 z 8. 4. 2009 bola uložená úloha MVRR SR predložiť na rokovanie vlády SR návrh zmien a doplnkov č. 1 KURS 2001. Kabinet schválil aktualizovanú koncepciu územného rozvoja SR na svojom zasadnutí v auguste 2011.

Na spracovanie Zmien a doplnkov č. 1 má dopad zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov, ktorého novelami prešli kompetencie v oblasti územného plánovania bez ekologických aspektov 1. 7. 2010 z MVRR SR na Ministerstvo vnútra SR a následne od 1. 11. 2010 na Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (v súčasnosti MDaV SR), ktoré sa stalo obstarávateľom zmien a doplnkov č. 1 KURS 2001.

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

Hlavné ciele Územného plánu regiónu Bratislavského samosprávneho kraja vychádzajú z cieľov vyjadrených v § 1 stavebného zákona (zákon č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov), podľa ktorého „územné plánovanie vytvára predpoklady pre trvalý súlad všetkých činností v území s osobitným zreteľom na starostlivosť o životné prostredie, dosiahnutie ekologickej rovnováhy a zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja, na šetrné využívanie prírodných zdrojov a na zachovanie prírodných, civilizačných a kultúrnych hodnôt.“ Ciele, ktoré sa v riešení plánu pri rozvoji Bratislavského samosprávneho kraja sledujú, sú najmä:

- dosiahnutie vyváženého rozvoja kraja vo všetkých jeho socioekonomických, územnotechnických environmentálnych a kultúrnohistorických stránkach,
- dosiahnutie zapojenia kraja do medzinárodných a celoslovenských sídelných a hospodárskych sústav,

- podporovanie rozvoja kraja na základe rovnocenného zohľadnenia endogénnych a exogénnych podmienok a potenciálov rozvoja,
- zdôraznenie špecifík kraja vyplývajúcich najmä z lokalizácie hlavného mesta Slovenska na jeho území, polohového potenciálu kraja vyplývajúcej z polohy na hranici troch štátov a zohľadňujúc otvorené možnosti schengenského priestoru Európskej únie.

Ďalej v súlade s ustanoveniami § 10 stavebného zákona plán sleduje ciele ustanovenia:

- zásad a regulatívov štruktúry osídlenia, priestorového usporiadania a funkčného využívania územia z hľadiska jeho trvalo udržateľného rozvoja ustanovenie urbanizácie, priemyslu, poľnohospodárstva, lesného hospodárstva, vodného hospodárstva, environmentalistiky a cestovného ruchu,
- zásad a regulatívov usporiadania verejného dopravného a technického vybavenia,
- zásad a regulatívov starostlivosti o životné prostredie, územného systému ekologickej stability, tvorby krajiny a ochrany kultúrnych pamiatok, pamiatkových rezervácií a pamiatkových zón,
- zásad a regulatívov priestorových požiadaviek ochrany a využívania prírodných zdrojov a významných krajinných prvkov,
- vzájomnej nadväznosti územného rozvoja regiónu a jeho obcí a väzieb na susediace regióny, verejnoprospešných stavieb a chránených častí krajiny.

Generálny program implementácie NAIADES v SR (schválený uznesením vlády SR č. 642/2009)

Materiál predstavuje generálny plán implementácie programu NAIADES pre Slovensko na najbližšie obdobie po vecnej, časovej a finančnej stránke v nasledovných oblastiach:

- strategický plán rozvoja infraštruktúry, po zohľadnení najvýznamnejších plavebných prekážok a inštitucionálneho rámca infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy - vrátane prípravy stratégie rozvoja slovenských prístavov,
- rozvoj riečnych informačných služieb a ich rozšírenej ponuky,
- zvýšenie znášanlivosti plavidiel so životným prostredím,
- preventívne opatrenia na ochranu pred haváriami plavidiel,
- podporné programy štátnej pomoci zamerané na prekladiskové zariadenia,
- podporný program vzdelávania vo vodnej doprave.

Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 338/2000 Z. z.“)

Zákon určuje podmienky vnútrozemskej plavby, práva a povinnosti subjektov zúčastnených na vnútrozemskej plavbe, podmienky podnikania vo vodnej doprave, podmienky regulácie trhu vo vodnej doprave, pôsobnosť

orgánov štátnej správy a štátneho dozoru, klasifikáciu a spôsobilosť plavidiel, práva a povinnosti členov posádky plavidla, vyšetrovanie plavebných nehôd a sankcie za porušenie zákona o vnútrozemskej plavbe.

Zákon č. 500/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z. z.

Pre definíciu koncepcie verejných prístavov SR je najzásadnejší. Tento právny predpis definuje spôsob založenia, účel založenia, právne pomery a úlohy správcu verejných prístavov v Slovenskej republike.

Na základe zákona č. 500/2007 Z. z. bola 21. 1. 2008 založená spoločnosť VP, a. s., ktorej zakladateľom je Slovenská republika, v ktorej mene koná MDaV SR. Hoci zákon definuje úlohy, ktoré by VP, a. s., ako správca verejných prístavov v SR mali plniť, súčasné nastavenie vlastníckych vzťahov medzi spoločnosťami VP, a. s., ktorá je vlastníkom pozemkov a ostatnými subjektmi, ktoré vlastnia prevažnú časť infraštruktúry a superštruktúry, neumožňuje zákonom stanovené úlohy v súčasnosti plniť. Z európskej legislatívy vyplýva aj povinnosť ochrany podzemných zdrojov pitnej vody, ktoré sa nachádzajú na Žitnom ostrove.

Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách (vodný zákon)

Tento zákon vytvára podmienky na všestrannú ochranu vôd vrátane vodných ekosystémov, zachovanie alebo zlepšovanie stavu vôd, účelné, hospodárne a trvalo udržateľné využívanie vôd, manažment povodí a zlepšenie kvality životného prostredia a jeho zložiek, znižovanie nepriaznivých účinkov povodní a sucha, zabezpečenie funkcií vodných tokov a bezpečnosť vodných stavieb.

Plán rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie Slovenskej republiky

Slovenská republika ratifikovala Protokol o vode a zdraví vyhlásený OSN v Londýne v roku 1999. V súlade s týmto protokolom majú štáty zabezpečiť prístup k pitnej vode pre všetkých obyvateľov. Riešenie bude v rámci integrovaných systémov vodného hospodárstva zamerané na udržateľné využívanie vodných zdrojov, kvalitu povrchových a podzemných vôd, na ochranu vodných ekosystémov a nebude ohrozovať ľudské zdravie. Existencia vodohospodárskej infraštruktúry a zodpovedajúcich vodohospodárskych služieb je súčasne predpokladom ďalšieho sociálneho i ekonomického rozvoja na úrovni miestnej, regionálnej, štátnej i globálnej.

Vypracovanie, vyhodnocovanie, aktualizovanie plánu rozvoja verejných vodovodov pre územie SR zabezpečuje MŽP SR, v súlade so zákonom č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zák. č. 276/2000 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach. Priority realizácie výstavby chýbajúcej vodohospodárskej infraštruktúry určujú Plány rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií krajov, ktoré vypracovali príslušné krajské úrady a schvaľuje MŽP SR.

Cieľom plánu rozvoja verejných vodovodov je analyzovať podmienky na zaistenie potrebnej úrovne zásobovania pitnou vodou stanoviť priority a podmienky na jeho realizáciu. Strategickým cieľom rozvoja verejných vodovodov je zvýšenie počtu zásobovaných obyvateľov z verejných vodovodov a zaistenie dodávky zdravotne vyhovujúcej pitnej vody.

Vodný plán Slovenska

Vodný plán Slovenska obsahuje plán manažmentu národnej časti správneho územia povodia Dunaja integrujúci plány manažmentu čiastkových povodí tohto správneho územia a plán manažmentu správneho

územia povodia Visly. Plány manažmentu povodí definujú environmentálne ciele pre vymedzené útvary povrchových a podzemných vôd a navrhujú opatrenia k ich dosiahnutiu. Základným cieľom je podľa požiadaviek smernice 2000/60/ES (rámcová smernice o vodách) dosiahnutie dobrého stavu všetkých vodných útvarov. Plány manažmentu povodí a Vodný plán Slovenska boli pôvodne spracované v rámci prvého šesťročného plánovacieho cyklu, ktorý skončil v roku 2015. V súčasnej dobe sú platné prvé aktualizácie uvedených dokumentov, po roku 2021 bude nasledovať tretí cyklus plánovania v oblasti vôd.

Stratégia EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy (2013)

Európska komisia zverejnila v roku 2013 Stratégiu EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy spolu s niekoľkými sprievodnými dokumentmi. Základom pre prípravu stratégie bola tzv. Biela kniha s názvom „Adaptácia na zmenu klímy: Európsky rámec opatrení z apríla 2009“. Stratégia stanovu- je rámec a mechanizmy na zvýšenie pripravenosti EÚ a zlepšenie koordinácie adaptačných aktivít.

CLIMATE–ADAPT

Ide o Európsku internetovú platformu pre adaptáciu na zmenu klímy Climate–ADAPT, vyplývajúca z opatrení Bielej knihy. Tento informačný portál funguje od roku 2012 a zhromažďuje verejne prístupné informácie o adaptácii na zmenu klímy zo všetkých členských štátov EÚ. Internetovú platformu riadi Európska environmentálna agentúra, ktorá zhromažďuje a poskytuje informácie o adaptácii na zmenu klímy zamerané na prejavy a dôsledky zmeny klímy, zraniteľnosť a adaptačné opatrenia v Európe.

Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy (2014) a aktualizácia (2018)

Hlavným cieľom aktualizovanej Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy je zlepšiť pripravenosť Slovenska čeliť nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy, priniesť čo najširšiu informáciu o súčasných adaptačných procesoch na Slovensku, a na základe ich analýzy ustanoviť inštitucionálny rámec a koordinačný mechanizmus na zabezpečenie účinnej implementácie adaptačných opatrení na všetkých úrovniach a vo všetkých oblastiach, ako aj zvýšiť celkovú informovanosť o tejto problematike.

Adaptačný akčný plán

Ide o pripravovaný dokument (od r. 2018) zastrešovaný MŽP SR v spolupráci s Prognostickým úradom SAV. Hlavným cieľom národného akčného plánu adaptácie bude prostredníctvom navrhovaných prioritných adaptačných opatrení a úloh zvýšiť pripravenosť Slovenska na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy.

Akčný plán by mal obsahovať návrh systému monitorovania zraniteľnosti a adaptácie na zmenu klímy a návrh systému strednodobého hodnotenia adaptačného procesu v podmienkach Slovenska, vrátane sledovania väzieb medzi nákladmi a prínosmi a návrh platformy pre zverejňovanie a zdieľanie pozitívnych skúseností.

Adaptačný akčný plán by mal byť predložený na rokovanie vlády SR do 31. 12. 2020.

Akčný plán adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy na roky 2017 – 2020

Dokument Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy sa zameriava na vyrovnanie sa s možnými stratami a rizikami a prevenciu dôsledkov vyplývajúcich z rizík zmeny klímy. Hlavným strategickým cieľom akčného plánu je „vhodnými mechanizmami zabezpečiť ochranu hl. mesta SR Bratislavy pred zvýšeným nebezpečenstvom

dopadov zmeny klímy, pomocou vhodných adaptačných opatrení zvýšiť odolnosť mesta na očakávané výzvy ďalšieho rozvoja spoločnosti a poskytnúť potrebné informačné nástroje, ktoré uľahčia celý proces rozhodovania a riadenia mesta“.

Vzhľadom na potreby rozvoja mesta, predpokladané negatívne dopady zmeny klímy pre územie hl. mesta SR boli v rámci Akčného plánu adaptácie vyčlenené nasledovné sektory, v ktorých bude potrebné realizovať adaptačné opatrenia:

- zdravie a kvalita života obyvateľov,
- zelená a modrá infraštruktúra,
- urbanizované prostredie,
- zrážková voda a vodné zdroje,
- doprava (napr. opatrenie – využitie Dunaja ako dopravnej tepny),
- energetika (v prepojení na Akčný plán udržateľného energetického rozvoja hl. m. SR Bratislavy schváleného uznesením č. 1405/2014.

Akčný plán adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy na roky 2017 – 2020 nadväzuje na Stratégiu adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy schválenú Mestským zastupiteľstvom hlavného mesta SR Bratislavy uznesením č. 1136/2014, zo dňa 24. 9. 2014.

III.5.2 Environmentálne ciele

Nižšie sú uvedené vybrané ciele z kľúčových dokumentov ochrany životného prostredia a zdravia na národnej (prípadne medzinárodnej) úrovni relevantné pre jednotlivé hodnotené zložky.

Ovzdušie

- Cieľom v kvalite ovzdušia je udržať kvalitu ovzdušia v miestach, kde je dobrá kvalita ovzdušia, a zlepšiť kvalitu ovzdušia v miestach, kde kvalita ovzdušia nie je dobrá. Dobrou kvalitou ovzdušia je úroveň znečistenia ovzdušia nižšia ako limitná hodnota, cieľová hodnota a záväzok zníženia koncentrácie expozície *(Zákon č. 137/2010 Z. z., Zákon o ovzduší)*

- V zónach a aglomeráciách, v ktorých sú úrovne oxidu siričitého, oxidu dusičitého, PM_{10}, $PM_{2,5}$, olova, benzénu a oxidu uhoľnatého v okolitom ovzduší pod príslušnými limitnými hodnotami určenými v prílohách smernice, členské štáty udržujú úrovne týchto znečisťujúcich látok pod limitnými hodnotami a usilujú sa zachovať najlepšiu kvalitu okolitého ovzdušia v súlade s trvalo udržateľným rozvojom *(Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe)*

Vodné pomery

- Dosiahnutie environmentálnych cieľov do roku 2015 v rámci prvého plánovacieho cyklu, resp. do roku 2021, najneskôr do roku 2027 *(Vodný plán Slovenska, aktualizácia 2015)*

- Zabezpečenie kvality a dostatku pitnej vody a zníženie znečistenia ostatných vôd pod prípustnú mieru *(Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky)*

- Zabezpečenie ochrany a efektívneho využívania vodných zdrojov *(Orientácia, zásady a priority vodohospodárskej politiky Slovenskej republiky do roku 2027)*

Pôdy a horninové prostredie

- Zníženie výmery silne až veľmi silne ohrozených pôd (eróziou) pozemkovými úpravami, revitalizácia životného prostredia narušeného poľnohospodárskou a lesohospodárskou výrobou a vytvorenie optimálnej štruktúry pôdneho fondu a krajiny *(Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky)*

- Ochranou pôdy dosiahnuť stabilizáciu výmery a objemu najkvalitnejších pôd a zabrániť ich neodôvodneným záberom *(Štátna pôdna politika Slovenskej republiky)*

- Činnosti nesúvisiace s obhospodarovaním a využívaním pôdy realizovať tak, aby nedochádzalo k ohrozeniu ekologických funkcií pôdy *(Štátna pôdna politika Slovenskej republiky)*

- Efektívne monitorovať a minimalizovať geologické hazardy a riziká *((Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky)*

Príroda, krajina a chránené územia

- Zastaviť zhoršovanie stavu všetkých druhov a biotopov, najmä tých, na ktoré sa vzťahujú právne predpisy EÚ a dosiahnuť výrazné a merateľné zlepšenie ich stavu *(Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020)*

- Udržanie a zlepšenie stavu osobitne chránených území *(Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky)*

Odpady a environmentálne záťaže

- Pre stavebné a demolačné odpady zvýšiť do roku 2020 prípravu na opätovné použitie, recykláciu a ostatnú konverziu materiálu vrátane zasypávacích prác použitím odpadu z bezpečných konštrukcií a sutí z demolácií ako náhrady za iné materiály, bez využívania prirodzene sa vyskytujúceho materiálu definovaného v kategórii 17 05 04 v zozname odpadov, najmenej na 70% podľa hmotnosti *(Program odpadového hospodárstva SR na roky 2016–2020)*

Rizika spojené so zmenou klímy

- Podpora prispôsobovaniu sa zmene klímy, predchádzanie a riadenie rizík. Optimalizovať návrh dopravnej infraštruktúry z hľadiska vplyvu zmeny klímy – najmä s ohľadom na možné riziko záplav a prívalových dažďov *(Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy)*

Emisie skleníkových plynov

- Znížiť celkové emisie GHG do roku 2020 o 13 % oproti 2005 *(Klimaticko-energetický balíček 2020)*
- Znížiť emisie GHG z dopravy do roku 2030 o +20 až - 9 % a do roku 2050 o – 54 až -67 % oproti 1990 *(Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050)*
- Do roku 2030 znížiť emisie GHG z dopravy najmenej o 20 % pod úroveň roku 2008 *(Biela kniha „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (2011) a Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (2016)*
- Do roku 2050 znížiť emisie GHG z dopravy najmenej o 60 % pod úroveň roku 1990 *(Biela kniha „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (2011) a Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (2016)*

Hluk

- Znížiť existujúcu hlukovú záťaž – expozíciu obyvateľov dopravnému hluku, dodržaním limitov vo vonkajšom prostredí, najmä s prihliadnutím na funkcie územia (ochrana kúpeľov, školských a zdravotníckych zariadení a obytnej zástavby *(Nariadenie vlády Slovenskej republiky zo 16. januára 2002 o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami v aktuálnom znení)*

Zdravie obyvateľov

- Zlepšenie kvality vnútorného a vonkajšieho ovzdušia pre všetkých, ako jedného z najdôležitejších faktorov ohrozujúcich životné prostredie, prostredníctvom opatrení smerujúcich k plneniu usmerňujúcich hodnôt kvality WHO v neustálom procese zlepšovania *(Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V)*
- V zónach a aglomeráciách, v ktorých sú úrovne oxidu siričitého, oxidu dusičitého, PM_{10}, $PM_{2,5}$, olova, benzénu a oxidu uhoľnatého v okolitom ovzduší pod príslušnými limitnými hodnotami určenými v prílohách smernice, členské štáty udržujú úrovne týchto znečisťujúcich látok pod limitnými hodnotami a usilujú sa zachovať najlepšiu kvalitu okolitého ovzdušia v súlade s trvalo udržateľným rozvojom *(Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe)*

Kultúrne dedičstvo

- Poznávať, chrániť, uchovávať, sprostredkovávať a odovzdať ďalším generáciám pamiatkový fond *(Koncepcia ochrany pamiatkového fondu SR)*

III.5.3 Priechodnosť územia pre rozvoj dopravy

V rámci SEA Strategického plánu rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2030 – II. fáza (SEA SPRDII) bolo spracované hodnotenie priechodnosti územia pre dopravné koridory. Išlo syntézu identifikácie potenciálnych stretov uvažovaných dopravných stavieb s rôznymi hodnotami životného prostredia, resp. analýzu rezistencie území voči veľkým dopravným stavbám. Toto hodnotenie teda predstavuje prvé a

základné informácie o rezistencií územia voči plánovaným dopravným koridorom.[2] Hodnotenie pracuje s nasledujúcimi piatimi základnými kategóriami rezistencie územia:

Tabuľka 19 Základná charakteristika používaných kategórií

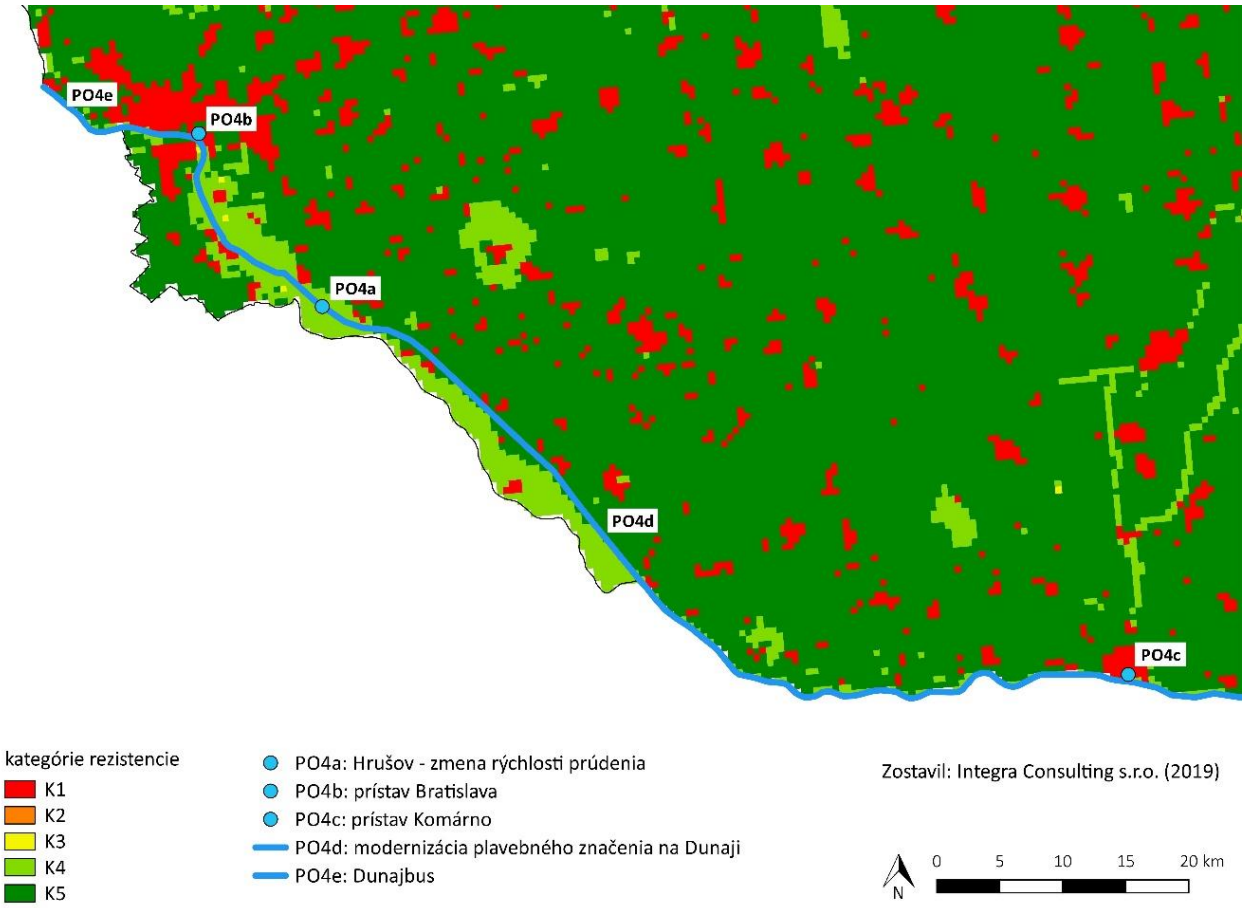
Kategórie rezistencie	**Rezistencia (k)**	**Popis**	**Charakteristika**	**Farebné označenie**
K1	1,0 – 0,81	územie vysoko citlivé	Územie pre stavbu nepriechodné, radia sa sem len lokality majúce najvyšší stupeň ochrany alebo svojou hodnotou celkom výnimočné. Zaradenie do tejto kategórie by malo byť vždy jednoznačne podložené legislatívne.	červená
K2	0,8 – 0,61	územie kompromisné, vysoko hodnotné	Územie priechodné len vo výnimočných prípadoch a za zvláštnych, často veľmi rozsiahlych minimalizačných a kompenzačných opatrení.	oranžová
K3	0,6 – 0,41	územie kompromisné, stredne hodnotné	Územie relatívne významných stretov s príslušnými javmi, označované ako kompromisné, umožňuje hľadanie vhodných optimalizačných riešení.	žltá
K4	0,4 – 0,21	územie kompromisné, menej hodnotné	Územie menej významných stretov, relatívne priechodné. Prvok sa tu vyskytuje, ale jeho rezistencia je veľmi malá.	svetlo zelená
K5	0,2 – 0,0	územie voľné	Územie, kde je možné z hľadiska daného faktoru povoliť zámer bez obmedzení. Väčšinou oblasť, kde sa hodnotený prvok nevyskytuje.	tmavo zelená

Zdroj: Správa o hodnotení strategického dokumentu. Výskumný ústav dopravný, 2016

Rozvoj prístavu Bratislava predstavuje zámer v oblasti vodnej dopravy (Prioritná os 4). Obrázok nižšie ilustruje lokalizáciu zámerov Prioritnej osi 4 v území s indikovanou mierou rezistencie podľa hodnotenia SEA SPRDII.[3]

[2] Pozri kap. IV.4 Správy o hodnotení strategického dokumentu, Výskumný ústav dopravný, 2016.
[3] Podkladová mapa rezistencie územia bola vytvorená podľa metodiky hodnotenia priechodnosti územia pre líniové stavby podľa TP181 (MD ČR, 2006) pre účely hodnotenia SEA SPRDII. Vzhľadom k veľkosti územia bolo pri syntéze výsledkov použité mapové rozlíšenie 500x500 m.

Obrázok 26 Lokalizácia územne špecifikovaných zámerov Prioritnej osi 4 v území s indikovanou mierou rezistencie



Na základe tejto územnej analýzy je zrejmé, že prístav Bratislava je lokalizovaný v území s vysokou citlivosťou pre dopravné koridory. Avšak, s ohľadom na charakter navrhovaného rozvoja, teda modernizácie existujúceho prístavu, je možno predpokladať, že bude možné eliminovať riziká spojené s jeho realizáciou (viď nižšie kap. IV. a V.).

IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvov strategického dokumentu vrátane zdravia

IV.1 Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie

Nižšie je uvedený opis možných vplyvov navrhovaných variantných riešení stratégie rozvoje prístavu Bratislava – teda varianty možného usporiadania nákladného prístavu a varianty možného usporiadania osobného prístavu. Navrhované varianty možného usporiadania boli hodnotené oproti nulovému variantu, teda oproti predpokladaným trendom vývoja jednotlivých zložiek a faktorov životného prostredia a zdravia, ak by sa Masterplán nerealizoval.

Hodnotené boli vplyvy na jednotlivé zložky a faktory životného prostredia a zdravia. Pre podrobnejší opis vplyvov boli pre každú zložku či faktor definované špecifické aspekty (tabuľka 20 nižšie).

Tabuľka 20: Zložky a faktory životného prostredia a zdravia a relevantné špecifické aspekty

Zložka/faktor životného prostredia a zdravia	**Špecifické aspekty**
Ovzdušie	Emisie z lodnej dopravy
	Emisie z pozemnej nákladnej dopravy
	Emisie z pozemnej osobnej dopravy
Vodné pomery	Kvalita vody: riziko kontaminácie počas výstavby
	Kvalita vody: riziko kontaminácie počas prevádzky prístavu (lode a zariadenia prístavu)
	Hydromorfológia: fyzikálne charakteristiky útvarov povrchových vôd (SKD0016, SKD0019)
Pôdy a horninové prostredie	Zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy
	Výstavba nových spevnených plôch (prístupové cesty, spevnenie brehov, a pod.)
Príroda, krajina a chránené územia	Územia sústavy Natura 2000
	Chránené územia na národnej úrovni
	Medzinárodné chránené územie - Ramsarské lokality
	ÚSES

Odpady a environmentálne záťaže	Produkcia odpadov
	Environmentálne záťaže
Rizika spojené so zmenou klímy	Citlivosť z hľadiska povodní
	Sucho/nízky stav vody
	Zamŕzanie a námrazy
Emisie skleníkových plynov	Emisie skleníkových plynov
Hluk	Hluk počas premávky prístavu (lode)
	Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)
Zdravie obyvateľov	Emisie z lodnej dopravy
	Emisie z pozemnej dopravy
	Hluk počas premávky prístavu (lode)
	Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)
	Riziko havárií lodí
Kultúrne dedičstvo	Integrita a prístupnosť historických technických monumentov

Pre vyhodnotenie pravdepodobných environmentálnych vplyvov na životné prostredie a vplyvov na zdravie obyvateľstva bola použitá nasledujúca stupnica:

Tabuľka 21: Stupnica pre hodnotieí pravdepodobných vplyvov

Numerické hodnotení	Charakter vplyvu
+2	významný pozitívny vplyv
+1	pozitívny vplyv
0	bez vplyvu
-1	negatívny vplyv
-2	významný negatívny vplyv
?	hodnotenie je zaťažené významnou neistotou

Tabuľka nižšie znázorňuje numerické hodnotení pravdepodobných vplyvov jednotlivých variantov rozvoja prístavu. Pravdepodobné vplyvy sú popísané a zdôvodnené/okomentované v textovej časti tejto kapitoly.

Tabuľka 22: Numerické hodnotenie pravdepodobných vplyvov jednotlivých variantov rozvoja prístavu

Zložka/faktor životného prostredia a zdravia	**Špecifické aspekty**	**Hodnotení vplyvov na životné prostredie a zdravie**				
		Nákladný prístav – var. 1	**Nákladný prístav – var. 2**	**Nákladný prístav – var. 3**	**Osobný prístav – var. 1**	**Osobný prístav – var. 2**
Ovzdušie	Emisie z lodnej dopravy	-1	-1/0	-1/0	-1	-1
	Emisie z pozemnej nákladnej dopravy	-2	-1/0	-1/0	-1	-1
	Emisie z pozemnej osobnej dopravy	-1	-1	-1	-1/-2	-1
Celkové hodnotenie pre jednotlivé varianty		-2	-1	-1	-1/-2	-1
Vodné pomery	Kvalita vody: riziko kontaminácie počas výstavby	-2	0	0	-1	-1/+1
	Kvalita vody: riziko kontaminácie počas prevádzky prístavu (lode a zariadenia prístavu)	-1	-1	-1	-1	0/-1
	Hydromorfológia: fyzikálne charakteristiky útvarov povrchových vôd (SKD0016, SKD0019)	-1	0	0	-1	-1
Celkové hodnotenie pre jednotlivé varianty		-2	-1	-1	-1	-1/+1
Pôdy a horninové prostredie	Zábery poľnohospodárskej	-2	0	0	0	0

	a lesnej pôdy					
	Výstavba nových spevnených plôch (prístupové cesty, spevnenie brehov, a pod.)	?	?	?	?	?
Celkové hodnotenie pre jednotlivé varianty		-2	?	?	?	?
Príroda, krajina a chránené územia	Územia sústavy Natura 2000	-2	-1	-1	-1	-1
	Chránené územia na národnej úrovni	-1	0	0	-1	-1
	Medzinárodné chránené územie - Ramsarské lokality	-2	-1	-1	-1	-1
	USES	-1	-1	-1	-1	-1
Celkové hodnotenie pre jednotlivé varianty		-2	-1	-1	-1	-1
Odpady a environmentálne záťaže	Produkcia odpadov	-1	-1	-1	-1	0/-1
	Environmentálne záťaže	0/+1	0/+1	0/+1	0	0
Celkové hodnotenie pre jednotlivé varianty		-1	-1	-1	-1	0/-1
Rizika spojené so zmenou klímy	Citlivosť z hľadiska povodní	0/?	0/?	0/?	0/?	0/?
	Sucho/nízky stav vody	-1/0/?	-1/0/?	-1/0/?	-1/0/?	-1/0/?
	Zamŕzanie a námrazy	0/?	0/?	0/?	0/?	0/?
Celkové hodnotenie pre jednotlivé varianty		-1/0/?	-1/0/?	-1/0/?	-1/0/?	-1/0/?
Hluk	Hluk počas premávky prístavu (lode)	-2	-1/-2	-1	-1	-1
	Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä	-2	-1/-2	-1	-1	až -2

	pozemná doprava)					
Celkové hodnotenie pre jednotlivé varianty		-2	-1/-2	-1	-1	-1/-2
Zdravie obyvateľov	Emisie z lodnej dopravy	+1	+1	+1	-1	0/+1
	Emisie z pozemnej dopravy	+1/-1	0/+1	0/+1	-1	0
	Hluk počas premávky prístavu (lode)	+1	+1	+1	-1	0
	Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)	+1/-1	+1	+1	-1	0
	Riziko havárií lodí	0/+1	0/+1	0/+1	-1	0/+1
Celkové hodnotenie pre jednotlivé varianty		-1	+1	+1	-1	+1
Kultúrne dedičstvo	Integrita a prístupnosť historických technických monumentov	0	0	0	0	+1

IV.1.1 Hodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na jednotlivé zložky a faktory životného prostredia a zdravie obyvateľstva

IV.1.1.1 Vplyvy na ovzdušie

Po vyhodnotení vplyvov jednotlivých variantov sa ukázali byť hľadiska vplyvov na ovzdušie najvhodnejšími variantami rozvoja nákladného prístavu varianty 2 a 3 (z dôvodu premiestenia nákladných činností ďalej od centra mesta), respektíve variant 2 rozvoje osobného prístavu (najmä z dôvodu predpokladaného odľahčenia vo stávajúcom stave preťažené lokality Staré Mesto), ktoré predstavujú možnosti zlepšení kvality ovzdušia oproti stávajúcemu 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.

IV.1.1.1.1 Nulový variant

Pre súčasné plnenie legislatívnych záväzkov je dôležitý rok 2005, ktorý sa z hľadiska porovnávania považuje za základný. Charakter trendu emisií znečisťujúcich látok od tohto roku je klesajúci vo väčšine sektorov ekonomiky a to v dôsledku legislatívnych opatrení, zavádzanie nových environmentálnych technológií, ako aj z ekonomických dôvodov. Pokles v posledných rokoch je však veľmi nevýrazný. Je možné predpokladať, že v horizonte nasledujúcich rokov dôjde k pokračovaniu tohto trendu, pričom lokálne môžu vznikať 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.

IV.1.1.1.2 Nákladný prístav – variant 1: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle

Realizáciou tohto variantu by oproti nulovému stavu došlo ku zhoršeniu súčasného stavu ovzdušia v lokalite Vlčie Hrdlo, kde v súčasnej dobe nie sú sústredené žiadne nákladne činnosti a kde sa zároveň v blízkom okolí nachádzajú rekreačné objekty.

Emisie z lodnej dopravy	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, kde sa nachádza chatová oblasť a niekoľko rodinných domov. Situácia z hľadiska emisií z lodnej dopravy sa teda oproti nulovemu variantu nezlepší.
Emisie z pozemnej nákladnej dopravy	Dôjde k možnému významnému navýšeniu emisií z nákladnej dopravy s ohľadom na nové aktivity v lokalite Vlčie hrdlo.
Emisie z pozemnej osobnej dopravy	Oproti nulovému variantu nedôjde k zásadným zmenám z hľadiska emisií z pozemnej osobnej dopravy.

IV.1.1.1.3 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. Toto predpokladané zlepšenie nie je možné s ohľadom na dostupnosť presných dát (dopravný model) kvantifikovať.

Emisie z lodnej dopravy	Dôjde k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta – predpokladá sa teda, že z hľadiska emisií z lodnej dopravy dôjde k miernemu zlepšeniu súčasného stavu.
Emisie z pozemnej nákladnej dopravy	Dôjde k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta – predpokladá sa teda, že z hľadiska emisií z lodnej dopravy dôjde k miernemu zlepšeniu súčasného stavu.
Emisie z pozemnej osobnej dopravy	Tento variant nebude mať z hľadiska emisií z pozemnej osobnej dopravy vplyv na súčasný stav kvality ovzdušia.

IV.1.1.1.4 Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Podobne ako pri variantu 2 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. Toto predpokladané zlepšenie nie je možné s ohľadom na dostupnosť presných dát (dopravný model) kvantifikovať.

Emisie z lodnej dopravy	Dôjde k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta – predpokladá sa teda, že z hľadiska emisií z lodnej dopravy dôjde k miernemu zlepšeniu súčasného stavu.
Emisie z pozemnej nákladnej dopravy	Dôjde k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta – predpokladá sa teda, že z hľadiska emisií z lodnej dopravy dôjde k miernemu zlepšeniu súčasného stavu.
Emisie z pozemnej osobnej dopravy	Tento variant nebude mať z hľadiska emisií z pozemnej osobnej dopravy vplyv na súčasný stav kvality ovzdušia.

IV.1.1.1.5 Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji

V porovnaní s nulovým variantom môže pri tejto variante dôjsť k miernemu zhoršeniu súčasnej kvality ovzdušia na lokálnej úrovni, a to najmä vplyvom realizácie nových parkovacích plôch, prístupových komunikácií t.j. pozemné aktivity súvisiace s rozšírením osobného prístavu.

Emisie z lodnej dopravy	Oproti súčasnému stavu dôjde pri tomto variantu k rozšíreniu osobného prístavu do lokality Eurovea a na pravý breh Dunaja v lokalite Petržalka. Predpokladá sa tu preto vyššia koncentrácia emisií z lodnej dopravy. Avšak s ohľadom na súčasné zdroje znečistenia ovzdušia v centre mesta (najmä automobilová doprava) je možné predpokladať, že príspevok lodnej dopravy z hľadiska emisií do ovzdušia nebude ani v budúcnosti významný a teda je možné konštatovať, že rozvojom osobného prístavu v tomto variantu nedôjde k významnému zhoršeniu súčasného stavu.
Emisie z pozemnej	V prípade osobného prístavu môžu emisie z pozemnej nákladnej dopravy

nákladnej dopravy	vznikať predovšetkým v období výstavby, prípadne v rámci zásobovania nových objektov. Oproti súčasnému stavu bude príspevok k emisiám do ovzdušia nevýznamný.
Emisie z pozemnej osobnej dopravy	V rámci rozširovania osobného prístavu sa počíta s dobudovaním kapacít pre linkovú pravidelnú osobnú dopravu a budovaním parkovísk pre návštevníkov, prípadne aj s budovaním nových prístupových ciest. Z hľadiska emisií z pozemnej osobnej dopravy sa môže kvalita ovzdušia na lokálnej úrovni oproti súčasnému stavu zhoršiť.

IV.1.1.1.6 Osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav

Hoci v porovnaní s nulovým variantom môže pri tomto variantu dôjsť k miernemu zhoršeniu súčasnej kvality ovzdušia na lokálnej úrovni, a to najmä vplyvom realizácie nových parkovacích plôch, prístupových komunikácií a iného, k rozšírenému osobnému prístavu, naopak oproti variantu osobného prístavu 1, tento variant odľahčí preťaženú lokalitu Staré Mesto.

Emisie z lodnej dopravy	Oproti súčasnému stavu dôjde pri tomto variantu 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. Predpokladá sa tu preto vyššia koncentrácia emisií z lodnej dopravy. Avšak s ohľadom na súčasné zdroje znečistenia ovzdušia v centre mesta (najmä automobilová doprava)je možné predpokladať, že príspevok lodnej dopravy z hľadiska emisií do ovzdušia nebude ani v budúcnosti významný a teda je možné konštatovať, že rozvojom osobného prístavu v tomto variantu nedôjde k významnému zhoršeniu súčasného stavu.
Emisie z pozemnej nákladnej dopravy	V prípade osobného prístavu môžu emisie z pozemnej nákladnej dopravy vznikať predovšetkým v období výstavby, prípadne v rámci zásobovania nových objektov. Oproti súčasnému stavu bude príspevok k emisiám do ovzdušia nevýznamný.
Emisie z pozemnej osobnej dopravy	V rámci rozširovania osobného prístavu sa počíta s dobudovaním kapacít pre linkovú pravidelnú osobnú dopravu a budovaním parkovísk pre návštevníkov, prípadne aj s budovaním nových prístupových ciest. Z hľadiska emisií z pozemnej osobnej dopravy sa môže kvalita ovzdušia na lokálnej úrovni oproti súčasnému stavu zhoršiť. Avšak oproti variantu osobného prístavu 1, tento variant odľahčí preťaženú lokalitu Staré Mesto.

IV.1.1.2 Vplyvy na vodné pomery

Napĺňaním cieľov strategického dokumentu dôjde k ovplyvneniu vodných pomerov.

Z pohľadu ochrany povrchových a podzemných vôd sa ako vhodné javia 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 prevažujúcimi očakávané pozitíva 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. Predpokladané vplyvy sú bližšie komentované u jednotlivých variantov. 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 Masterplanu 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.

Vzhľadom k malé podrobnosti podkladov a nedostatku informácií o konkrétnych aktivitách navrhovaných v rámci Masterplanu je nutné toto hodnotenie považovať za rámcové. Súlad konkrétnych projektov s požiadavkami rámcovej smernice o vodách musí byt posúdený v rámci ich projektovej prípravy (posúdenia podľa § 16a zákona č. 364/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov).

IV.1.1.2.1 Nulový variant

Nerealizáciou strategického dokumentu je potrebné 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 už 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.

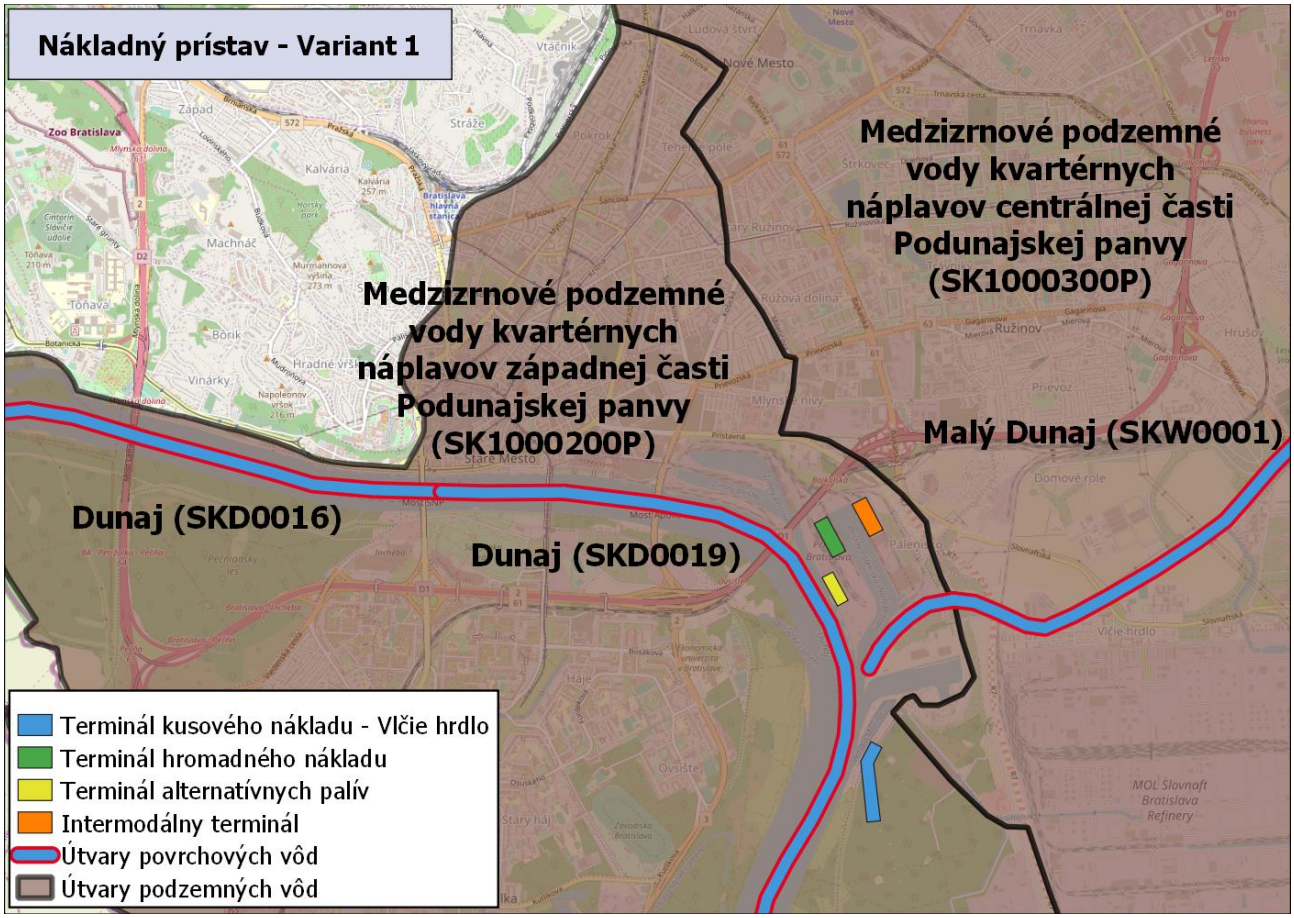
IV.1.1.2.2 Nákladný prístav – variant 1: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle

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

Kvalita vody: riziko kontaminácie počas výstavby	Realizácia nového bazénu v lokalite Vlčie hrdlo by bola spojená s extrémne veľkým objemom zemných a stavebných prác v kontakte s povrchovou aj podzemnou vodou a riziko kontaminácie vôd je preto značné, rovnako tak 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 medzihraničneho útvaru podzemných vôd (GWB-8) a zasahuje taktiež do CHVO Žitný ostrov.
Kvalita vody: riziko kontaminácie počas prevádzky prístavu (lode a zariadenia prístavu)	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.
Hydromorfológia: fyzikálne charakteristiky útvarov povrchových vôd (SKD0016, SKD0019)	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.

Obrázok 27 Schéma lokalizácie variantu 1 nákladného prístavu vzhľadom k vodným pomerom



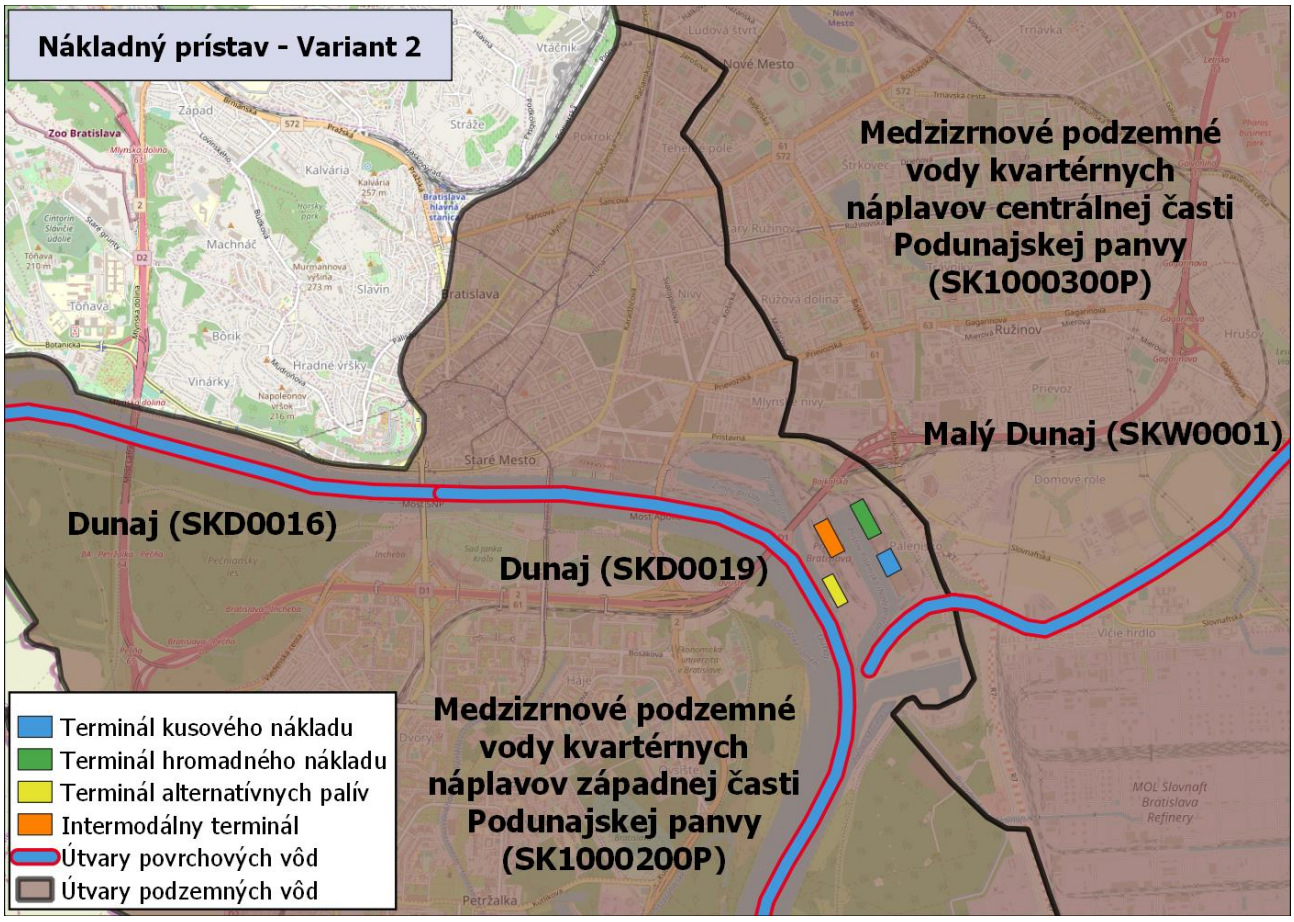
Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (WISE WFD Reference spatial data sets, 2019). Umiestenie variantov prístavu prevzaté zo Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (verzia január 2020).

IV.1.1.2.3 Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Variant 2 nákladného prístavu je možné celkovo 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.

Kvalita vody: riziko kontaminácie počas výstavby	Predpokladať je možné vykonávanie stavebných úprav 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 bazény sa nepredpokladá a na úrovni posúdenia strategického dokumentu je vplyv hodnotený ako nevýznamný.
Kvalita vody: riziko kontaminácie počas prevádzky prístavu (lode a zariadení prístavu)	Prístav bude stále predstavovať bodový zdroj znečistenia. Koncentrácia prekládkových aktivít v bazénu Pálenisko môže zvýšiť riziko znečistenia Malého Dunaja ktorého nápustný objekt leží v bazénu Pálenisko. Celkovo je však možné predpokladať zlepšenie oproti súčasnému stavu. Vzhľadom k modernizácii prístavných zariadení a zavadzaniu inovatívnych technológií šetrnejších voči životnému prostrediu je možné predpokladať obmedzenie množstva znečisťujúcich látok, ktoré sa môžu do vodného prostredia dostavať pri bežnej prevádzke prístavu, lepšie usporiadanie prístavu a modernizácia systému riadenia lodnej prevádzky obmedzí riziko havárií.
Hydromorfológia: fyzikálne charakteristiky útvarov povrchových vôd (SKD0016, SKD0019)	Dôjde ku zmene usporiadania prístavu, úpravami budú takmer výhradne dotknuté súčasné bazény.

Obrázok 28 Schéma lokalizácie variantu 2 nákladného prístavu vzhľadom k vodným pomerom



Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (WISE WFD Reference spatial data sets, 2019). Umiestenie variantov prístavu prevzaté zo Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (verzia január 2020).

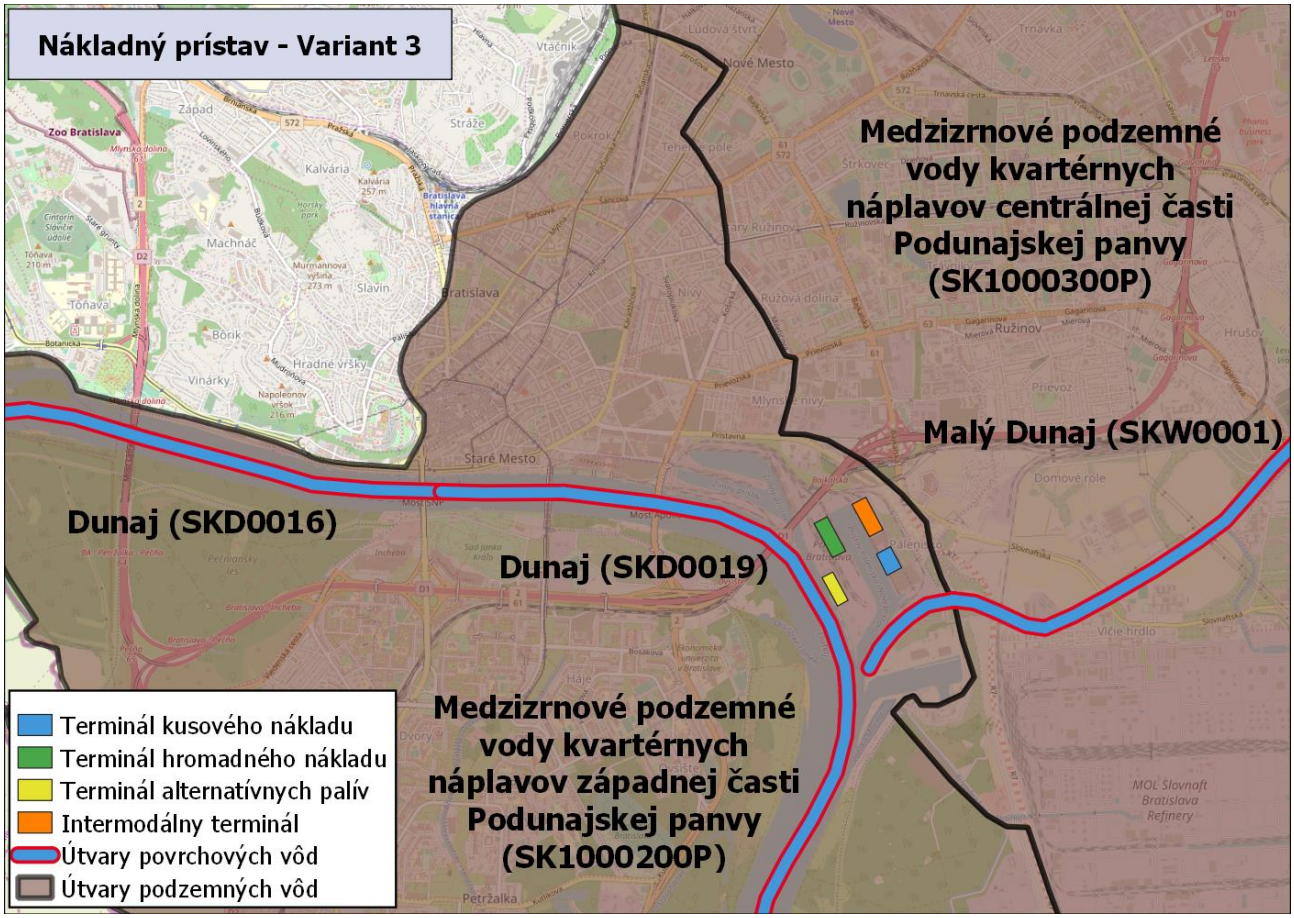
IV.1.1.2.4 Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Variant 3 nákladného prístavu je možné celkovo 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.

Kvalita vody: riziko kontaminácie počas výstavby	Predpokladať je možné vykonávanie stavebných úprav 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 bazény sa nepredpokladá a na úrovni posúdenia strategického dokumentu je vplyv hodnotený ako nevýznamný.
Kvalita vody: riziko kontaminácie počas prevádzky prístavu (lode a zariadení	Prístav bude stále predstavovať bodový zdroj znečistenia. Koncentrácia prekládkových aktivít v bazénu Pálenisko môže zvýšiť riziko znečistenia Malého Dunaja ktorého nápustný objekt leží v bazénu Pálenisko. Celkovo je však možné predpokladať zlepšenie oproti súčasnému stavu. Vzhľadom

prístavu)	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.
Hydromorfológia: fyzikálne charakteristiky útvarov povrchových vôd (SKD0016, SKD0019)	Dôjde ku zmene usporiadania prístavu, úpravami budú takmer výhradne dotknuté súčasné bazény.

Obrázok 29 Schéma lokalizácie variantu 3 nákladného prístavu vzhľadom k vodným pomerom



Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (WISE WFD Reference spatial data sets, 2019). Umiestenie variantov prístavu prevzaté zo Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (verzia január 2020).

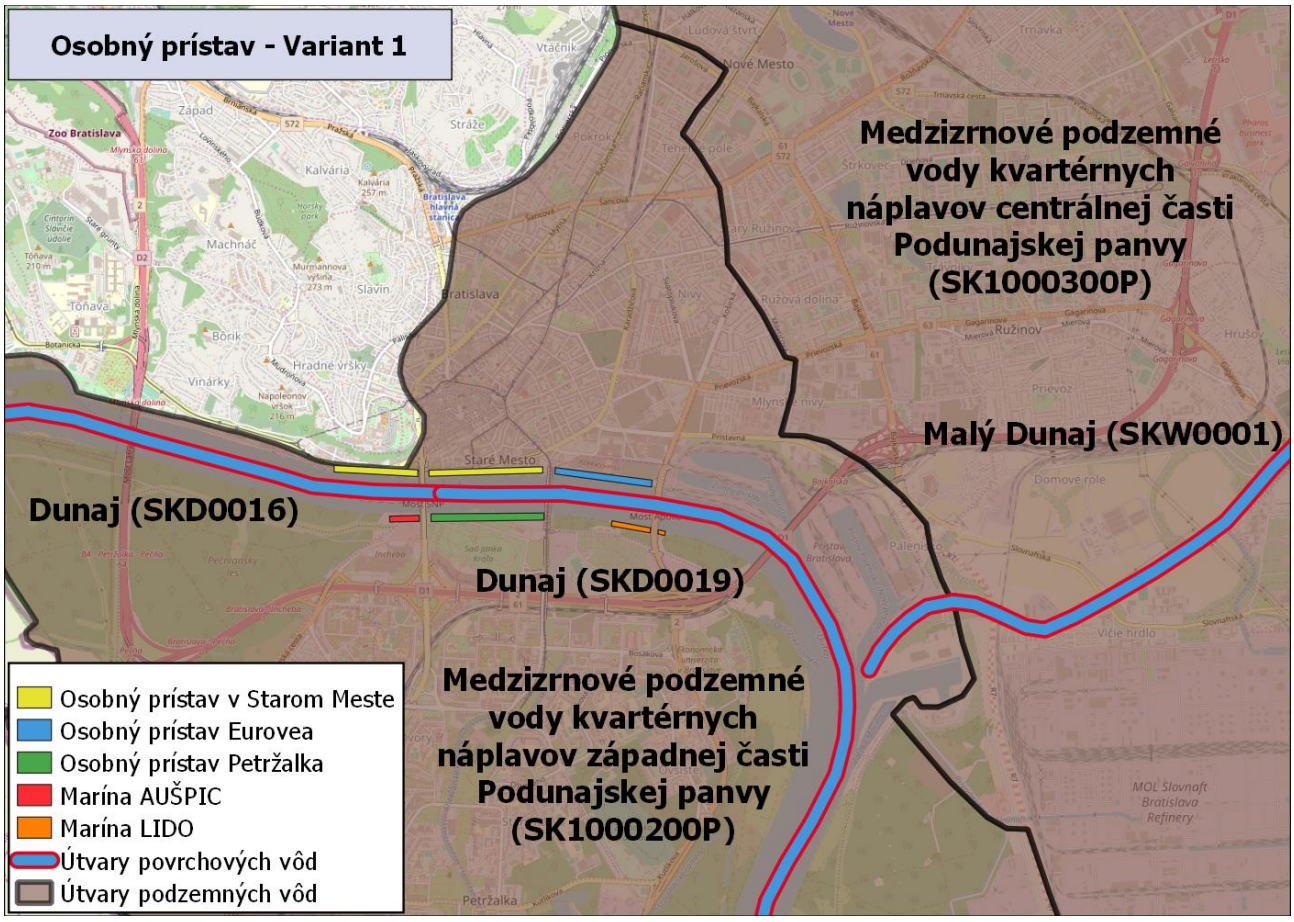
IV.1.1.2.5 Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji

Variant 1 osobného prístavu predpokladá modernizáciu súčasných nevyhovujúcich prístavných zariadení, ale zároveň dosť podstatné 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.

Kvalita vody: riziko kontaminácie počas výstavby	Realizácia bude spojená s vykonávaním zemných a stavebných prác na hlavnom toku Dunaja. S väčším objemom zemných a stavebných prác bude spojená realizácia marín Lido a Aušpic. 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 preto na úrovni posúdenia strategického dokumentu hodnotené ako mierne negatívne. Riziko negatívneho ovplyvnenia vodného zdroja musí byť detailne preverené na projektovej úrovni na podklade podrobného IGHG prieskumu.
Kvalita vody: riziko kontaminácie počas prevádzky prístavu (lode a zariadení prístavu)	V osobnom prístave dôjde k modernizácii prístavných zariadení, ale zároveň je predpokladané podstatné navýšenie intenzity prevádzky osobných a rekreačných lodí.
Hydromorfológia: fyzikálne charakteristiky útvarov povrchových vôd (SKD0016, SKD0019)	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 len koncová časť vodného útvaru v intraviláne Bratislavy, kde je koryto Dunaje už za súčasného stavu upravené. Fyzikálne charakteristiky VÚ budú ovplyvnene len lokálne a je možné predpokladať, že tieto zásahy nebudú mať dopad na ekologický stav VÚ SKD0016.

Obrázok 30 Schéma lokalizácie variantu 1 osobného prístavu vzhľadom k vodným pomerom



Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (WISE WFD Reference spatial data sets, 2019). Umiestenie variantov prístavu prevzaté zo Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (verzia január 2020).

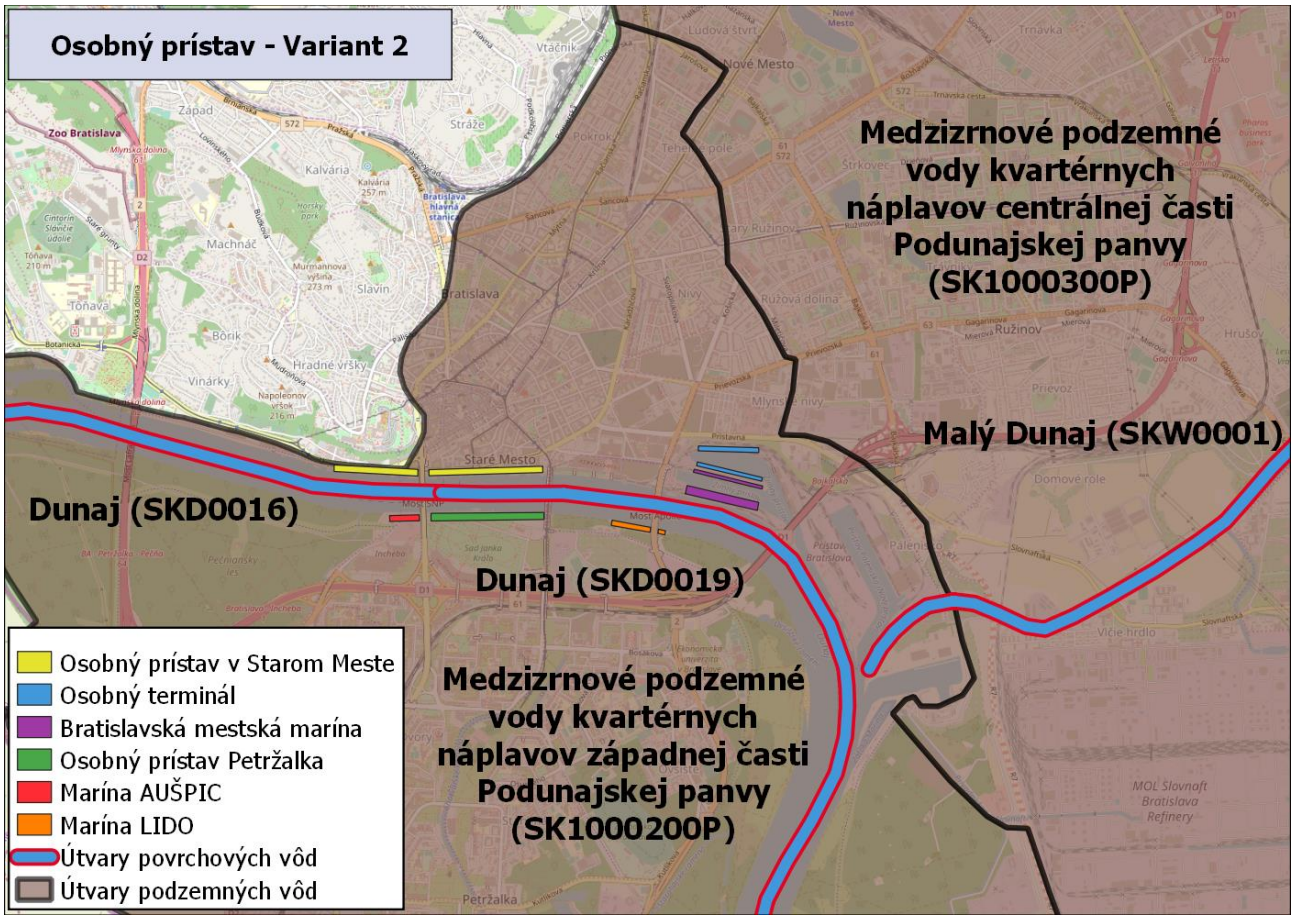
IV.1.1.2.6 Osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav

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. Ďalším potenciálnym pozitívom je uvažovaná sanácia environmentálnej záťaže v Zimnom prístave.

Kvalita vody: riziko kontaminácie počas výstavby	Realizácia bude spojená s vykonaním zemných a stavebných prac 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 preto na úrovni poúdenia strategického dokumentu hodnotené ako mierne negatívne. Riziko negatívneho ovplyvnenia vodného zdroja musí byt detailne preverené na projektovej úrovni na podklade podrobného IGHG prieskumu. 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.
Kvalita vody: riziko kontaminácie počas prevádzky prístavu (lode a zariadení prístavu)	V osobnom prístave dôjde k modernizácii prístavných zariadení, ale zároveň je predpokladané podstatné 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.
Hydromorfológia: fyzikálne charakteristiky útvarov povrchových vôd (SKD0016, SKD0019)	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 len koncová časť vodného útvaru v intraviláne Bratislavy, kde je koryto Dunaja už za súčasného stavu upravené. Fyzikálne charakteristiky VÚ budú ovplyvnené len lokálne a je možné predpokladať, že tieto zásahy nebudú mať dopad na ekologický stav VÚ SKD0016.

Obrázok 31 Schéma lokalizácie variantu 2 osobného prístavu vzhľadom k vodným pomerom



Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (WISE WFD Reference spatial data sets, 2019). Umiestenie variantov prístavu

prevzaté zo Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (verzia január 2020).

IV.1.1.3 Vplyvy na pôdy a horninové prostredie

Z hľadiska možných vplyvov na pôdy a horninové prostredie neboli identifikované rizika 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 LPIS lesná pôda. Vplyvy variantu 1 nákladného prístavu je teda možné hodnotiť ako významné negatívne. Takisto existuje riziko nesúhlasu orgánov ochrany životného prostredia s rozširovaním prístavu a zabratím lužného lesa.

S ohľadom na nedostatok informácií o možnom rozsahu nových spevnených plôch je nutné tieto vplyvy vyhodnotiť na projektovej úrovni.

IV.1.1.3.1 Nulový variant

Každoročne poľnohospodársky pôdny fond na Slovensku prichádza o ornú pôdu v dôsledku zástavby, urbanizácie, rozvoja dopravy a cestovného ruchu, budovania infraštruktúry a pod. Podobná situácia je aj v Bratislavskom kraji, kde tiež 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, výstavba rodinných a bytových domov, výstavba výrobných a obchodno-skladovacích komplexov, nákupných a nákupno-zábavných centier, logistických prevádzok, priemyselných parkov a iné. 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. výšky. Väčší výskyt prívalových zrážok môže zvyšovať nebezpečia erózie pôdy. Očakáva sa zvýšenie intenzít mineralizácie dusíka v pôde a intenzít tvorby dusičnanov. Nemožno vylúčiť ani vyššie produkcie a úniky N_2O z pôdy (skleníkový vplyv).

IV.1.1.3.2 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. Takisto existuje riziko nesúhlasu orgánov ochrany životného prostredia s rozširovaním prístavu a zabratím lužného lesa.

Zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy	V lokalite Vlčie hrdlo, v mieste uvažovaného nového bazénu sa vyskytuje podľa registru pôdy LPIS lesná pôda. Vplyvy je možné preto hodnotiť ako významné negatívne.
Výstavba nových spevnených plôch (prístupové cesty, spevnení brehov, a pod.)	V súčasnej dobe nie je možné určiť plochu nových prístupových ciest, parkovísk, nástupíšť, atď.

IV.1.1.3.3 Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Z hľadiska záberu poľnohospodárskej a lesnej pôdy neboli zaznamenané strety. Z hľadiska kvantifikácie spevnených plôch nie je možné vplyvy varianty pre nedostatok informácií v tejto fáze hodnotiť.

Zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy	Z hľadiska stupňa kvality pod, riešené územie nezasahuje do žiadnej chránenej bonitovanej pôdno-ekologickej jednotky (BPEJ), ani lesnej pôdy.
Výstavba nových spevnených plôch (prístupové cesty, spevnení brehov, a pod.)	V súčasnej dobe nie je možné určiť plochu nových prístupových ciest, parkovísk, nástupíšť, atď.

IV.1.1.3.4 Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Z hľadiska záberu poľnohospodárskej a lesnej pôdy neboli zaznamenané strety. Z hľadiska kvantifikácie spevnených plôch nie je možné vplyvy varianty pre nedostatok informácií v tejto fáze hodnotiť.

Zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy	Z hľadiska stupňa kvality pod, riešené územie nezasahuje do žiadnej chránenej bonitovanej pôdno-ekologickej jednotky (BPEJ), ani lesnej pôdy.
Výstavba nových spevnených plôch (prístupové cesty, spevnení brehov, a pod.)	V súčasnej dobe nie je možné určiť plochu nových prístupových ciest, parkovísk, nástupíšť, atď.

IV.1.1.3.5 Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji

Z hľadiska záberu poľnohospodárskej a lesnej pôdy neboli zaznamenané strety. Z hľadiska kvantifikácie spevnených plôch nie je možné vplyvy varianty pre nedostatok informácií v tejto fáze hodnotiť.

Zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy	Z hľadiska stupňa kvality pod, riešené územie nezasahuje do žiadnej chránenej bonitovanej pôdno-ekologickej jednotky (BPEJ), ani lesnej pôdy.
Výstavba nových spevnených plôch (prístupové cesty, spevnení brehov, apod.)	V súčasnej dobe nie je možné určiť plochu nových prístupových ciest, parkovísk, nástupíšť, atď.

IV.1.1.3.6 Osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav

Z hľadiska záberu poľnohospodárskej a lesnej pôdy neboli zaznamenané strety. Z hľadiska kvantifikácie spevnených plôch nie je možné vplyvy varianty pre nedostatok informácií v tejto fáze hodnotiť.

Zábery poľnohospodárskej	Z hľadiska stupňa kvality pod, riešené územie nezasahuje do žiadnej

a lesnej pôdy	chránenej bonitovanej pôdno-ekologickej jednotky (BPEJ), ani lesnej pôdy.
Výstavba nových spevnených plôch (prístupové cesty, spevnení brehov, apod.)	V súčasnej dobe nie je možné určiť plochu nových prístupových ciest, parkovísk, nástupíšť, atď.

IV.1.1.4 Príroda, krajina a chránené územia

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, a nový bazén v lokalite Vlčie hrdlo významne negatívne zasiahne aj priamo do Ramsarskej lokality Dunajské luhy. Všetky ostatné varianty budú mať na lokalitu mierne negatívny vplyv. Oba varianty rozvoja osobného prístavu budú mať vplyv na CHA Soví les.

Všetky varianty budú mať na hydrický biokoridor medzinárodného významu negatívny vplyv v dôsledku rizika havárie na termináli alternatívnych palív.

Zhrnutie vplyvov na územia sústavy Natura 2000

Vyhodnotenie vplyvu strategického zámeru na jednotlivé lokality sústavy Natura 2000 a ich predmety ochrany je podrobnejšie uvedené v prílohe 4. Pri spracovaní vyhodnotenia nemohli byť použité ako podklad o cieľoch ochrany programy starostlivosti o dotknuté územia, pretože takéto plány ešte neboli schválené a ani neboli zverejnené ich návrhy[4][5]. Informácie o cieľoch ochrany boli preto pri hodnotení vplyvov expertne odvodené z dostupných podkladov o návrhoch jednotlivých území (SOVS, 2004, ŠOP SR, 2015), z SDF formulára[6] a zo správ SR podľa smerníc o vtákoch[7] a biotopoch[8].

Na základe týchto expertných odhadov je konštatované, že pri väčšine predmetov ochrany nedôjde k ohrozeniu (expertne predpokladaných) 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 dôjde k významne negatívnemu ovplyvneniu CHVÚ Dunajské luhy a mierne negatívnemu 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. Do tej doby by mali byť dostupné aj informácie o stanovaných cieľoch ochrany a podrobnejšie špecifikácie projektov. Vylúči sa tým istá miera neistoty, ktorá je pri hodnotení na strategickej úrovni prítomná.

[4] Schválené a pripravované programy starostlivosti o CHVÚ https://www.minzp.sk/natura2000/chranene-vtacie-uzemia/programy-starostlivosti-chvu.html
[5] Schválené programy starostlivosti o chránené územia vrátane ÚEV http://www.sopsr.sk/web/?cl=119
[6] Aktuálny SDF Slovenskej republiky http://cdr.eionet.europa.eu/sk/eu/n2000/
[7] Aktuálne správa SR podľa smernice o vtákoch (http://cdr.eionet.europa.eu/sk/eu/art12/)
[8] Aktuálna správa SR podľa smernice o biotopoch (http://cdr.eionet.europa.eu/sk/eu/art17/)

Porovnanie variantov

Ako najhodnejšie varianty z hľadiska vplyvov na územia Natura 2000 sú teda varianty 2 a 3 pre nákladný prístav – tak ako oba varianty osobného prístavu majú odhadnuté mierne negatívne vplyvy. Z hľadiska vplyvu na národne chránené územia sú najvhodnejšie varianty 2 a 3 nákladného prístavu. Z hľadiska vplyvu na Ramsarskú lokalitu Dunajské luhy je nevhodný variant 1 nákladného prístavu – všetky ostatné varianty majú rovnaký mierne negatívny vplyv. Vplyv na nadregionálny koridor Dunaj je pri všetkých variantoch rovnaký. Celkovo je pri rozhodovaní o výbere variantu z hľadiska ekosystémov, biodiverzity a ochrany prírody potrebné vylúčiť variant 1 nákladného prístavu, ostatné varianty majú podobné vplyvy, ktoré je potrebné zmierniť navrhnutými opatreniami.

IV.1.1.4.1 Nulový variant

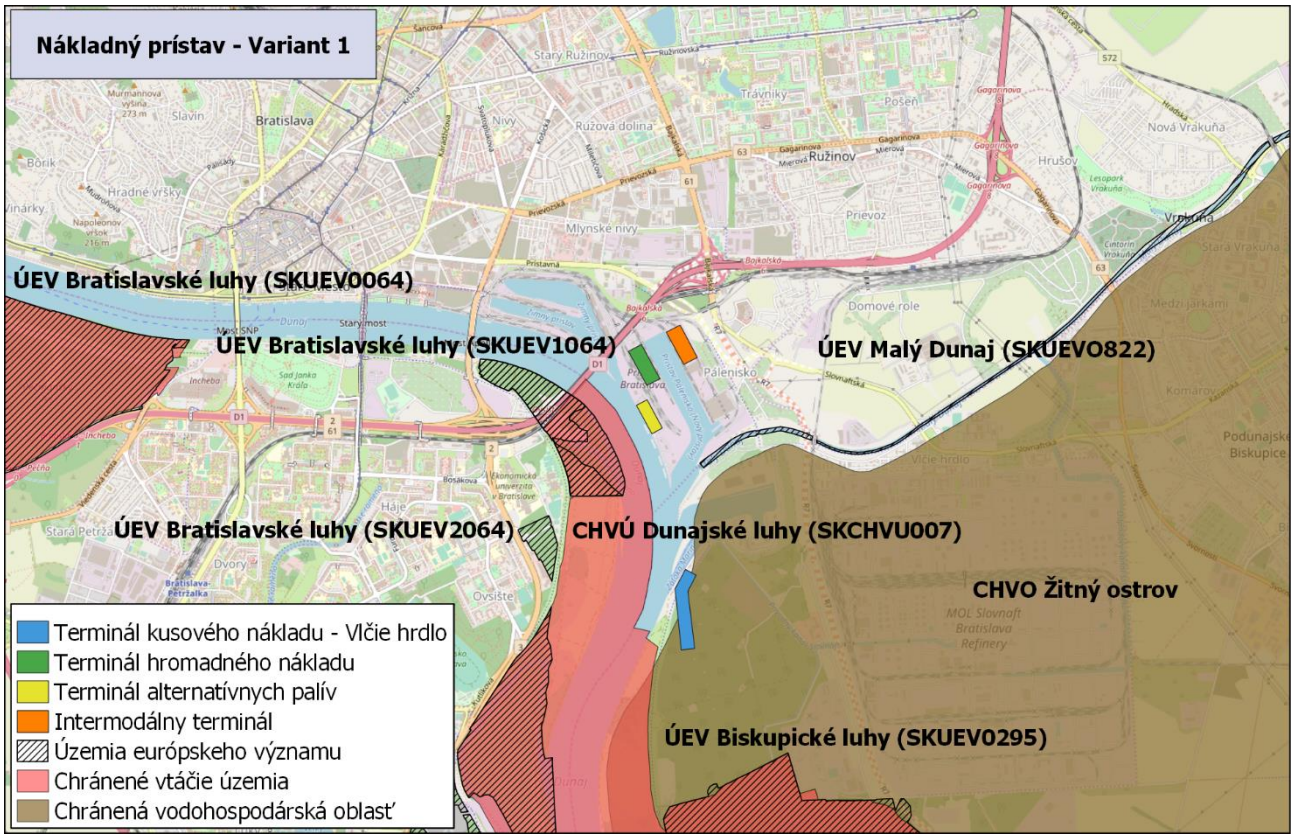
Z hľadiska vplyvov na ekosystémy, chránené územia, Ramsarskú lokalitu Dunajské luhy a územia Natura 2000 bude znamenať nerealizácia strategického dokumentu pokračovanie niektorých negatívnych vplyvov a rizík, ktoré už v súčasnosti v sledovanej oblasti pôsobia. Predovšetkým prerušenie možností migračného prepojenia pre terestrické druhy a v prípade ÚEV Malý Dunaj aj riziko znečistenia vôd, ktoré je ohrozujúce pre vodné predmety ochrany. Tieto riziká budú aj naďalej pôsobiť bez ohľadu na to či sa bude strategický dokument realizovať. Podobne riziko znečistenia toku Dunaja v prípade havárie v Bratislavskom prístave (všetky bazény a stojiská) bude bez modernizácie technologickej časti prístavu naďalej pretrvávať. Tieto vplyvy však pravdepodobne nebudú mať kritický negatívny vplyv na ekosystémy, biodiverzitu a chránené územia, budú len zhoršovať ich kvalitu.

IV.1.1.4.2 Nákladný prístav – variant 1: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle

Variant 1 rozvoja nákladného prístavu 1 je najmenej vhodný z hľadiska vplyvov na ekosystémy, biodiverzitu a chránené územia najmä z hľadiska vplyvu nového bazénu v lokalite Vlčie hrdlo.

Lokality sústavy Natura 2000	Variant 1 bude mať významný negatívny vplyv na CHVÚ Dunajské luhy a mierne negatívny vplyv na ÚEV Biskupické luhy, Malý Dunaj a Bratislavské luhy (pri všetkých troch územiach SKUEV0064, SKUEV1064, SKUEV2064).
Chránené územia na národní úrovni	Variant 1 bude mať mierne negatívny vplyv na CHÚ, najmä na CHKO Dunajské luhy a CHA Soví les
Ramsarské lokality	Variant 1, najmä nový bazén v lokalite Vlčie hrdlo bude zasahovať do RL Dunajské luhy
ÚSES	Variant bude mať mierne negatívny vplyv negatívny vplyv na nadregionálny hydrický koridor Dunaj dôležitý pre ryby (počas výstavby a riziká počas prevádzky)

Obrázok 32 Schéma lokalizácie variantu 1 nákladného prístavu vzhľadom k chráneným územiam



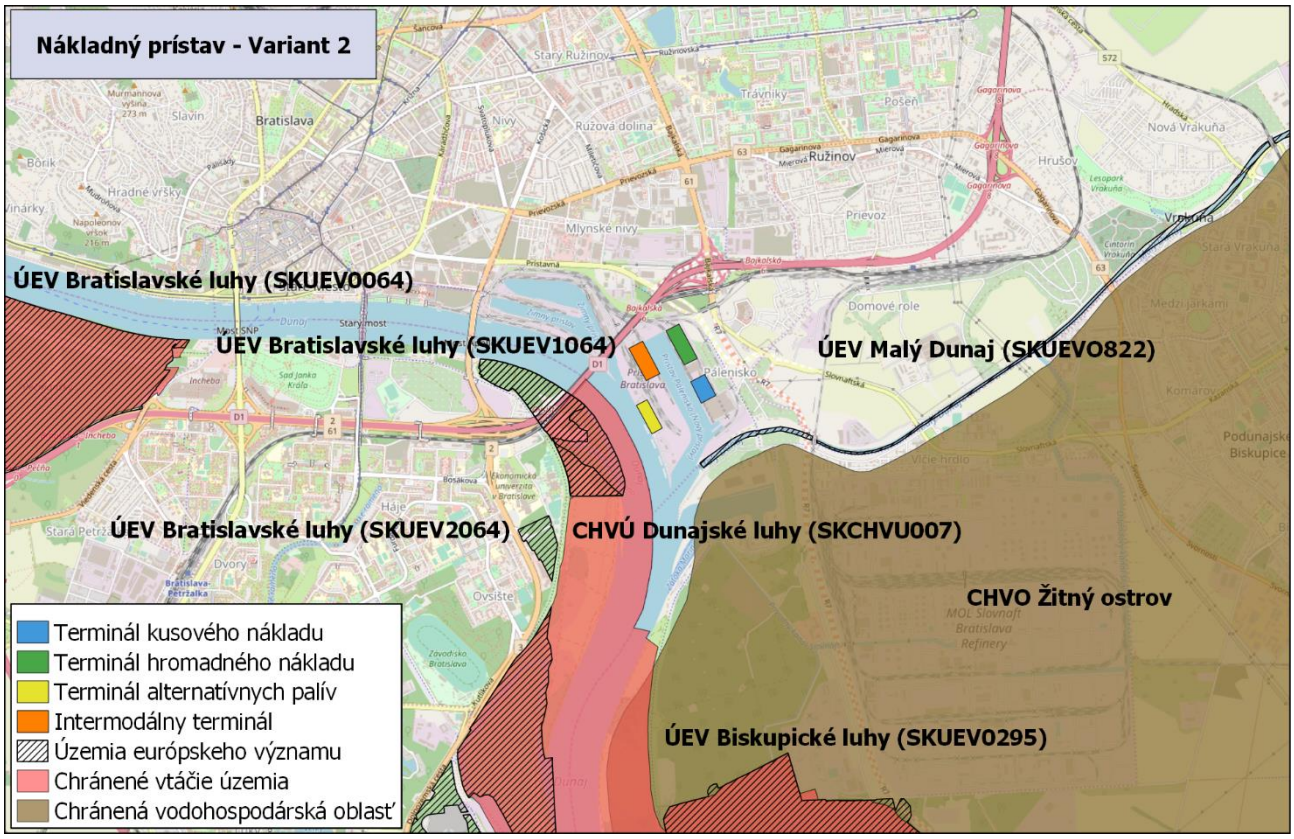
Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (Natura 2000 – Spatial data. 2019). Umiestenie variantov prístavu prevzaté zo Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (verzia január 2020).

IV.1.1.4.3 Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Variant 2 rozvoje nákladného prístavu bude mať na viaceré oblasti prírody mierne negatívne vplyvy, ktoré sa dajú zmierniť. Nulový vplyv sa očakáva na národne chránené územia.

Lokality sústavy Natura 2000	Variant 2 bude mať mierne negatívny vplyv na CHVÚ Dunajské luhy ÚEV Malý Dunaj a Bratislavské luhy
Chránené územia na národní úrovni	Variant 2 bude mať neutrálny vplyv na chránené územia národnej sústavy v okolí
Ramsarské lokality	Variant 2 môže pôsobiť mierne negatívne na RL Dunajské luhy, ktorá sa nachádza nižšie po toku
ÚSES	Variant bude mať mierne negatívny vplyv negatívny vplyv na nadregionálny hydrický koridor Dunaj dôležitý pre ryby (počas výstavby a riziká počas prevádzky)

Obrázok 33 Schéma lokalizácie variantu 2 nákladného prístavu vzhľadom k chráneným územiam



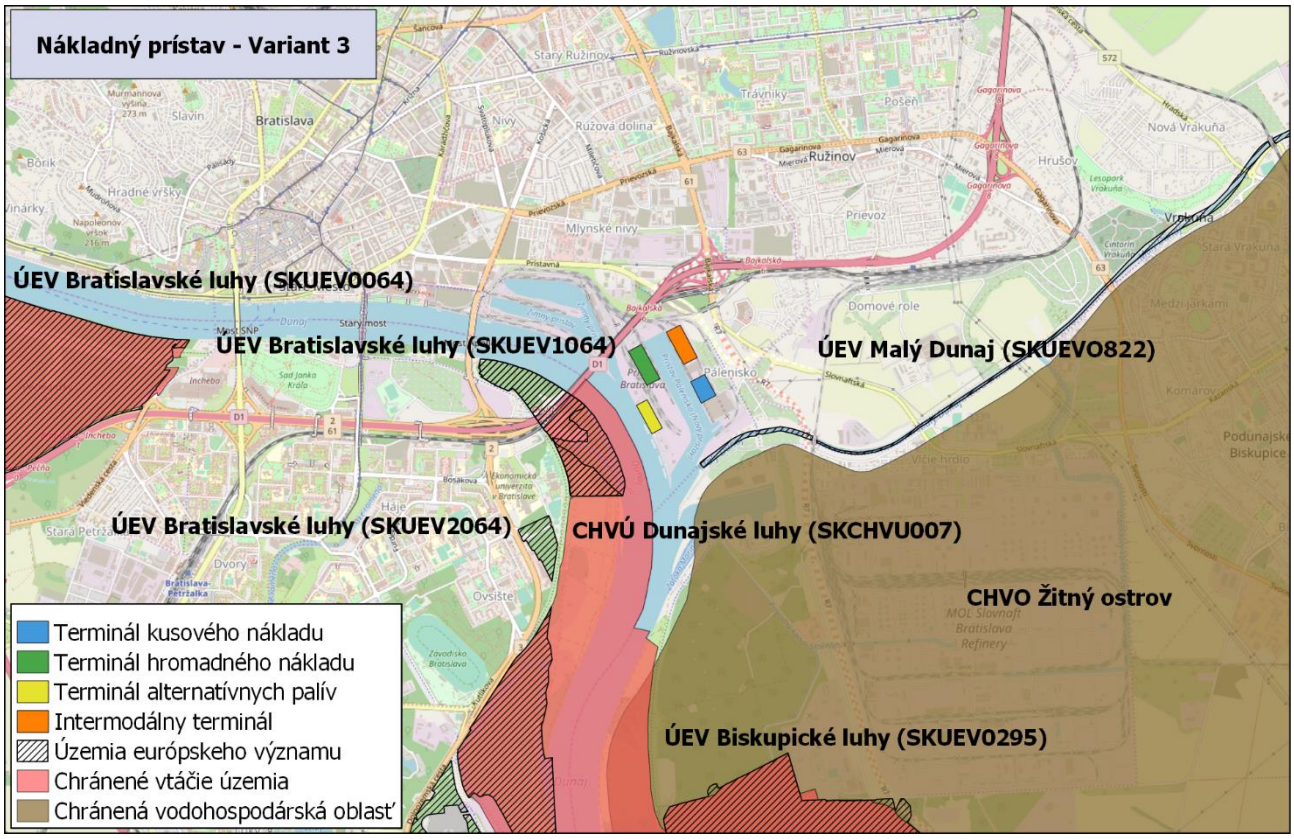
Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (Natura 2000 – Spatial data. 2019). Umiestenie variantov prístavu prevzaté zo Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (verzia január 2020).

IV.1.1.4.4 Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Variant 3 rozvoja nákladného prístavu bude mať na viaceré oblasti prírody mierne negatívne vplyvy, ktoré sa dajú zmierniť. Nulový vplyv sa očakáva na národne chránené územia.

Lokality sústavy Natura 2000	Variant 3 bude mať mierne negatívny vplyv na CHVÚ Dunajské luhy ÚEV Malý Dunaj a Bratislavské luhy
Chránené územia na národní úrovni	Variant 3 bude mať neutrálny vplyv na chránené územia národnej sústavy v okolí
Ramsarské lokality	Variant môže pôsobiť mierne negatívne na RL Dunajské luhy, ktorá sa nachádza nižšie po toku
ÚSES	Variant bude mať mierne negatívny vplyv negatívny vplyv na nadregionálny hydrický koridor Dunaj dôležitý pre ryby (počas výstavby a riziká počas prevádzky)

Obrázok 34 Schéma lokalizácie variantu 3 nákladného prístavu vzhľadom k chráneným územiam



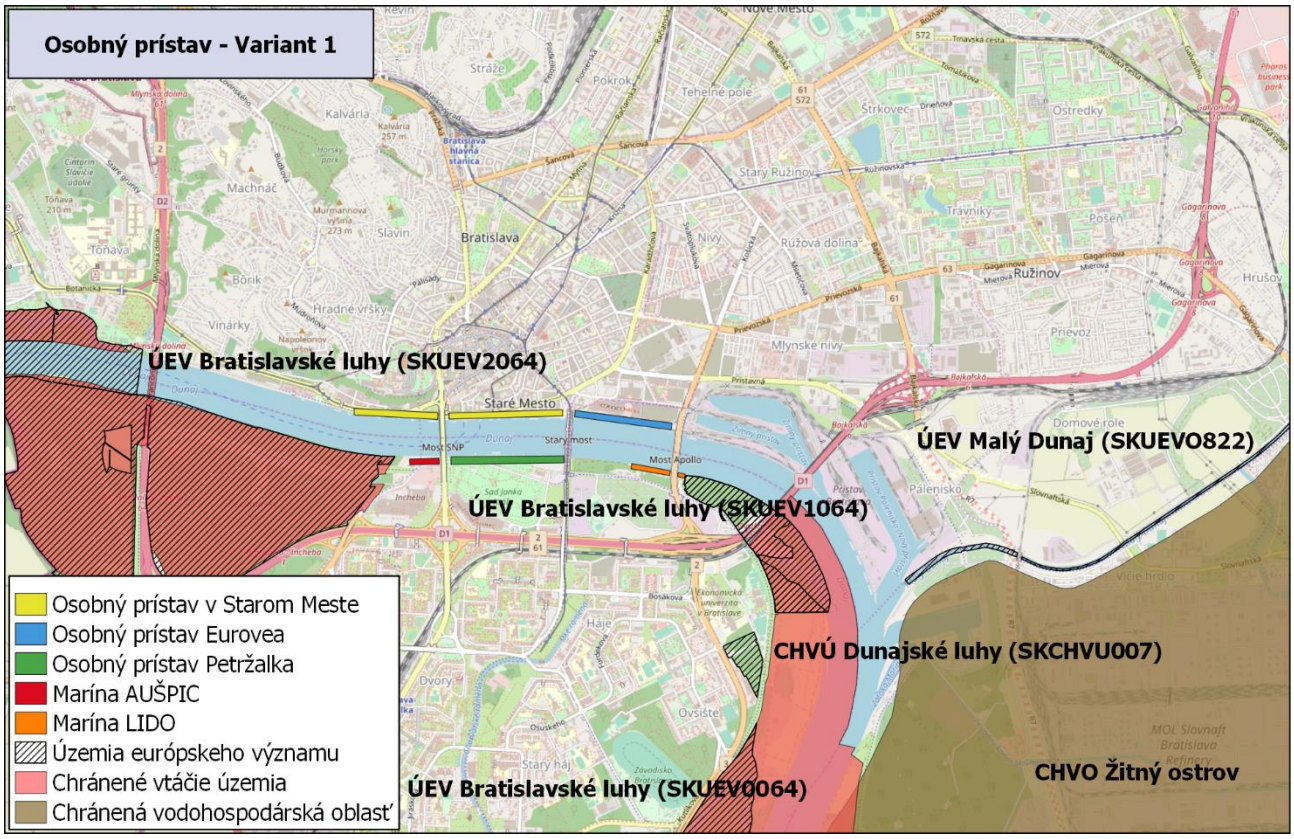
Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (Natura 2000 – Spatial data. 2019). Umiestenie variantov prístavu prevzaté zo Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (verzia január 2020).

IV.1.1.4.5 Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji

Variant 1 rozvoja osobného prístavu bude mať na viaceré oblasti prírody mierne negatívne vplyvy, ktoré sa dajú zmierniť.

Lokality sústavy Natura 2000	Variant 1 bude mať mierne negatívny vplyv na ÚEV Malý Dunaj a Bratislavské luhy
Chránené územia na národní úrovni	Variant 1 OP bude mať mierne negatívny vplyv na CHA Soví les.
Ramsarské lokality	Variant môže pôsobiť mierne negatívne na RL Dunajské luhy, ktorá sa nachádza nižšie po toku
ÚSES	Variant bude mať mierne negatívny vplyv negatívny vplyv na nadregionálny hydrický koridor Dunaj dôležitý pre ryby (počas výstavby a riziká počas prevádzky)

Obrázok 35 Schéma lokalizácie variantu 1 osobného prístavu vzhľadom k chráneným územiam



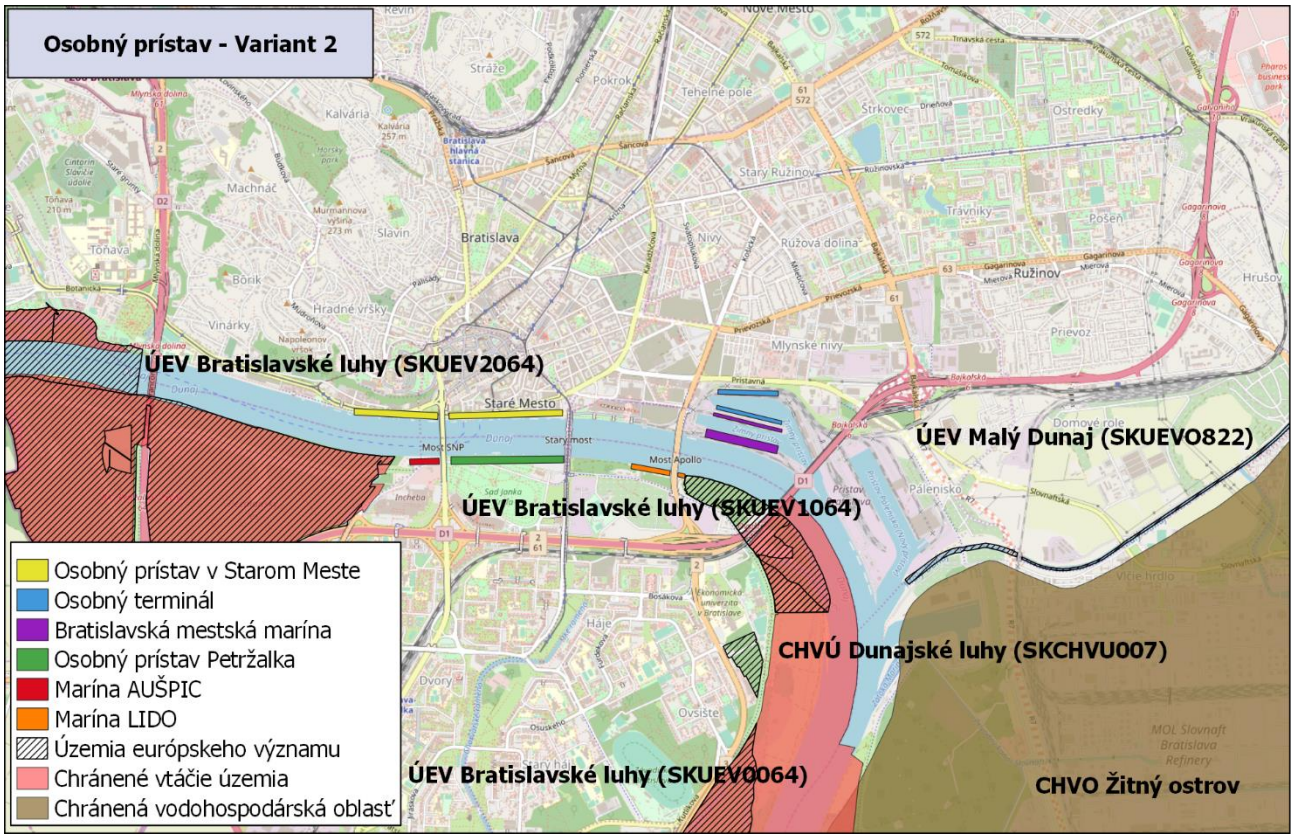
Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (Natura 2000 – Spatial data. 2019). Umiestenie variantov prístavu prevzaté zo Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (verzia január 2020).

IV.1.1.4.6 Osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav

Variant 2 rozvoja osobného prístavu bude mať na viaceré oblasti prírody mierne negatívne vplyvy, ktoré sa dajú zmierniť.

Lokality sústavy Natura 2000	Variant 2 bude mať mierne negatívny vplyv na ÚEV Malý Dunaj a Bratislavské luhy
Chránené územia na národní úrovni	Variant 2 bude mať mierne negatívny vplyv na CHA Soví les.
Ramsarské lokality	Variant môže pôsobiť mierne negatívne na RL Dunajské luhy, ktorá sa nachádza nižšie po toku
ÚSES	Variant bude mať mierne negatívny vplyv negatívny vplyv na nadregionálny hydrický koridor Dunaj dôležitý pre ryby (počas výstavby a riziká počas prevádzky)

Obrázok 36 Schéma lokalizácie variantu 2 osobného prístavu vzhľadom k chráneným územiam



Zdroj: Mapa spracovaná s využitím dát z OpenStreetMap contributors (OpenStreetMap, 2020) a Európskej agentúry pre životné prostredie (Natura 2000 – Spatial data. 2019). Umiestenie variantov prístavu prevzaté zo Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (verzia január 2020).

IV.1.1.5 Odpady a environmentálne záťaže

Celkovo je možné vznik odpadov nad rámec bežnej produkcie pri všetkých navrhovaných variantoch očakávať len pri výstavbe. Jednotlivé varianty sa líšia mimo inej v závislosti na rozsahu úprav súčasného brehu a koryta toku Dunaja. Tieto vplyvy je možné však považovať len za dočasné. Behom prevádzky prístavu pri realizácií ktoréhokoľvek variantu budú vplyvy z hľadiska odpadov nevýznamné, žiadna z riešených variant nepredpokladá nakladanie s odpadmi nad bežnú úroveň.

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.

IV.1.1.5.1 Nulový variant

V roku 2018 bolo v Bratislave vyprodukovaných cca 10 - 11 mil. ton komunálneho odpadu. Je možné predpokladať, že vznik odpadu v prístave Bratislave predstavuje v porovnaní s celkovou produkciou odpadu v meste minimálne množstvo, ktoré je odstraňované bežným spôsobom v rámci systému nakladania

s odpadom v meste Bratislava. Pri nerealizácii strategického dokumentu sa teda predpokladá zachovanie existujúceho stavu bez realizácie nových aktivít, a teda bez dopadov na existujúce trendy z hľadiska produkcie odpadov.

Pri existujúcich a evidovaných environmentálnych záťažiach sa predpokladá, že dôjde k ich odstráneniu na základe legislatívnych požiadaviek, tzn. ich odstránenie nie je závislé na realizácii navrhovaných variantov Masterplanu. Realizáciu nulového variantu je možné hodnotiť ako pozitívny až významne pozitívny vplyv.

IV.1.1.5.2 Nákladný prístav – variant 1: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle

Produkcia odpadov	Je možné predpokladať vznik odpadov počas výstavby, t. j. prehlbovania a úpravy koryta pri budovaní nového bazéna Vlčie hrdlo. Vplyvy je preto možné hodnotiť ako negatívne.
Environmentálne záťaže	Hoci sa v lokalite nachádzajú evidované environmentálne záťaže, je ich odstránenie vyžiadané platnou legislatívou, tzn. ich odstránenie nezávisí na realizácie tohto variantu.

IV.1.1.5.3 Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Produkcia odpadov	Je možné predpokladať vznik odpadov počas výstavy, avšak v menšom rozsahu v porovnaní s variantom 1.
Environmentálne záťaže	Hoci sa v lokalite nachádzajú evidované environmentálne záťaže, je ich odstránenie vyžiadané platnou legislatívou, tzn. ich odstránenie nezávisí na realizácii tohto variantu.

IV.1.1.5.4 Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Produkcia odpadov	Je možné predpokladať vznik odpadov počas výstavy, avšak v menšom rozsahu v porovnaní s variantom 1.
Environmentálne záťaže	Hoci sa v lokalite nachádzajú evidované environmentálne záťaže, je ich odstránenie vyžiadané platnou legislatívou, tzn. ich odstránenie nezávisí na realizácii tohto variantu.

IV.1.1.5.5 Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji

Produkcia odpadov	Predpokladá sa produkcia odpadov pri výstavbe, vplyvy je preto možné hodnotiť ako negatívne.
Environmentálne záťaže	Tento variant nemá vplyv na environmentálne záťaže.

IV.1.1.5.6 Osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav

Produkcia odpadov	Predpokladá sa produkcia odpadov pri výstavbe, vplyvy je preto možné hodnotiť ako negatívne.

Environmentálne záťaže	Tento variant predpokladá preverenie možnosti odstránenia environmentálnej záťaže v akvatóriu južného a severného bazéna Zimného prístavu. Je tu možné predpokladať riziká pri vykonávaní sanácie (dočasné vplyvy), ale z dlhodobého pohľadu ide o pozitívny vplyv.

IV.1.1.6 Riziká spojené so zmenou klímy

IV.1.1.6.1 Nulový variant

Očakávané prejavy klimatickej zmeny popísanej v oddiele 3.2 vyššie sú determinované pokračovaním klimatických trendov na regionálnej, resp. globálnej úrovni a realizácia, či nerealizácia strategického dokumentu je z tohto hľadiska irelevantná. Niektoré prejavy klimatickej zmeny môžu však ovplyvniť podmienky pre vodnú dopravu na Dunaji, kde vzhľadom na plochu povodia a predpokladané zmeny zrážkového režimu v Európe, môže dôjsť k zmene prietokov a ich sezónnosti. V tomto smere je kľúčový vývoj zrážkovo-odtokových pomerov v Alpskej oblasti.

Tabuľka 23: Vplyvy a dôsledky zmeny klímy vo vodnej doprave

Doprava	Vplyvy zmeny klímy	Dôsledky zmeny klímy
Vodná	Extrémy počasia – búrky, záplavy, suchá	Prerušenie plavebnej prevádzky na vodnej ceste, výluky, poškodenie infraštruktúry/terminálov, rýchlostné obmedzenia, obmedzenie dodávky tovarov a prepravy osôb.
	Zhoršené zimné podmienky – časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy	Zamŕzanie tokov, prerušenie plavebnej prevádzky na vodnej ceste, problémy s ľadochodmi, poškodenie navigačných zariadení a infraštruktúry.

Zdroj: Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy – aktualizácia (2018)

Nerealizácia strategického dokumentu by znamenala nevyužitie príležitosti modernizovať infraštruktúru prístavu, okrem iného i s ohľadom na potrebu väčšej odolnosti voči extrémnym prejavom klimatických zmien a ich očakávaných väčších frekvencií.

IV.1.1.6.2 Navrhované varianty

Vzhľadom k úrovni detailu hodnotenia a minimálnym územným rozdielom medzi variantami je možné považovať jednotlivé varianty z hľadiska citlivosti a vystavenia klimatickým rizikám za rovnocenné. Akýkoľvek z realizovaných variantov by však mal zahrňovať implementáciu adaptačných opatrení odporúčaných štúdiou klimatických rizík (Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II, Príloha 3: Posúdenie Master Plánu verejného prístavu Bratislava z hľadiska rizík súvisiacich so zmenou klímy, Január 2020)[9].

Štúdie klimatických rizík indikuje nízke riziko vplyvu povodní a mrazových javov.

V meracej stanici na Dunaji v Bratislave za obdobie 1867 – 2005 nebol potvrdený rastúci trend povodňových prietokov. Podobne aj počet prívalových povodní v sledovanom období nemá vzrastajúci trend. Povodňové prietoky nad 10 000 m3/s sa v poslednom období objavili v rokoch 2002 a 2013. Realizované protipovodňové opatrenia mesta Bratislava sú navrhnuté na prietok zodpovedajúci Q1000 = 13 500 m3/s, okrem konštrukcií

[9] Citovaná štúdia identifikuje možné adaptačné opatrenia na koncepčnej úrovni, avšak ponecháva ich výber a konkretizáciu na ďalšie fázy prípravy projektov v ktorých by mali byť návrhy adaptačných opatrení podrobne analyzované a posudzované individuálne pre každý projekt vychádzajúci z Master Plánu.

v Karlovej Vsi a Devíne, ktoré sú navrhované na prietok Q100 = 11 000 m3/s.

Vzhľadom na stúpajúce teploty vplyv nízkych teplôt na prístav bude čoraz nižší. Počet mrazových dní by mal klesať. K horizontu 2025 o 10 dní, k 2050 o 25 dní a k 2075 o 40 dní.

Riziko vysokých teplôt bolo hodnotené ako stredné. Počet tropických dní sa zvýši k horizontu 2025 o 6, k 2050 o 13 a k 2075 o 25 dní. Narastajúci výskyt tropických alebo supertropických dní v letnom období bude vytvárať tlak na zvýšenie prevádzkových nákladov (spotreba el. energie) prístavu a dostatočnú ochranu zdravia pracovníkov pred záťažou teplom (príjem tekutín, skrátenie pracovného času, častejšie prestávky apod.)

Ako vysoké bolo vyhodnotené riziko sucha, a s ním spojená nízka úroveň hladiny Dunaja, s dôsledkami na zhoršenú obslužnosť plavidiel či prerušenie prevádzky v letnom období v dôsledku zhoršenia plavebných podmienok na vodnej ceste (potenciálne obmedzenie plavby z dôvodu sucha/znížené hladiny vody). Na Dunajskej vodnej ceste možno očakávať vyšší výskyt dní s hĺbkou plavebnej dráhy ≤ LNWL. Sucho môže aj v negatívnom zmysle ovplyvňovať vegetačné úpravy rovnako ako okolitú vegetáciu prístavu. Riziko vzniku lesného požiaru v bližšom okolí prevádzky prístavu je však minimálne.

Vysoké riziko (pravdepodobný výskyt, mierna závažnosť dôsledkov) je takisto spojené s výskytom búrkových javov. Vzhľadom na zosilnenie zrážok a búrok v teplej časti roka sa očakáva častejší výskyt sprievodného silného vetra, víchric a tornád v súvislosti s búrkami a nárast intenzity dažďov v podobe prívalových dažďov v spojení s bleskami a krupobitím. V dotknutom území môže byť dôsledkom napr. zaplavenie ciest, či výpadky dodávky el. energie.

Za vysoké riziko môže byť považovaný výskyt epizód silného vetru, súvisiaci najmä s predpokladaným nárastom búrkovej činnosti v teplej časti roka. V dotknutom území môže mať za následky vyvrátené stromy, polámané konáre, poškodenie el. vedenia, neukotvených predmetov, znížená bezpečnosť a plynulosť premávky. Bratislava patrí k najveternejším mestám strednej Európy, čo spôsobuje prítomnosť Devínskej a Lamačskej brány (zúžený priestor medzi Malými Karpatami a Hainburgskými vrchmi v Rakúsku).. Ohrozenie prevádzky prístavu z dôvodu silného vetra nepredpokladáme. Zvýšená frekvencia silných vetrov však môže obmedziť činnosti žeriavov (pri prekročení prípustnej rýchlosti vetra sa prevádzka zastavuje) alebo nakladanie sypkých/ tekutých nákladov.

IV.1.1.7 Emisie skleníkových plynov

IV.1.1.7.1 Nulový variant

Vodná doprava predstavuje nevýznamný príspevok k národným emisiám skleníkových plynov z dopravy. Domáca vodná doprava zahŕňa domáce emisie generované tak plavbou na slovenskom úseku Dunaja medzi Slovenskými prístavmi (Bratislava, Komárno a Štúrovo), ako aj plavbou na priehradách, jazerách a ďalších vodných cestách na slovenskom území mimo Dunajskú vodnú cestu. Okrem toho sú v rámci emisného reportingu vykazované takisto emisie z medzinárodnej plavby. Agregované emisie pre národnú vnútroštátnu dopravu (teda bez medzinárodnej dunajskej plavby) dosiahli v roku 2017 4.74 Gg z CO2 eq. Zvyšujúci sa trend je možné pripísať hlavne rastu turistických plavieb na Slovensku. Celkové emisie skleníkových plynov pre medzinárodnú plavbu na Slovenskom úseku Dunaja dosiahli v roku 2017 18.67 Gg z CO2 eq, teda cca 4krát viac v porovnaní s vnútroštátnou plavbou. Ide o významné zníženie v porovnaní s východiskovým rokom, avšak trend vykazuje značnú fluktuáciu, v ktorej sa prejavuje hlavne odlišný vývoj cien lodného paliva medzi

štátmi využívajúcimi tento úsek Dunajskej cesty.

Bez realizácie strategického dokument nedôjde k významným zmenám existujúcich trendov z hľadiska emisií skleníkových plynov z dopravy, resp. z vodnej dopravy.

IV.1.1.7.2 Navrhované varianty

Rozvoj prístavu - bez ohľadu na zvolený variant - nebude spojený s významnými emisiami skleníkových plynov. Celkový podiel emisií z vodnej dopravy v porovnaní s ostatnými dopravnými módmi je na Slovensku marginálny (menej než 0,25 % národných emisií skleníkových plynov). Podstatou posudzovaného plánu nie je zásadné navýšenie kapacít (najmä nákladného prístavu), ale najmä optimalizácia existujúcej infraštruktúry Bratislavského prístavu s predpokladaným čiastkovým navýšením prepravovaných objemov a ľudí.

Bez ohľadu na zvolený variant pôjde na národnej úrovni , resp.. v mierke veľkých projektov o nevýznamnú zmenu emisií skleníkových plynov. Metodika Európskej Investičnej Banky (2018) [10], ktorá obsahuje okrem iného aj metodiku pre výpočet odhadov emisií skleníkových plynov pri investíciách do prístavov, odporúča nezaoberať sa projektami, ktorých ročné emisie nepresahujú 20 000 CO2 eq. Tieto hraničné hodnoty nedosahuje ani celkový objem emisií vykazovaných medzinárodnou plavbou na slovenskom úseku Dunajskej vodnej cesty. Navrhovaný projekt sa týka iba modernizácie už existujúceho prístavu, s ktorého činnosťou možno spájať toľko frakcií z uvedeného objemu národných emisií a projekt tak bude pri akomkoľvek metodickom prístupe hlboko pod zhora uvedeným vplyvom. Naviac je možné predpokladať, že projektované postupné navyšovanie objemu prepravy v Bratislavskom prístave môže byť kompenzované poklesom emisií z ostatných dopravných módov, z ktorých dôjde vplyvom zlepšenia ponúkaných služieb v Bratislavskom prístave k presunu na vodnú dopravu. To sa môže dotýkať najmä železničnej, prípadne nákladnej tranzitnej dopravy, v menšej miere aj osobnej automobilovej dopravy v prípade nárastu využívania hromadnej osobné prímestskej riečnej dopravy, s ktorou sa vo vzdialenejšej perspektíve takisto počíta (Dunajbus). K podrobnejšiemu odhadu miery vplyvu možnej zmeny v modálnom splite však nie sú na úrovni detailu hodnotenie SEA k dispozícii adekvátne údaje.

Celkovo je možné teda plán modernizácie Bratislavského prístavu bezpečne hodnotiť ako emisne neutrálny, príp. s málo významnou negatívnou emisnou bilanciou (teda redukcia celkových emisií z dopravy).

IV.1.1.8 Hluk

Na základe vyhodnotení vplyvov je možné predpokladať zmeny zaťaženia územia hlukom u všetkých variantoch v porovnaní s nulovým variantom, s výnimkou variantu 3 rozvoja nákladného prístavu, ktorá je z pohľadu hlukové záťaže najvhodnejší. Z možného usporiadania osobného prístavu je vhodnejší variant 2.

IV.1.1.8.1 Nulový variant

Z pohľadu vplyvu na hlukovú situáciu je súčasný stav nákladného prístavu a jeho ďalšia prevádzka bez realizácie Masterplanu akceptovateľná len čiastočne, s možnými negatívnymi vplyvmi. Lokalizácia prístavu v centre mesta vyvolá v určitom časovom horizonte investície do protihlukových opatrení, pretože prevádzka prístavu v súčasnom umiestnení môže vyť riziková pre dodržiavanie prípustných hodnôt podľa vyhlášky č. 549/2007 Z. z. Naopak zachovaním nákladného prístavu v súčasnom umiestnení zabráni rozvoju prístavu do

[10] EIB Project Carbon Footprint Methodologies: Methodologies for the Assessment of Project GHG Emissions and Emission Variations (2018).

lokality Vlčie hrdlo, ktorej rozvoj možno hodnotiť ako zhoršenie existujúceho stavu (t. j. došlo by k zaťaženiu novej, v súčasnej dobe nezaťaženej lokality.). V tomto ohľade – v porovnaní s variantom 1 rozvoja nákladného prístavu – je z hľadiska hlukovej záťaže nulový variant pozitívny.

Rozvoj osobného prístavu v súčasnom umiestnení a bez realizácie strategického dokumentu možno hodnotiť z hľadiska hlukovej záťaže negatívne aj pozitívne. Nebude zaťažené nové územie, avšak súčasne umiestnenie sa nachádza v tesnej blízkosti administratívnych a rezidenčných plôch. Avšak nové hlukové zaťaženie nových plôch je možné projekčne vhodne riešiť a už pri realizácii navrhnúť účinné protihlukové opatrenia. V súčasnom umiestnení by realizácia protihlukových opatrení bola s ohľadom na existujúcu zástavbu problémová.

IV.1.1.8.2 Nákladný prístav – variant 1: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle

Variant 1 je možné považovať v porovnaní s ďalšími variantami z hľadiska hlukovej záťaže ako variant s možnými najvýznamnejšími negatívnymi vplyvmi, kde dôjde k aktivite v novej, hlukom doposiaľ málo zaťaženej lokalite (Vlčie hrdlo), v ktorej blízkosti sa nachádzajú rekreačné objekty. Je možné očakávať mierne zhoršenie z hľadiska hlukovej záťaže oproti nulovému variantu.

Hluk počas premávky prístavu (lode)	Oproti súčasného stavu dôjde k premiestneniu časti prístavu z centra mesta, avšak za cenu umiestnenia do novej lokality blízko rekreačných objektov - zhoršenie súčasného stavu, vplyvy je možné zhodnotiť ako významne negatívne.
Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)	Nová lokalita si vyžiada novú infraštruktúru a dopravnú záťaž, vplyvy je možné hodnotiť ako významne negatívne.

IV.1.1.8.3 Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Pozitívne vplyvy je možné vidieť v premiestnení časti aktivít z centra mesta, negatívny vplyv (potenciálne rizikový) je spojený s umiestnením intermodálneho terminálu, kde sa jedná o nový zdroj hluku. Je možné očakávať mierne zhoršenie z hľadiska hlukovej záťaže oproti nulovému variantu.

Hluk počas premávky prístavu (lode)	Ako pozitívum je možné hodnotiť zmenšenie vplyvu v časti existujúcich plôch, negatívny vplyv súvisí s umiestnením intermodálneho terminálu (v porovnaní s variantom 3).
Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)	Pre navrhované umiestnenie budú využité existujúce dopravné napojenia, avšak dôjde k intezifikácii dopravy v nadväznosti na intermodálny terminál a súvisiace činnosti, napr. umiestnenie prekládkového terminálu v smere k centru mesta (avšak lokalita je v najbližšom okolí len priemyslovo využívaná). Je možné predpokladať negatívne vplyvy na záhradkársku oblasť, ktorá sa v priamej nadväznosti nachádza východne od riešeného územia nákladného prístavu.

IV.1.1.8.4 Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Variant 3 sa z hľadiska hlukovej záťaže javí ako najlepšia možnosť, t. j. koncentrované umiestnenie v okolí existujúcich aktivít. Zmeny oproti nulovému variantu je možné považovať za nevýznamné.

Hluk počas premávky prístavu (lode)	Ako pozitívum je možné hodnotiť zmenšenie vplyvu v časti existujúcich plôch, negatívne vplyvy súvisia hlavne s umiestnením intermodálneho terminálu.
Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)	Pre navrhované umiestnenie budú využité súčasné dopravné napojenia, avšak dôjde k intenzifikácii dopravy, avšak pravdepodobne v menšej miere než vo variante 2. Bulk terminál je navrhovaný v novej (aktuálne nezastavanej) ploche, tzn. jeho realizácia môže byť vhodne prispôsobená. Je možné predpokadať negatívne vplyvy na záhradkársku oblasť, ktorá sa v priamej nadväznosti nachádza východne od riešeného územia nákladného prístavu.

IV.1.1.8.5 Osobný prístav – variant 1: voľný tok na Dunaji

Variant navrhuje vhodné rozšírenie osobného prístavu do frekventovane využívaných plôch, je však potrebné zvážiť konkrétne využitie a umiestnenie jednotlivých zariadení prístavu.

Hluk počas premávky prístavu (lode)	Oproti súčasnému stavu dôjde k zväčšeniu potenciálne ovplyvneného územia. Hoci rozsah potenciálne dotknutého územia nie je tak významný (plošne) ako vo variante 2, aktivity sú umiestnené v priamej blízkosti kancelárskych plôch a vplyvy teda môžu byť negatívne.
Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)	Vzhľadom k navrhovanému rozvoju v centre mesta (a teda v jeho blízkosti) nevyvolá umiestnenie vo variante 1 tak významné dopravné zaťaženie ako vo variante 2. Napriek tomu však vplyvy môžu byť negatívne.

IV.1.1.8.6 Osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav

V porovnaní s variantom 1 rozvoja osobného prístavu je možné predpokladať mierne významnejšie negatívne vplyvy, najmä s ohľadom na pravdepodobný nárast automobilovej dopravy a realizácie vodného športového centra.

Hluk počas premávky prístavu (lode)	Oproti súčasnému stavu dôjde k zväčšeniu potenciálne ovplyvneného územia. Rozsah dotknutého územia je významnejší (plošne) v porovnaní s variantom 1, avšak aktivity nie sú umiestnené v priamej blízkosti kancelárskych plôch. Avšak realizácia centra vodných športov môže byť významným zdrojom hluku. Celkové vplyvy je možné hodnotiť ako negatívne.
Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)	Umiestnenie aktivít mimo centrum mesta a súčasne realizácia centra vodných športov vyvolá početnú novú dopravu, ktorú je potrebné obslúžiť (trasy, parkovanie). Vplyvy je možné hodnotiť ako významne negatívne.

IV.1.1.9 Zdravie obyvateľov

S rozvojom jednotlivých variantov sú spojené pozitívne aj negatívne vplyvy na verejné zdraví. 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. Zimný prístav

Pri využití Zimného prístavu pre rozvoj osobného prístavu (variant 2) môže dôjsť k odľahčení 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.

IV.1.1.9.1 Nulový variant

Z pohľadu vplyvu na verejné zdravie je možné predpokladať, že v prípade nerealizovania strategického dokumentu nedôjde k presunu tých najrizikovejších aktivít spojených s prevádzkou nákladného prístavu ďalej od centra mesta, k modernizácií zastaraných zariadení, vybudovaniu nového zázemia pre jednotlivé lokality a ani k náprave už v súčasnej dobe úplne nevyhovujúceho stavu infraštruktúry, obslužnosti a ďalších súvisiacich aktivít pre osobnú a rekreačnú plavbu. Ak sa bude lodná doprava na Dunaji skôr utlmovať (čo nepredpokladáme), potom by vplyvy na verejné zdravie zostávali 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.

IV.1.1.9.2 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.

Emisie z lodnej dopravy	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 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) ovplyvnených podstatne menej stálych obyvateľov, ľudí pracujúcich v centre aj návštevníkov mesta, v porovnaní s nulovým variantom.
Emisie z pozemnej dopravy	Je možné konštatovať, že stav ovzdušia z hľadiska emisií z činností spojených s prevádzkou prístavu (pozemná doprava, prekládka tovaru a pod.) sa na úrovni mesta oproti nulovému variantu nezlepší, avšak z pohľadu verejného zdravia bude týmito činnosťami ovplyvnených podstatne menej stálych obyvateľov, ľudí pracujúcich v centre, ako aj návštevníkov mesta v porovnaní s nulovým variantom. Negatívny vplyv však predstavuje rozvoj lokality Vlčie hrdlo a súvisiace nové ovplyvnenia existujúcej rekreačnej lokality.

Hluk počas premávky prístavu (lode)	Hoci sa hluk z lodnej dopravy na úrovni mesta oproti nulovému variantu pravdepodobne nezníži, z pohľadu verejného zdravia bude lodnou dopravou (z pohľadu emisií i hluku z problematických operácií, ako je zmena rýchlosti, otáčanie, vstup do prístavu a kotvenie nákladných lodí) ovplyvnených podstatne menej stálych obyvateľov, ľudí pracujúcich v centre, ako aj návštevníkov mesta.
Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)	Hoci sa hluk z činností spojených s prevádzkou prístavu (pozemná doprava, prekládka tovaru a pod.) na úrovni územia mesta oproti nulovému variantu pravdepodobne nezníži, z pohľadu verejného zdravia bude týmito činnosťami ovplyvnených podstatne menej stálych obyvateľov, ľudí pracujúcich v centre, ako aj návštevníkov mesta. Negatívny vplyv však predstavuje rozvoj lokality Vlčie hrdlo a súvisiace nový ovplyvnenia existujúcej rekreačnej lokality.
Riziko havárií lodí	Vzhľadom k tomu, že 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.

IV.1.1.9.3 Nákladný prístav – variant 2: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Pri 2 variante rozvoja nákladného prístavu dôjde oproti súčasnému stavu k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta - predpokladá sa teda mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie.

Emisie z lodnej dopravy	Pri tomto variante dôjde oproti súčasnému stavu k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta, čo je 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 dôjde k miernemu zlepšeniu súčasného stavu v centre mesta, a teda k mierne pozitívnemu vplyvu na verejné zdravie.
Emisie z pozemnej dopravy	V prípade realizácie tohto variantu dôjde oproti súčasnému stavu k premiestneniu činností spojených s prevádzkou prístavu (pozemná doprava, prekládka tovaru a pod.) ďalej od centra mesta do lokality Pálenisko, ktorá je už v súčasnej dobe prevažne priemyslovo využívaná. Predpokladá sa teda, že z hľadiska verejného zdravia dôjde k miernemu zlepšeniu súčasného stavu.
Hluk počas premávky prístavu (lode)	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.
Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná	Tento variant nebude mať z hľadiska hluku z prevádzky prístavu na verejne zdravie významný vplyv. Hlučné aktivity budú síce premiestnené z tesnej

doprava)	blízkosti centra mesta s vysokou koncentráciou obyvateľov, avšak v lokalite Pálenisko by mal byť mimo iného umiestnený nový terminál a je teda možné, že dôjde k lokálnemu zhoršeniu situácie. Aj napriek tomu je možné konštatovať, že prevádzkou v lokalite Pálenisko bude zasiahnutých podstatne menej obyvateľov aj návštevníkov mesta, než je tomu doteraz.
Riziko havárií lodí	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.

IV.1.1.9.4 Nákladný prístav – variant 3: koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Pri variante 3 rozvoja nákladného prístavu dôjde oproti súčasnému stavu k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta - predpokladá sa teda mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie.

Emisie z lodnej dopravy	Pri tomto variante dôjde oproti súčasnému stavu k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta s vysokou koncentráciou obyvateľov a turistov do lokality Pálenisko, ktorá je už 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.
Emisie z pozemnej dopravy	U tohto variantu dôjde oproti súčasnému stavu k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta do lokality Pálenisko, ktorá je už v súčasnej dobe prevažne priemyslovo využívaná - predpokladá sa teda, že z hľadiska činností spojených s prevádzkou prístavu (pozemná doprava, prekládka tovaru, a pod.) dôjde k mierne nevýznamnému zlepšeniu súčasného stavu.
Hluk počas premávky prístavu (lode)	Je možné konštatovať, že hoci sa hluk z lodnej dopravy na úrovni mesta oproti nulovému variantu nezníži, 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 aj návštevníkov mesta.
Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)	Tento variant nebude mať z hľadiska hluku z prevádzky prístavu na verejné zdravie významný vplyv. Hlučné aktivity budú síce premiestnené z tesnej blízkosti centra mesta s vysokou koncentráciou obyvateľov, avšak v lokalite Pálenisko by mal byť mimo iného umiestnený aj nový terminál a je teda možné, že dôjde k lokálnemu zhoršeniu situácie. Napriek tomu je možné konštatovať, že prevádzkou v lokalite Pálenisko bude zasiahnutých menej obyvateľov aj návštevníkov mesta, ako je tomu doposiaľ.
Riziko havárií lodí	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.

IV.1.1.9.5 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 pre návštevníkov v centre mesta mohlo dôjsť k miernemu zhoršeniu súčasnej emisnej a hlukovej situácie, ale aj bezpečnosti prevádzky na rieke a teda k miernemu zvýšeniu negatívneho vplyvu na verejné zdravie.

Emisie z lodnej dopravy	Oproti súčasnému stavu dôjde pri realizácii tohto variantu k rozšíreniu osobného prístavu do lokality Eurovea a na pravý breh Dunaja v lokalite Petržalka. Predpokladá sa preto vyššia koncentrácia emisií z lodnej dopravy. Hoci nárast plavidiel nie je možné v súčasnej dobe kvantifikovať, nepredpokladá sa, že by z hľadiska verejného zdravia došlo k významnému zhoršeniu súčasného stavu. Rizikom je prevádzkovanie zastaralých a technicky nevyhovujúcich plavidiel.
Emisie z pozemnej dopravy	V rámci rozširovania osobného prístavu sa počíta s dobudovaním kapacít pre linkovú pravidelnú osobnú dopravu a budovaním parkovísk pre návštevníkov, prípadne aj s budovaním nových prístupových ciest. Z hľadiska emisií z pozemnej osobnej dopravy sa môže kvalita ovzdušia, a teda vplyv na verejné zdravie na lokálnej úrovni oproti súčasnému stavu zhoršiť. Ďalej môžu vznikať predovšetkým prevádzkovaním zastaralých a technicky nevyhovujúcich plavidiel. Je možné konštatovať možný negatívny vplyv na verejné zdravie.
Hluk počas premávky prístavu (lode)	Oproti súčasnému stavu dôjde pri tomto variante k rozšíreniu osobného prístavu do lokality Eurovea a na pravý breh Dunaja v lokalite Petržalka. Predpokladá sa tu preto vyššia hluková záťaž, a teda mierne zvýšenie vplyvu na verejné zdravie. Hoci nárast plavidiel nie je možné v súčasnej dobe kvantifikovať, nepredpokladá sa, že by z hľadiska verejného zdravia došlo k nejak významnému zhoršeniu súčasného stavu. Rizikom je prevádzkovanie zastaralých a technicky nevyhovujúcich vozidiel.
Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)	V rámci rozširovania osobného prístavu sa počíta s dobudovaním kapacít pre linkovú pravidelnú osobnú dopravu a budovaním parkovísk pre návštevníkov, prípadne aj s budovaním nových prístupových ciest. Z hľadiska hluku s tým súvisiacej pozemne osobnej dopravy sa môže kvalita ovzdušia, a teda vplyv na verejné zdravie na lokálnej úrovni oproti súčasnému stavu mierne zhoršiť. Ďalej môže pretrvávať problém prevádzkovania hlučných, zastaralých a technicky nevyhovujúcich plavidiel. Je teda možné konštatovať možný negatívny vplyv na verejné zdravie.
Riziko havárií lodí	Vzhľadom k predpokladanému ďalšiemu nárastu objemu osobnej rekreačnej a športovej plavby by realizácia tohto variantu s pravdepodobným ďalším

	preťažovaním lokality Staré mesto a rozšírením aktivít na pravom brehu Dunaja mohla predstavovať zachovanie alebo dokonca zvýšenie rizika havárií.

IV.1.1.9.6 Osobný prístav – variant 2: voľný tok na Dunaji a Zimný prístav

Oproti variantu 1 rozvoja osobného prístavu by mal tento variant významne odľahčiť preťaženú lokalitu Staré Mesto a jej vplyv na verejné zdravie teda môže byť hodnotený ako mierne pozitívny.

Emisie z lodnej dopravy	Oproti súčasnému stavu dôjde pri tomto variante 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 nevýznamný pozitívny vplyv na verejné zdravie.
Emisie z pozemnej dopravy	Oproti súčasnému stavu dôjde pri tomto variante 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. V prípade realizácie tohto variantu nedôjde k ovplyvneniu verejného zdravia.
Hluk počas premávky prístavu (lode)	Oproti súčasnému stavu dôjde pri tomto variante 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. Hluk z lodnej dopravy bude z určitej časti stiahnutý z toku v centre mesta s veľkou hustotu ľudí do lokality Zimného prístavu. Je teda možné predpokladať nevýznamný pozitívny vplyv na verejné zdravie.
Hluk zo súvisiacich aktivít (najmä pozemná doprava)	Oproti súčasnému stavu dôjde pri tomto variante k vybudovaniu prístavísk športovej a rekreačnej plavby a osadeniu plávajúcich zariadení v lokalite Tyršovo nábrežie. Osobný terminál a marína budú v lokalite uvoľneného Zimného prístavu. V prípade realizácie tohto variantu nedôjde k ovplyvneniu verejného zdravia.
Riziko havárií lodí	Vzhľadom k tomu, že súčasná kombinácia rôznych druhov lodnej dopravy v jednej lokalite predstavuje zvýšené riziko stretov plavidiel a havárií, by realizácia tohto variantu a teda zníženie vyššie uvedeného rizika mohla mať nevýznamný pozitívny vplyv na verejné zdravie.

IV.1.1.10 Kultúrne dedičstvo

IV.1.1.10.1 Nulový variant

Priamo v územnom obvode verejného prístavu sa nachádza niekoľko národných kultúrnych pamiatok (Dom lodníkov, prečerpávacia stanica, remorkér Šturec a lodná dielňa s lodným výťahom). V susedstve riešeného územia sa ešte nachádza známy Sklad č. 7, ktorý slúžil tiež pre potreby lodnej prepravy.

Menovať je možné taktiež pamiatkovo chránený úsek riečnej protipovodňovej hrádze z polovice 19 storočia „Hornožitnoostrovná“, ktorý sa nachádza na katastrálnych územiach Nivy a Ružinov (pamiatková ochrana vyhlásená 1994).

Pri nerealizácii strategického dokumentu je možné predpokladať pokračovanie súčasného stavu, kde vyššie uvedené kultúrne pamiatky sa nachádzajú v neuspokojivom stave.

IV.1.1.10.2 Navrhované varianty

Nákladný prístav v žiadnom z variantov nezahŕňa zásahy do pamiatkovo chránených území, či objektov. Využitie lokality Zimný prístav pre rozvoj osobnej dopravy (variant 2) ponúka príležitosť k novému využitiu lokality s pamiatkovými objektmi so vzťahom k riečnej doprave. Predpokladom pozitívnych vplyvov je zabezpečenie integrity a ochrany pamiatkových hodnôt chránených objektov v rámci prípravy konkrétneho projektového riešenia a zohľadnenia stanovísk orgánov pamiatkovej ochrany

V. Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie

V.1 Opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplynúť z realizácie strategického dokumentu

V nadväznosti na predpokladané vplyvy, ktoré sú opísané v kap. IV vyššie, boli formulované opatrenia na odvrátenie, elimináciu, zníženie alebo zmiernenie možných negatívnych vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie vrátanie zdravia.

V.1.1 Všeobecné odporúčania

S ohľadom na závery hodnotenia vplyvov na životné prostredie, najmä pri zohľadnení významných negatívnych vplyvov na lokality sústavy Natura 2000 je odporúčané variant 1 rozvoja nákladného prístavu nerealizovať, je teda odporúčané v ďalšom postupe plánovania a schvaľovania rozvoja prístavu s týmto variantom ďalej neuvažovať, a prípadne tento variant vypustiť z finálnej verzie Masterplánu, ktorá bude predložená k schváleniu.

V súvislosti s jednotlivými projektami plánovanými v zmysle cieľov strategického dokumentu je potrebné dodržiavať požiadavky zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a dôsledne dodržiavať výsledky procesov posudzovaní vplyvov na životné prostredie a z nich vyplývajúcich opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu a prípadne ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ako aj požadovaný rozsah poprojektovej analýzy. Obdobne to platí aj pre zmeny projektov a už posúdené projekty.

<u>Etapa predinvestičnej prípravy</u>

- Pre odporúčaný variant, ktorý vyplynie z procesu posúdenia strategického dokumentu, je potrebné spodrobniť údaje ohľadne navrhovaných funkcií, kvantifikovať vstupy a výstupy, bližšie špecifikovať technické prevedenie a nároky na územie, infraštruktúru, dopravné zaťaženie, atď. Pre výsledný variant bude potrebné postupovať formou spracovania štúdie realizovateľnosti (feasibilty study).

- Následný stupeň prípravy projektu – štúdiu realizovateľnosti pripravovať v úzkej koordinácii so štátnou správou, miestnou samosprávou, mimovládnymi organizáciami a ďalšími subjektami, ktoré prejavili záujem na environmentálnom posudzovaní, odporúčame 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 záťaží, 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.

V.1.2 Odporúčania pre jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia

Ovzdušie

Zmierňujúce opatrenia sú obecného charakteru a týkajú sa najmä projektovej úrovne jednotlivých variantov:

- Zabezpečiť technické opatrenia zamedzujúce znečisťovaniu ovzdušia prachovými časticami zo

stavebných prác a (alebo) demolačných prác (napr. kropenie a zakrývanie sypkých materiálov, zakrývanie chránených objektov krycími 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.
- Príjazdová komunikácia bude udržiavaná v čistote a pred výjazdom dopravných prostriedkov zo staveniska na verejné komunikácie bude zaistený 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 prekládkových 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 bude pre prípad havárie pri dopravnej nehode s následným prerazením obalu prepravovaných látok alebo vyliatím ropných látok z nádrže vozidla vypracovaný havarijný plán a záchranné vozidlá budú vybavené havarijným materiálom – absorbentami pre likvidáciu

takejto nehody.

- Protieróznymi opatreniami, ako je spevnenie stien svahov vegetačnými úpravami, agrotechnickými a organizačnými opatreniami, minimalizovať transport pôdnych častíc do povrchových vôd, príp. ich zužitkovanie.
- V rámci plánu organizácie výstavby budú zemné práce zorganizované tak, aby došlo k čo najmenším dočasným záberom.
- Stavebné dvory budú situované na spevnených plochách a musia mať sklady a mechanizmy zabezpečené proti úniku nebezpečných látok.

Príroda, krajina a chránené územia

- Pred povolením vybraného riešenia Verejného prístavu Bratislava je potrebné 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 je potrebné minimalizovať vplyvy na zeleň (rozsah výrubu drevín), zásahy do biotopov a zásahy do chránených území v okolí.
- Pri výbere technológií pre prekladisko alternatívnych palív je potrebné 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 území Natura 2000 a existenciu nápustného objektu do ÚEV Malý Dunaj, ktorý sa nachádza v bazéne Pálenisko.

Odpady a environmentálne záťaže

- 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 zo 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 projektov-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.).

Tabuľka 24: Potenciálne adaptačné opatrenia

Klimatický jav/riziko	Navrhované opatrenia na redukciu rizika
Vysoké teploty	• Zvýšiť chladiacu kapacitu kancelárskych priestorov a krytých skladovacích priestorov (do požadovaného rozsahu v závislosti od charakteristík skladovaného materiálu) • Pripraviť, udržiavať a implementovať primerané Plány riadenia bezpečnosti a ochrany zdravia
Silné dažde	• Pokiaľ je to možné, aplikovať gravitačnú drenáž povrchov • Navrhnúť a implementovať dostatočnú drenážnu sieť pokrývajúcu celú oblasť prístavu so zvýšenou prietokovou kapacitou a vhodnými technológiami na zvládanie prívalových dažďov a zabránenie záplavám. • Pripraviť, udržiavať a implementovať plány riadenia stavu núdze a katastrof na
Silný vietor	• Na základe predpovedí počasia zohľadniť vyššiu intenzitu vetra pri projektovaní infraštruktúry s prihliadnutím na jej životnosť(zvyčajne do 50 rokov).
Búrkové javy	• Na základe predpovedí počasia zohľadniť vyššiu intenzitu vetra pri projektovaní infraštruktúry s prihliadnutím na jej životnosť(zvyčajne do 50 rokov). • Pripraviť, udržiavať a implementovať plány riadenia stavu núdze a katastrof na
Požiare	• V prístave zabezpečiť dostatočnú protipožiarnu ochranu.
Sucho	• Zlepšiť metodiku dlhodobej predpovede • Zvýšiť frekvenciu a intenzitu údržby rieky Dunaj uplatňovaním zásad udržateľného bagrovania • Úprava (dočasne alebo trvalo - v závislosti od správania rieky) plavebnej dráhy • Redukcia veľkosti člnových zostáv (prípad od prípadu) • Návrh nových prístavísk s dostatočnou hĺbkou. • Ak bude fenomén sucha pretrvávať dlhšie obdobie - zvážiť nové návrhy člnov s nižším ponorom.

- Výber vhodných adaptačných opatrení a spôsob ich implementácie bude upresnený v priebehu prípravy projektového riešenia jednotlivých objektov (technický design), resp. prevádzkového poriadku prístavu.

Hluk

- Základné a zároveň zásadné požiadavky na ochranu proti hluku sú uvedené vo vyhláške 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.

Kultúrne dedičstvo

- Špecifické opatrenia nie sú navrhované. 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.

VI. Dôvody výberu zvažovaných alternatív zohľadňujúcich ciele a geografický rozmer strategického dokumentu a opis toho, ako bolo vykonané vyhodnotenie vrátane ťažkostí s poskytovaním potrebných informácií, ako napr. technické nedostatky alebo neurčitosti

VI.1 Uvažované variantné riešenia zohľadňujúce ciele a geografický rozmer strategického dokumentu

Dokument „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ rieši varianty možného usporiadania verejného prístavu, teda nákladného aj osobného prístavu. Tieto variantné riešenia predkladajú účelové zmeny jednotlivých bazénov. Návrhy variantného usporiadania prístavu sú koncipované zvlášť pre nákladný (3 varianty) a osobný prístav (2 varianty). Strategický dokument opisuje aj variant 0 – zachovanie súčasného stavu, ktorý je platný pre osobný aj nákladný prístav.

Variant 0 – zachovanie súčasného stavu osobného a nákladného prístavu

Tento variant spočíva v zachovaní existujúceho stavu osobného a nákladného prístavu Bratislava, bez zmeny súčasného prevádzkového modelu, vysporiadania vlastníctva infraštruktúry, ako aj významných investícií. Predpokladá sa kontinuálna prevádzka prístavu so súčasným operátorom, pričom sa neočakáva stimulácia internej konkurencie, zlepšenie atraktivity prístavu a kvality prístavných služieb, ako aj akcelerácia nárastu výkonov v prístave spojená s modernizáciou infraštruktúry a superštruktúry.

Varianty možného usporiadania nákladného prístavu

Variantné návrhy v rámci usporiadania nákladného prístavu prezentujú možnosti usporiadania terminálov na prekládku nákladu predovšetkým v lokalite bazénu Pálenisko a v územnej rezerve prístavu Bratislava – Vlčie hrdlo. Bližšia charakteristika jednotlivých variantov možného usporiadania nákladného prístavu je v kap. II. 6.3.1 „Varianty možného usporiadania nákladného prístavu“.

Variant 1 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle

Variantným riešením usporiadania prístavu je vybudovanie nového bazéna v lokalite územnej rezervy Vlčie hrdlo, kde bude sústredená logistika s kusovým tovarom. V súčasnosti nevyužívaná plochy bazénu Pálenisko budú použité na vybudovanie terminálu alternatívnych palív, terminálu hromadného nákladu a obslužnej logistiky.

Variant 2 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Alternatívnym riešením usporiadania prístavu je vybudovanie terminálu intermodálnej prepravy a terminálu alternatívnych palív spolu s obslužnou logistikou na západnom brehu v bazéne Pálenisko a na východnom brehu dôjde k vybudovaniu terminálu hromadného nákladu a rozšíreného terminálu kusového nákladu.

Variant 3 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

V tomto variante sa predpokladá vybudovanie 3 špecializovaných terminálov, čím dôjde k zužitkovaniu akvatoriálnej a teritoriálnej časti Pálenisko.

Varianty možného usporiadania osobného prístavu

Variantné riešenia usporiadania osobného prístavu sa koncentrujú v lokalite súčasného vymedzeného územia prístavu Bratislava ako aj do „vymiestneného" Zimného prístavu. Bližšia charakteristika jednotlivých variantov možného usporiadania osobného prístavu je v kap. II. 6.3.2 „Varianty možného usporiadania osobného prístavu".

Variant 1 – voľný tok na Dunaji

Prvou alternatívou usporiadania osobného prístavu je rozšírenie osobného prístavu do lokality Eurovea a na pravý breh Dunaja – v lokalite Petržalka. Variant počíta s modernizáciou prístavných polôh v lokalite Staré Mesto a vybudovanie plávajúcich zariadení v lokalite Tyršovho nábrežia.

Variant 2 – voľný tok na Dunaji + Zimný prístav

Druhý variant usporiadania prístavu navrhuje rekonštrukciu Osobného prístavu v Starom Meste, vybudovanie prístavísk športovej a rekreačnej plavby a osadenie plávajúcich zariadení v lokalite Tyršovo nábrežie. Osobný terminál a marína budú v lokalite uvoľneného Zimného prístavu.

VI.1.1 Porovnanie variantov

Nulový variant

V prípade nerealizácie strategického dokumentu môžeme očakávať nasledujúce dopady:

- Riešené územie zostane v súčasnom stave so súčasnými vstupmi a výstupmi.
- Potenciál vodnej dopravy pre zvyšovanie atraktivity regiónu a zvyšovanie kvality životného prostredia bude nevyužitý a verejný prístav Bratislava bude aj naďalej prístavom, ktorý nespĺňa kritériá moderného európskeho prístavu.
- Riešené územie bude naďalej do značnej časti nevyužité a tie časti prístavu, ktoré sú v súčasnosti využívané pre potreby osobnej a nákladnej vodnej dopravy nebudú zrekonštruované a modernizované podľa súčasných štandardov a tak sa ani nedosiahne zefektívnenie prevádzok.
- Nerealizácia strategického dokumentu, by znamenala pominutie príležitosti modernizovať infraštruktúru vodnej dopravy mimo iného aj s ohľadom na potrebu väčšej odolnosti proti extrémnym prejavom klimatickej zmeny a ich očakávanej väčšej frekvencií.
- Nerealizaciou strategického dokumentu je potrebne vnímať ako rizikovú z pohľadu znečisťovania povrchových vôd v prístavných bazénoch aj v Dunaji, a to v dôsledku bežnej prevádzky prístavu Bratislava a možných únikov znečisťujúcich látok pri prípadných haváriách. Hlavnými rizikovými faktormi sú súčasne nevyhovujúce (prípadne v budúcnu postupne sa ďalej zhoršujúce) stav

prístavnej infraštruktúry, v niektorých aspektoch nevhodné usporiadanie prístavu (napr. prekladisko minerálnych olejov na voľnom hlavnom toku Dunaja), existencia environmentálnych záťaží v prístavných bazénoch a taktiež narastajúca intenzita osobnej lodnej dopravy a preťaženie niektorých atraktívnych polôh osobného prístavu.

- Z pohľadu vplyvu na hlukovú situáciu je súčasný stav nákladného prístavu akceptovateľný len čiastočne, pretože jeho lokalizácia v centre mesta vyvolá v určitom časovom horizonte investície do protihlukových opatrení, keďže rozvoj prístavu v súčasnom umiestnení môže byt rizikový pre dodržovanie prípustných hodnôt podľa vyhlášky č. 549/2007 Z. z.

- Z pohľadu vplyvu na verejné zdravie je možné predpokladať, že v prípade nerealizovania strategického dokumentu nedôjde k presunu tých najrizikovejších aktivít spojených s prevádzkou nákladného prístavu ďalej od centra mesta, k modernizácií zastaraných zariadení, vybudovaniu nového zázemia pre jednotlivé lokality a ani k náprave už v súčasnej dobe úplne nevyhovujúceho stavu infraštruktúry, obslužnosti a ďalších súvisiacich aktivít pre osobnú a rekreačnú plavbu.

- Atraktivita verejného prístavu bude naďalej nízka a jeho využívanie širšou verejnosťou minimálne.

- Translokácia priemyselnej a životné prostredie zaťažujúcej nákladnej vodnej dopravy bude naďalej v blízkosti centra mesta a environmentálne záťaže identifikované v prístave nebudú odstránené.

- Nezvýši sa bezpečnosť a nezlepší sa prevencia havárií a zastarané technológie nebudú modernizované. Efektivita využívania bratislavského verejného prístavu bude naďalej nízka a lokalita v blízkosti centra Bratislavy s veľkým potenciálom pre rozvoj a skvalitnenie životného prostredia hlavného mesta bude naďalej chátrať. Celkový architektonický vizuál mesta sa nezlepší.

<u>Nákladný prístav, variant 1 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle</u>

V prípade realizácie tohto variantu môžeme očakávať nasledujúce dopady:

- Zhoršenie súčasného stavu ovzdušia v lokalite Vlčie Hrdlo, kde v súčasnej dobe nie sú sústredené žiadne nákladne činnosti a kde sa zároveň v blízkom okolí nachádzajú rekreačné objekty.

- Významný zásah do hydrologických pomerov územia – negatívne vplyvy by spôsobili v území, ktoré je vymedzené pre ochranu vôd, prípadne je z pohľadu ochrany vôd citlivé (CHVO Žitný ostrov, plytké podzemne vody vymedzené ako súčasť významného medzihraničneho útvaru podzemných vôd GWB-8).

- Významné negatívne vplyvy na lokality sústavy Natura 2000 (CHVÚ Dunajské luhy), negatívne vplyvy na chránené územia a ÚSES.

- Významné negatívne vplyvy na lesnú pôdu, ktorá sa vyskytuje v lokalite Vlčie hrdlo, v mieste uvažovaného nového bazénu.

- Negatívne vplyvy súvisiace s hlukovou záťažou v novej, hlukom doposiaľ málo zaťaženej lokalite (Vlčie hrdlo), v ktorej blízkosti sa nachádzajú rekreačné objekty.

- 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.

Nákladný prístav, variant 2 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

V prípade realizácie tohto variantu môžeme očakávať nasledujúce dopady:

- 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.
- 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.
- Pozitívne vplyvy je možné vidieť v premiestnení časti aktivít z centra mesta, negatívny vplyv (potenciálne rizikový) je spojený s umiestnením intermodálneho terminálu, kde sa jedná o nový zdroj hluku. Je možné očakávať mierne zhoršenie z hľadiska hlukovej záťaže oproti nulovému variantu.
- Oproti súčasnému stavu dôjde k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta – predpokladá sa teda mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie.

Nákladný prístav, variant 3 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

V prípade realizácie tohto variantu môžeme očakávať nasledujúce dopady:

- Podobne ako pri variantu 2 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.
- 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.
- Z hľadiska hlukovej záťaže ide o najlepšiu možnosť, zmeny oproti nulovému variantu je možné považovať za nevýznamné.
- Oproti súčasnému stavu dôjde k premiestneniu nákladných činností ďalej od centra mesta – predpokladá sa teda mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie.

Osobný prístav, variant 1 – voľný tok na Dunaji

V prípade realizácie tohto variantu môžeme očakávať nasledujúce dopady:

- V porovnaní s nulovým variantom môže pri tejto variante dôjsť k miernemu zhoršeniu súčasnej

kvality ovzdušia na lokálnej úrovni, a to najmä vplyvom realizácie nových parkovacích plôch, prístupových komunikácií t.j. pozemné aktivity súvisiace s rozšírením osobného prístavu.

- Oproti súčasnému stavu dôjde k zväčšeniu potenciálne ovplyvneného územia hlukom. Vzhľadom k navrhovanému rozvoju v centre mesta (a teda v jeho blízkosti) nevyvolá umiestnenie vo variante 1 tak významné dopravné zaťaženie ako vo variante 2.

- Vzhľadom k zvyšovaniu kapacít pre linkovú pravidelnú osobnú dopravu a budovanie ďalších parkovísk pre návštevníkov v centre mesta by mohlo dôjsť k miernemu zhoršeniu súčasnej emisnej a hlukovej situácie, ale aj bezpečnosti prevádzky na rieke a teda k miernemu zvýšeniu negatívneho vplyvu na verejné zdravie.

Osobný prístav, variant 2 – voľný tok na Dunaji + Zimný prístav

V prípade realizácie tohto variantu môžeme očakávať nasledujúce dopady:

- Hoci v porovnaní s nulovým variantom môže pri tomto variantu dôjsť k miernemu zhoršeniu súčasnej kvality ovzdušia na lokálnej úrovni, a to najmä vplyvom realizácie nových parkovacích plôch, prístupových komunikácií a iného, k rozšírenému osobnému prístavu, naopak oproti variantu osobného prístavu 1, tento variant odľahčí preťaženú lokalitu Staré Mesto.

- Potenciálnym pozitívom je uvažovaná sanácia environmentálnej záťaže v Zimnom prístave.

- Oproti súčasnému stavu dôjde k zväčšeniu potenciálne ovplyvneného územia hlukom. Oproti súčasnému stavu dôjde k zväčšeniu potenciálne ovplyvneného územia. Rozsah dotknutého územia je významnejší (plošne) v porovnaní s variantom 1, celkové vplyvy z hľadiska hlukovej záťaže je možné hodnotiť ako významne negatívne.

- Oproti variantu 1 rozvoja osobného prístavu by mal tento variant významne odľahčiť preťaženú lokalitu Staré Mesto a jej vplyv na verejné zdravie teda môže byť hodnotený ako mierne pozitívny.

VI.1.2 Zdôvodnenie a odporučenie najvhodnejšieho variantu

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 rozvoj v lokalite Vlčie hrdlo), ktorý je spojený s možnými významnými negatívnymi vplyvmi, vrátane významných negatívnych vplyvov na lokality sústavy Natura 2000. Tento variant nie je odporúčaný k realizácii, a naopak na základe hodnotenia vplyvov je odporúčané v ďalšom postupe plánovania a schvaľovania rozvoja prístavu o tomto variante ďalej neuvažovať, a prípadne tento variant vypustiť z finálnej verzie Masterplánu, ktorá bude predložená k schváleniu.

Varianty 2 a 3 rozvoja nákladného prístavu sú z hľadiska vplyvov viac-menej rovnocenné.

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.

Významné cezhraničné environmentálne vplyvy strategického dokumentu vrátane vplyvov na zdravie sa

nepredpokladajú u žiadneho variantu.

Tabuľka nižšie zhŕňa možné vplyvy jednotlivých variantov.

Zložka/faktor životného prostredia a zdravia	Hodnotení vplyvov na životné prostredie a zdravie				
	Nákladný prístav – var. 1	Nákladný prístav – var. 2	Nákladný prístav – var. 3	Osobný prístav – var. 1	Osobný prístav – var. 2
Ovzdušie	-2	-1	-1	-1 -2	-1
Vodné pomery	-2	-1	-1	-1	-1 +1
Pôdy a horninové prostredie	-2	?	?	?	?
Príroda, krajina a chránené územia	-2	-1	-1	-1	-1
Odpady a environmentálne záťaže	-1	-1	-1	-1	-1 +1
Rizika spojené so zmenou klímy	-1 0 ?	-1 0 ?	-1 0 ?	-1 0 ?	-1 0 ?
Hluk	-2	-1 -2	-1	-1	-1 -2
Zdravie obyvateľov	-1	+1	+1	-1	+1
Kultúrne dedičstvo	0	0	0	0	+1

Legenda:

Numerické hodnotení	Charakter vplyvu
+2	významný pozitívny vplyv
+1	pozitívny vplyv
0	bez vplyvu
-1	negatívny vplyv
-2	významný negatívny vplyv
?	hodnotenie je zaťažené významnou neistotou

VI.2 0pis toho, ako bolo vykonané vyhodnotenie vrátane nedostatkov a neurčitosti v poznatkoch, ktoré sa vyskytli pri vypracúvaní správy o hodnotení

Cieľom strategického dokumentu je najmä posúdenie optimálneho rozmiestnenia funkcií v rámci územného obvodu verejného prístavu Bratislava. Dohoda o rozmiestnení funkcií v prístave by mala byť prvým krokom potrebným k ďalšej príprave a plánovania rozvoja prístavu.

Posúdenie vplyvov „Stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ bolo spracované podľa prílohy č. 4 zákona 24/2006 Z. z. v znení neskorších zmien a doplnkov, s cieľom identifikovať možné riziká z hľadiska životného prostredie a zdravia a formulovať príslušné opatrenia na ich vylúčenie či zmiernenie.

S ohľadom na strategický charakter posudzovaného dokumentu bolo hodnotenie spracované na kvalitatívnej

úrovni, na základe dostupných informácií o riešenom území a súčasnom stave životného prostredia a zdravia.

Dôraz bol kladený na porovnanie navrhovaných variantov rozvoja prístavu s „nulovým“ scenárom, teda možný vývoj ak by sa strategický dokument neimplementoval. Ako je uvedené vyššie, vyhodnotenie vplyvov strategického dokumentu sa zameriava na identifikáciu rizík (prípadne možných pozitívnych vplyvov), ktoré je potrebné zohľadniť v podrobnejších fázach projektovej prípravy rozvoja prístavu.

Ako je konštatované v kap. IV vplyvy najmä z hľadiska ovzdušia, hluku a zdravia súvisia nielen s vlastnou premávkou prístavu, teda lodnou dopravou, ale takisto s pozemnou dopravou, ktorá je nutné pre obsluhu prístavu (nákladná aj osobná). Podrobnejšie vyhodnotenie vplyvov pozemnej dopravy, vrátaní kvantifikácie emisií do ovzdušia a hlukovej záťaže, je však možné iba na základe dopravného modelu, ktorý nie je k dispozícii.

Výstupy hodnotení vplyvov boli počas spracovaní SEA poskytnuté spracovateľovi strategického dokumentu a boli zohľadnené v multikriteriálnej analýze (MCA), ktorá porovnávala jednotlivé varianty rozvoja prístavu. Hodnotenie vplyvov v rámci SEA tak predstavuje environmentálne kritériá MCA, a SEA tak priamo ovplyvnila celkové hodnotenie a výber variantov ďalšieho rozvoja prístavu.

Z procesného hľadiska bol proces SEA formálne zahájený dňa 3. 8. 2018 zverejnením oznámenia o strategickom dokumente spolu s informáciou o možnosti predkladať stanoviská verejnosti. Na základe konzultácií k oznámeniu vykonal okresný úrad Bratislava, ako príslušný orgán zisťovacie konanie o posudzovaní strategického dokumentu a stanovil rozsah hodnotenia (vid https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategia-rozvoja-verejneho-pristavu-bratislava-faza-ii-master-plan-ii). Naplnenie požiadaviek rozsahu hodnotenia a vyhodnotenie pripomienok k oznámeniu o strategickom dokumente je súčasťou správy o hodnotení (prílohy 1 a 2).

VI.3 Ďalší postup posudzovania strategického dokumentu

Postup posudzovania strategického dokumentu je stanovený zákonom 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Nasledujúce kroky sú takéto:

1. Obstarávateľ (teda Verejné prístavy a.s.) predloží správu o hodnotení strategického dokumentu spolu s návrhom strategického dokumentu okresnému úradu Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, ako príslušnému orgánu pre posudzovanie.

2. Verejné prístavy zverejnia správu o hodnotení strategického dokumentu spolu s návrhom strategického dokumentu (správa o hodnotení strategického dokumentu a návrh strategického dokumentu musia byť verejnosti prístupné najmenej 21 dní – dotknuté orgány, dotknutá obec a verejnosť teda môžu doručiť písomné stanoviská okresnému úradu Bratislava najneskôr do 21 dní odo dňa zverejnenia informácie o správe o hodnotení strategického dokumentu).

3. Okresný úrad Bratislava doručí správu o hodnotení strategického dokumentu spolu s návrhom strategického dokumentu schvaľovaciemu orgánu, dotknutým orgánom, a dotknutej obci, a zverejní dokumenty na Informačnom systéme EIA/SEA (vid https://www.enviroportal.sk/sk/eia).

4. Okresný úrad Bratislava najneskôr do piatich pracovných dní od obdržania správy o hodnotení strategického dokumentu oznámi miesto a čas konania konzultácií.

5. Dotknutá obec do troch pracovných dní od doručenia správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu informuje o tom verejnosť.

6. Verejné prístavy a.s. v spolupráci s okresným úradom Bratislava zabezpečia verejné prerokovanie správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu. Termín a miesto verejného prerokovania oznámia a zverejnia na webe Verejné prístavy a.s. najneskôr 10 dní pred jeho konaním (tuto informáciu zároveň zverejnia v tlači, a zašlú dotknutým orgánom a dotknutej obci).

7. Okresný úrad Bratislava určí spracovateľa odborného posudku k strategickému dokumentu, ktorý spracuje odborný posudok najneskôr do 30 dní od doručenia oznámenia o jeho určení za spracovateľa odborného posudku.

8. Okresný úrad Bratislava v súčinnosti s orgánom na ochranu zdravia do 15 dní od spracovania odborného posudku vypracuje záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu, a doručí toto záverečné stanovisko Verejným prístavom a.s., schvaľujúcemu orgánu, dotknutému orgánu, a dotknutej obci a zverejní ho na Informačnom systéme EIA/SEA. Dotknutá obec takisto zverejní záverečné stanovisko v lehote do troch pracovných dní od jeho doručenia.

9. Schvaľujúci orgán nemôže bez záverečného stanoviska chváliť strategický dokument, a pri jeho schvaľovaní je povinný vziať do úvahy výsledky účasti verejnosti, a to najmä stanoviská verejnosti, výsledky konzultácií a verejného prerokovania s verejnosťou, vznesené pripomienky verejnosti.

10. Po schválení strategického dokumentu Verejné prístavy a.s. zverejnia stanoviská a pripomienky uplatnené k návrhu strategického dokumentu, pričom bude uvedené, ako boli zohľadnené a zapracované do tohto návrhu, ako boli zohľadnené obsah a závery správy o hodnotení, dôsledky schválenia strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie, a uvedú dôvody na zvolenie konkrétnej alternatívy strategického dokumentu v porovnaní s inými alternatívami.

Všetky informácie o ďalšom postupe aj relevantné dokumenty bude možné nájsť na Informačnom systéme EIA/SEA, vid https://www.enviroportal.sk/sk/eia).

.

VII. Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie

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 povinný zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojovaniu 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 povinný 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.

Účelom monitorovania environmentálnych vplyvov je získanie údajov o aktuálnych vplvyov na životné prostredie a zdravie počas implementácie strategického dokumentu aby sa včas podarilo zistiť či budú dosiahnuté dostatočné výstupy realizáciou navrhovaných opatrení na elimináciu negatívnych vplyvov, a či nebude nadmerne negatívne ovplyvňované životné prostredie so všetkými jeho zložkami.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov predloženého strategického dokumentu je nutné započať spolu zo zahájením implementácie strategického dokumentu.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov predloženého strategického dokumentu navrhujeme zo sledovania nasledujúcich ukazovateľov:

Ovzdušie

Ako indikátor pre zložku ovzdušia sa nestanovuje sledovanie žiadnej znečisťujúcej látky, a to najmä z dôvodu, že monitorovacie stanice ČHMU 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 navrhujeme nasledujúcu nepriamu metódu 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 dotknutnom 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 atd.).
  - 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 pôdoznalectva a ochrany pôdy

Príroda, krajina a chránená územia

- Indikátor: Stav druhov a biotopov v Územiach európskeho významu (ÚEV) Malý Dunaj, UEV Braislavské luhy
  - V rámci indikátora sa bude sledovať zhoršenie/zlepšenie stavu sledovaných druhov v dôsledku vplyvu implementácie strategického dokumentu. Monitoring je možné vykonať v spoluprác so ŠOP SROV.
  - 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 záťaže

- Indikátory nie sú navrhované, nakoľko spracovateľ SEA nepovažuje za potrebné budúce sledovanie stavu tejto zložky ŽP.

Rizika spojená zo zmenou klímy

- Indikátor: Počet dní s obmedzenou, či zastavenou prevádzkou v dôsledku nepriaznivého počasia, či extrémních klimatických javov
    - Jednotka: počet dní/rok (s určením javu, napr. nízký 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 jednorázovo, 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 štúdiach prehodnotiť výsledky šúdií.
    - 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 navrhujeme sledovať počet a závažnosť nehôd súvisiacich s lodnou dopravou na území města.
    - Jednotka: udalosti/rok
    - Zdroj dát: Polícia SR

Kultúrne dedičstvo

- Indikátory nie sú navrhované.

Hmotný majetek

- Indikátory nie sú navrhované.

VIII. Pravdepodobne významné cezhraničné environmentálne vplyvy vrátane vplyvov na zdravie

„Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ predstavuje strategický dokument s dosahom na územie Slovenskej republiky, Bratislavského kraja, okresy: Bratislava I, Bratislava II, Bratislava V a mestské časti: Bratislava - Staré mesto, Bratislava - Ružinov, Bratislava - Petržalka.

Identifikované vplyvy navrhovaných variantov rozvoja prístavu Bratislava na životné prostredie a zdravie budú najmä lokálneho charakteru.

Vzhľadom na závery hodnotení vplyvov (kap. IV) je možné konštatovať, že sa významné cezhraničné environmentálne vplyvy strategického dokumentu vrátane vplyvov na zdravie nepredpokladajú.

IX. Netechnické zhrnutie poskytnutých informácií

IX.1 Úvodné informácie

Predmetom tejto Správy o hodnotení je posúdenie strategického dokumentu: „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ (ďalej aj ako „Masterplan II“, resp. „strategický dokument“). Správa o hodnotení bola vypracovaná podľa rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (č. OÚ-BA-OSZP3-2019/011939/BAB/I,II,V-SEA-rh, zo dňa 15. 04. 2019, zverejnený 17. 4. 2019).

IX.2 Základné údaje o strategickom dokumente

Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II je strategickým dokumentom s dosahom na územie Bratislavy a Bratislavského samosprávneho kraja. Orgánom kompetentným na prijatie strategického dokumentu je predstavenstvo spoločnosti Verejné prístavy, a.s.

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 strategickom dokumente sa navrhuje znížiť a 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.

IX.2.1 Varianty možného usporiadania verejného prístavu

Návrhy variantného usporiadania prístavu sú koncipované zvlášť pre nákladný (3 varianty) a osobný prístav (2 varianty). Je však nevyhnutné ich robiť vo vzájomnej interakcii, nakoľko variantné riešenia predkladajú aj účelové zmeny jednotlivých bazénov. Variant 0 – zachovanie súčasného stavu, je platný pre osobný aj nákladný prístav.

Variant 0 – zachovanie súčasného stavu osobného a nákladného prístavu

Tento variant spočíva v zachovaní existujúceho stavu osobného a nákladného prístavu Bratislava, bez zmeny súčasného prevádzkového modelu, vysporiadania vlastníctva infraštruktúry, ako aj významných investícií. Predpokladá sa kontinuálna prevádzka prístavu so súčasným operátorom, pričom sa neočakáva stimulácia internej konkurencie, zlepšenie atraktivity prístavu a kvality prístavných služieb, ako aj akcelerácia nárastu výkonov v prístave spojená s modernizáciou infraštruktúry a superštruktúry.

Táto možnosť však predstavuje významné riziko z hľadiska bezpečnosti v prístave, ako aj celkovej prevádzky prístavu z dôvodu kritického stavu, v ktorom sa v súčasnosti prístavná infraštruktúra nachádza. Hlavným rizikom v budúcnosti je prerušenie prevádzky prístavu z dôvodu nesplnenia bezpečnostných a prevádzkových štandardov vyplývajúcich z platnej legislatívy. S uvedeným súvisí aj riziko ďalšieho presunu prepravovaných tovarov z vody na cestu alebo železnicu.

IX.2.2 Varianty možného usporiadania nákladného prístavu

Variantné návrhy v rámci usporiadania nákladného prístavu prezentujú možnosti usporiadania terminálov na prekládku nákladu predovšetkým v lokalite bazénu Pálenisko a v územnej rezerve prístavu Bratislava – Vlčie hrdlo.

Variant 1 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku a vo Vlčom hrdle

Variantným riešením usporiadania prístavu je vybudovanie nového bazéna v lokalite územnej rezervy Vlčie hrdlo, kde bude sústredená logistika s kusovým tovarom. V súčasnosti nevyužívanej plochy bazénu Pálenisko budú použité na vybudovanie terminálu alternatívnych palív, terminálu hromadného nákladu a obslužnej logistiky.

Variant 2 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

Alternatívnym riešením usporiadania prístavu je vybudovanie terminálu intermodálnej prepravy a terminálu alternatívnych palív spolu s obslužnou logistikou na západnom brehu v bazéne Pálenisko a na východnom brehu dôjde k vybudovaniu terminálu hromadného nákladu a rozšíreného terminálu kusového nákladu.

Variant 3 – koncentrácia prekládkových aktivít v Pálenisku

V tomto variante sa predpokladá vybudovanie 3 špecializovaných terminálov, čím dôjde k zužitkovaniu akvatoriálnej a teritoriálnej časti Pálenisko.

IX.2.3 Varianty možného usporiadania Osobného prístavu

Variantné riešenia usporiadania osobného prístavu sa koncentrujú v lokalite súčasného vymedzeného územia prístavu Bratislava ako aj do „vymiestneného“ Zimného prístavu.

Variant 1 – voľný tok na Dunaji

Prvou alternatívou usporiadania osobného prístavu je rozšírenie osobného prístavu do lokality Eurovea a na pravý breh Dunaja – v lokalite Petržalka. Variant počíta s modernizáciou prístavných polôh v lokalite Staré Mesto a vybudovanie plávajúcich zariadení v lokalite Tyršovho nábrežia.

Variant 2 – voľný tok na Dunaji + Zimný prístav

Druhý variant usporiadania prístavu navrhuje rekonštrukciu Osobného prístavu v Starom Meste, vybudovanie prístavísk športovej a rekreačnej plavby a osadenie plávajúcich zariadení v lokalite Tyršovo nábrežie. Osobný terminál a marína budú v lokalite uvoľneného Zimného prístavu.

IX.3 Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie

IX.3.1 Prístup k hodnoteniu vplyvov

S ohľadom na strategický charakter posudzovaného dokumentu bolo hodnotenie spracované na kvalitatívnej úrovni, na základe dostupných informácií o riešenom území a súčasnom stave životného prostredia a zdravia. Dôraz bol kladený na porovnanie navrhovaných variantov rozvoja prístavu s „nulovým“ scenárom, teda možný vývoj ak by sa strategický dokument neimplementoval. Ako je uvedené vyššie, vyhodnotenie vplyvov strategického dokumentu sa zameriava na identifikáciu rizík (prípadne možných pozitívnych vplyvov), ktoré je potrebné zohľadniť v podrobnejších fázach projektovej prípravy rozvoja prístavu.

Vplyvy najmä z hľadiska ovzdušia, hluku a zdravia súvisia nielen s vlastnou premávkou prístavu, teda lodnou dopravou, ale takisto s pozemnou dopravou, ktorá je nutné pre obsluhu prístavu (nákladná aj osobná). Podrobnejšie vyhodnotenie vplyvov pozemnej dopravy, vrátaní kvantifikácie emisií do ovzdušia a hlukovej záťaže, je však možné iba na základe dopravného modelu, ktorý nie je k dispozícii.

Výstupy hodnotení vplyvov boli počas spracovaní SEA poskytnuté spracovateľovi strategického dokumentu a boli zohľadnené v multikriteriálnej analýze (MCA), ktorá porovnávala jednotlivé varianty rozvoja prístavu. Hodnotenie vplyvov v rámci SEA tak predstavuje environmentálne kritériá MCA, a SEA tak priamo ovplyvnila celkové hodnotenie a výber variantov ďalšieho rozvoja prístavu.

IX.3.2 Hodnotenie nulového variantu

V prípade nerealizácie strategického dokumentu môžeme očakávať nasledujúce dopady:

- Riešené územie zostane v súčasnom stave so súčasnými vstupmi a výstupmi.
- Potenciál vodnej dopravy pre zvyšovanie atraktivity regiónu a zvyšovanie kvality životného prostredia bude nevyužitý a verejný prístav Bratislava bude aj naďalej prístavom, ktorý nespĺňa kritériá moderného európskeho prístavu.
- Riešené územie bude naďalej do značnej časti nevyužité a tie časti prístavu, ktoré sú v súčasnosti využívané pre potreby osobnej a nákladnej vodnej dopravy nebudú zrekonštruované a modernizované podľa súčasných štandardov a tak sa ani nedosiahne zefektívnenie prevádzok.
- Nerealizácia strategického dokumentu, by znamenala pominutie príležitosti modernizovať infraštruktúru vodnej dopravy mimo iného aj s ohľadom na potrebu väčšej odolnosti proti

extrémnym prejavom klimatickej zmeny a ich očakávanej väčšej frekvencií.

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

- Z pohľadu vplyvu na hlukovú situáciu je súčasný stav nákladného prístavu akceptovateľný len čiastočne, pretože jeho lokalizácia v centre mesta vyvolá v určitom časovom horizonte investície do protihlukových opatrení, keďže rozvoj prístavu v súčasnom umiestnení môže byt rizikový pre dodržovanie prípustných hodnôt podľa vyhlášky č. 549/2007 Z. z.

- Z pohľadu vplyvu na verejné zdravie je možné predpokladať, že v prípade nerealizovania strategického dokumentu nedôjde k presunu tých najrizikovejších aktivít spojených s prevádzkou nákladného prístavu ďalej od centra mesta, k modernizácií zastaraných zariadení, vybudovaniu nového zázemia pre jednotlivé lokality a ani k náprave už v súčasnej dobe úplne nevyhovujúceho stavu infraštruktúry, obslužnosti a ďalších súvisiacich aktivít pre osobnú a rekreačnú plavbu.

- Atraktivita verejného prístavu bude naďalej nízka a jeho využívanie širšou verejnosťou minimálne.

- Translokácia priemyselnej a životné prostredie zaťažujúcej nákladnej vodnej dopravy bude naďalej v blízkosti centra mesta a environmentálne záťaže identifikované v prístave nebudú odstránené.

- Nezvýši sa bezpečnosť a nezlepší sa prevencia havárií a zastarané technológie nebudú modernizované. Efektivita využívania bratislavského verejného prístavu bude naďalej nízka a lokalita v blízkosti centra Bratislavy s veľkým potenciálom pre rozvoj a skvalitnenie životného prostredia hlavného mesta bude naďalej chátrať. Celkový architektonický vizuál mesta sa nezlepší.

IX.3.3 Hodnotenie variantov rozvoja prístavu

Nižšie je uvedený opis možných vplyvov navrhovaných variantných riešení stratégie rozvoje prístavu Bratislava – teda varianty možného usporiadania nákladného prístavu a varianty možného usporiadania osobného prístavu. Navrhované varianty možného usporiadania boli hodnotené oproti nulovému variantu, teda oproti predpokladaným trendom vývoja jednotlivých zložiek a faktorov životného prostredia a zdravia, ak by sa Masterplán nerealizoval. Hodnotené boli vplyvy na jednotlivé zložky a faktory životného prostredia a zdravia.

Vplyvy na ovzdušie

Po vyhodnotení vplyvov jednotlivých variantov sa ukázali byť hľadiska vplyvov na ovzdušie najvhodnejšími variantami rozvoja nákladného prístavu varianty 2 a 3 (z dôvodu premiestenia nákladných činností ďalej od centra mesta), respektíve variant 2 rozvoje osobného prístavu (najmä z dôvodu predpokladaného odľahčenia

vo stávajúcom stave preťažené lokality Staré Mesto), ktoré predstavujú možnosti zlepšení kvality ovzdušia oproti stávajúcemu 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.

Vplyvy na vodné pomery

Z pohľadu ochrany povrchových a podzemných vôd sa ako vhodné javia 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 prevažujúcimi očakávané pozitíva 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. Riziko zhoršenia ekologického stavu/potenciálu ani riziko nedosiahnutia dobrého ekologického stavu/potenciálu týchto vodných útvarov v dôsledku aktivít navrhnutých v rámci Masterplanu 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 odporučený k realizácií.

Vplyvy na pôdy a horninové prostredie

Z hľadiska možných vplyvov na pôdy a horninové prostredie neboli identifikované rizika 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 LPIS lesná pôda. Vplyvy variantu 1 nákladného prístavu je teda možné hodnotiť ako významné negatívne. Takisto existuje riziko nesúhlasu orgánov ochrany životného prostredia s rozširovaním prístavu a zabratím lužného lesa.

Vplyvy na prírodu, krajinu a chránené územia (vrátaní sústavy Natura 2000)

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, a nový bazén v lokalite Vlčie hrdlo významne negatívne zasiahne aj priamo do Ramsarskej lokality Dunajské luhy. Všetky ostatné varianty budú mať na lokalitu mierne negatívny vplyv. Oba varianty rozvoja osobného prístavu budú mať vplyv na CHA Soví les. Všetky varianty budú mať na hydrický biokoridor medzinárodného významu negatívny vplyv v dôsledku rizika havárie na termináli alternatívnych palív.

Z hľadiska vplyvov na jednotlivé lokality sústavy Natura 2000 je konštatované, že pri väčšine predmetov ochrany nedôjde k ohrozeniu (expertne predpokladaných) 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 dôjde k významne negatívnemu ovplyvneniu CHVÚ Dunajské luhy a mierne negatívnemu 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. Do tej doby by mali byť dostupné aj informácie o stanovaných cieľoch ochrany a podrobnejšie špecifikácie projektov. Vylúči sa tým istá miera neistoty, ktorá je pri hodnotení na strategickej úrovni prítomná.

Ako najhodnejšie varianty z hľadiska vplyvov na územia Natura 2000 sú teda varianty 2 a 3 pre nákladný prístav – tak ako oba varianty osobného prístavu majú odhadnuté mierne negatívne vplyvy. Z hľadiska vplyvu na národne chránené územia sú najvhodnejšie varianty 2 a 3 nákladného prístavu. Z hľadiska vplyvu na Ramsarskú lokalitu Dunajské luhy je nevhodný variant 1 nákladného prístavu – všetky ostatné varianty majú rovnaký mierne negatívny vplyv. Vplyv na nadregionálny koridor Dunaj je pri všetkých variantoch rovnaký. Celkovo je pri rozhodovaní o výbere variantu z hľadiska ekosystémov, biodiverzity a ochrany prírody potrebné vylúčiť variant 1 nákladného prístavu, ostatné varianty majú podobné vplyvy, ktoré je potrebné zmierniť navrhnutými opatreniami.

Vplyvy na odpady a environmentálne záťaže

Celkovo je možné vznik odpadov nad rámec bežnej produkcie pri všetkých navrhovaných variantoch očakávať len pri výstavbe. Jednotlivé varianty sa líšia mimo inej v závislosti na rozsahu úprav súčasného brehu a koryta toku Dunaja. Tieto vplyvy je možné však považovať len za dočasné. Behom prevádzky prístavu pri realizácií ktoréhokoľvek variantu budú vplyvy z hľadiska odpadov nevýznamné, žiadna z riešených variant nepredpokladá nakladanie s odpadmi nad bežnú úroveň.

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.

Vplyvy z hľadiska rizík spojených so zmenou klímy

Vzhľadom k úrovni detailu hodnotenia a minimálnym územným rozdielom medzi variantami je možné považovať jednotlivé varianty z hľadiska citlivosti a vystavenia klimatickým rizikám za rovnocenné. Akýkoľvek z realizovaných variantov by však mal zahrňovať implementáciu adaptačných opatrení odporúčaných štúdiou klimatických rizík.

Vplyvy na emisie skleníkových plynov

Vodná doprava predstavuje nevýznamný príspevok k národným emisiám skleníkových plynov z dopravy.

Rozvoj prístavu - bez ohľadu na zvolený variant - nebude spojený s významnými emisiami skleníkových plynov. Celkový podiel emisií z vodnej dopravy v porovnaní s ostatnými dopravnými módmi je na Slovensku marginálny (menej než 0,25 % národných emisií skleníkových plynov). Podstatou posudzovaného plánu nie je zásadné navýšenie kapacít (najmä nákladného prístavu), ale najmä optimalizácia existujúcej infraštruktúry Bratislavského prístavu s predpokladaným čiastkovým navýšením prepravovaných objemov a ľudí.

Bez ohľadu na zvolený variant pôjde na národnej úrovni, resp. v mierke veľkých projektov o nevýznamnú zmenu emisií skleníkových plynov. Metodika Európskej Investičnej Banky (2018) [11], ktorá obsahuje okrem iného aj metodiku pre výpočet odhadov emisií skleníkových plynov pri investíciách do prístavov, odporúča nezaoberať sa projektami, ktorých ročné emisie nepresahujú 20 000 CO_2 eq. Tieto hraničné hodnoty nedosahuje ani celkový objem emisií vykazovaných medzinárodnou plavbou na slovenskom úseku Dunajskej vodnej cesty. Navrhovaný projekt sa týka iba modernizácie už existujúceho prístavu, s ktorého činnosťou možno spájať toľko frakcií z uvedeného objemu národných emisií a projekt tak bude pri akomkoľvek metodickom prístupe hlboko pod zhora uvedeným vplyvom. Naviac je možné predpokladať, že projektované postupné navyšovanie objemu prepravy v Bratislavskom prístave môže byť kompenzované poklesom emisií z ostatných dopravných módov, z ktorých dôjde vplyvom zlepšenia ponúkaných služieb v Bratislavskom prístave k presunu na vodnú dopravu. To sa môže dotýkať najmä železničnej, prípadne nákladnej tranzitnej dopravy, v menšej miere aj osobnej automobilovej dopravy v prípade nárastu využívania hromadnej osobné prímestskej riečnej dopravy, s ktorou sa vo vzdialenejšej perspektíve takisto počíta (Dunajbus). K podrobnejšiemu odhadu miery vplyvu možnej zmeny v modálnom splite však nie sú na úrovni detailu hodnotenie SEA k dispozícii adekvátne údaje.

Celkovo je možné teda plán modernizácie Bratislavského prístavu bezpečne hodnotiť ako emisne neutrálny, príp. s málo významnou negatívnou emisnou bilanciou (teda redukcia celkových emisií z dopravy).

Vplyvy na hlukovú záťaž

Na základe vyhodnotení vplyvov je možné predpokladať zmeny zaťaženia územia hlukom u všetkých variantoch v porovnaní s nulovým variantom, s výnimkou variantu 3 rozvoja nákladného prístavu, ktorá je z pohľadu hlukové záťaže najvhodnejší. Z možného usporiadania osobného prístavu je vhodnejší variant 2.

Vplyvy na zdravie obyvateľov

S rozvojom jednotlivých variantov sú spojené pozitívne aj negatívne vplyvy na verejné zdraví. 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. Zimný prístav. Pri využití Zimného prístavu pre rozvoj osobného prístavu (variant 2) môže dôjsť k odľahčení 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.

Vplyvy na kultúrne dedičstvo

Nákladný prístav v žiadnom z variantov nezahŕňa zásahy do pamiatkovo chránených území, či objektov. Využitie lokality Zimný prístav pre rozvoj osobnej dopravy (variant 2) ponúka príležitosť k novému využitiu

[11] EIB Project Carbon Footprint Methodologies: Methodologies for the Assessment of Project GHG Emissions and Emission Variations (2018).

lokality s pamiatkovými objektmi so vzťahom k riečnej doprave. Predpokladom pozitívnych vplyvov je zabezpečenie integrity a ochrany pamiatkových hodnôt chránených objektov v rámci prípravy konkrétneho projektového riešenia a zohľadnenia stanovísk orgánov pamiatkovej ochrany

IX.3.4 Zdôvodnenie a odporučenie najvhodnejšieho variantu

Na základe výsledkov hodnotenia 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. Tento variant nie je odporúčaný k realizácii, a naopak na základe hodnotenia vplyvov je odporúčané v ďalšom postupe plánovania a schvaľovania rozvoja prístavu o tomto variante ďalej neuvažovať, a prípadne tento variant vypustiť z finálnej verzie Masterplánu, ktorá bude predložená k schváleniu.

Varianty 2 a 3 rozvoja nákladného prístavu sú z hľadiska vplyvov viacmennej rovnocenné.

Pri osobnom prístave je možné mierne preferovať variant 2 (teda s využitím Zimného prístavu), ktorý oproti variantu 1 predstavuje lepšie príležitosti k zmierneniu možných negatívnych vplyvov.

Významné cezhraničné environmentálne vplyvy strategického dokumentu vrátane vplyvov na zdravie sa nepredpokladajú pri žiadnom variante.

Tabuľka nižšie zhŕňa možné vplyvy jednotlivých variantov.

Zložka/faktor životného prostredia a zdravia	Hodnotení vplyvov na životné prostredie a zdravie														
	Nákladný prístav – var. 1			Nákladný prístav – var. 2			Nákladný prístav – var. 3			Osobný prístav – var. 1			Osobný prístav – var. 2		
Ovzdušie	-2			-1			-1			-1	-2		-1		
Vodné pomery	-2			-1			-1			-1			-1	+1	
Pôdy a horninové prostredie	-2			?			?			?			?		
Príroda, krajina a chránené územia	-2			-1			-1			-1			-1		
Odpady a environmentálne záťaže	-1			-1			-1			-1			-1	+1	
Rizika spojené so zmenou klímy	-1	0	?	-1	0	?	-1	0	?	-1	0	?	-1	0	?
Hluk	-2			-1	-2		-1			-1			-1	-2	
Zdravie obyvateľov	-1			+1			+1			-1			+1		
Kultúrne dedičstvo	0			0			0			0			+1		

Legenda:

Numerické hodnotenie	Charakter vplyvu
+2	významný pozitívny vplyv
+1	pozitívny vplyv
0	bez vplyvu
-1	negatívny vplyv
-2	významný negatívny vplyv
?	hodnotenie je zaťažené významnou neistotou

IX.4 Opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplynúť z realizácie strategického dokumentu

V nadväznosti na predpokladané vplyvy boli formulované opatrenia na odvrátenie, elimináciu, zníženie alebo zmiernenie možných negatívnych vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie vrátanie zdravia.

IX.4.1 Všeobecné odporúčania

S ohľadom na závery hodnotenia vplyvov na životné prostredie, najmä pri zohľadnení významných negatívnych vplyvov na lokality sústavy Natura 2000 je odporúčané variant 1 rozvoja nákladného prístavu nerealizovať, je teda odporúčané v ďalšom postupe plánovania a schvaľovania rozvoja prístavu o tomto variante ďalej neuvažovať, a prípadne tento variant vypustiť z finálnej verzie Masterplánu, ktorá bude predložená k schváleniu.

V súvislosti s jednotlivými projektami plánovanými v zmysle cieľov strategického dokumentu je potrebné dodržiavať požiadavky zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a dôsledne dodržiavať výsledky procesov posudzovaní vplyvov na životné prostredie a z nich vyplývajúcich opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu a prípadne ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ako aj požadovaný rozsah poprojektovej analýzy. Obdobne to platí aj pre zmeny projektov a už posúdené projekty.

<u>Etapa predinvestičnej prípravy</u>

- Pre odporúčaný variant, ktorý vyplynie z procesu posúdenia strategického dokumentu, je potrebné spodrobniť údaje ohľadne navrhovaných funkcií, kvantifikovať vstupy a výstupy, bližšie špecifikovať technické prevedenie a nároky na územie, infraštruktúru, dopravné zaťaženie, atď. Pre výsledný variant bude potrebné postupovať formou spracovania štúdie realizovateľnosti (feasibility study).

- Následný stupeň prípravy projektu – štúdiu realizovateľnosti pripravovať v úzkej koordinácii so štátnou správou, miestnou samosprávou, mimovládnymi organizáciami a ďalšími subjektami, ktoré prejavili záujem na environmentálnom posudzovaní, odporúčame 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 záťaží, 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.

IX.4.2 Odporúčania pre jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia

Ovzdušie

Zmierňujúce opatrenia sú obecného charakteru a týkajú sa najmä projektovej úrovne jednotlivých variantov:

- Zabezpečiť technické opatrenia zamedzujúce znečisťovaniu ovzdušia prachovými časticami zo stavebných prác a (alebo) demolačných prác (napr. kropenie a zakrývanie sypkých materiálov, zakrývanie chránených objektov krycími 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.
- Príjazdová komunikácia bude udržiavaná v čistote a pred výjazdom dopravných prostriedkov zo staveniska na verejné komunikácie bude zaistený 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 prekládkových 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 bude pre prípad havárie pri dopravnej nehode s následným prerazením obalu prepravovaných látok alebo vyliatím ropných látok z nádrže vozidla vypracovaný havarijný plán a záchranné vozidlá budú vybavené havarijným materiálom – absorbentami pre likvidáciu takejto nehody.
- Protieróznymi opatreniami, ako je spevnenie stien svahov vegetačnými úpravami, agrotechnickými a organizačnými opatreniami, minimalizovať transport pôdnych častíc do povrchových vôd, príp. ich zužitkovanie.
- V rámci plánu organizácie výstavby budú zemné práce zorganizované tak, aby došlo k čo najmenším dočasným záberom.

- Stavebné dvory budú situované na spevnených plochách a musia mať sklady a mechanizmy zabezpečené proti úniku nebezpečných látok.

Príroda, krajina a chránená územia

- Pred povolením vybraného riešenia Verejného prístavu Bratislava je potrebné 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 je potrebné minimalizovať vplyvy na zeleň (rozsah výrubu drevín), zásahy do biotopov a zásahy do chránených území v okolí.

- Pri výbere technológií pre prekladisko alternatívnych palív je potrebné 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 území Natura 2000 a existenciu nápustného objektu do ÚEV Malý Dunaj, ktorý sa nachádza v bazéne Pálenisko.

Odpady a environmentálne záťaže

- 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.

Rizika spojená zo 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 projektov-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.).

Tabuľka 25 Potenciálne adaptačné opatrenia

Klimatický jav/riziko	**Navrhované opatrenia na redukciu rizika**
Vysoké teploty	• Zvýšiť chladiacu kapacitu kancelárskych priestorov a krytých skladovacích priestorov (do požadovaného rozsahu v závislosti od charakteristík skladovaného materiálu) • Pripraviť, udržiavať a implementovať primerané Plány riadenia bezpečnosti a ochrany zdravia

Silné dažde	• Pokiaľ je to možné, aplikovať gravitačnú drenáž povrchov • Navrhnúť a implementovať dostatočnú drenážnu sieť pokrývajúcu celú oblasť prístavu so zvýšenou prietokovou kapacitou a vhodnými technológiami na zvládanie prívalových dažďov a zabránenie záplavám. • Pripraviť, udržiavať a implementovať plány riadenia stavu núdze a katastrof na
Silný vietor	• Na základe predpovedí počasia zohľadniť vyššiu intenzitu vetra pri projektovaní infraštruktúry s prihliadnutím na jej životnosť(zvyčajne do 50 rokov).
Búrkové javy	• Na základe predpovedí počasia zohľadniť vyššiu intenzitu vetra pri projektovaní infraštruktúry s prihliadnutím na jej životnosť(zvyčajne do 50 rokov). • Pripraviť, udržiavať a implementovať plány riadenia stavu núdze a katastrof na
Požiare	• V prístave zabezpečiť dostatočnú protipožiarnu ochranu.
Sucho	• Zlepšiť metodiku dlhodobej predpovede • Zvýšiť frekvenciu a intenzitu údržby rieky Dunaj uplatňovaním zásad udržateľného bagrovania • Úprava (dočasne alebo trvalo - v závislosti od správania rieky) plavebnej dráhy • Redukcia veľkosti člnových zostáv (prípad od prípadu) • Návrh nových prístavísk s dostatočnou hĺbkou. • Ak bude fenomén sucha pretrvávať dlhšie obdobie - zvážiť nové návrhy člnov s nižším ponorom.

- Výber vhodných adaptačných opatrení a spôsob ich implementácie bude upresnený v priebehu prípravy projektového riešenia jednotlivých objektov (technický design), resp. prevádzkového poriadku prístavu.

Hluk

- Základné a zároveň zásadné požiadavky na ochranu proti hluku sú uvedené vo vyhláške 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.

Kultúrne dedičstvo

- Špecifické opatrenia nie sú navrhované. 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.

IX.5 Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie

Účelom monitorovania environmentálnych vplyvov je získanie údajov o aktuálnych vplyvov na životné prostredie a zdravie počas implementácie strategického dokumentu aby sa včas podarilo zistiť či budú dosiahnuté dostatočné výstupy realizáciou navrhovaných opatrení na eliminácia negatívnych vplyvov, a či nebude nadmerne negatívne ovplyvňované životné prostredie so všetkými jeho zložkami. Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov predloženého strategického dokumentu je nutné započať spolu zo zahájením implementácie strategického dokumentu.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov predloženého strategického dokumentu navrhujeme zo sledovania nasledujúcich ukazovateľov:

Ovzdušie

Ako indikátor pre zložku ovzdušia sa nestanovuje sledovanie žiadnej znečisťujúcej látky, a to najmä z dôvodu, že monitorovacie stanice ČHMU 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 navrhujeme nasledujúcu nepriamu metódu 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 atď..).
  - 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 pôdoznalectva a ochrany pôdy

Príroda, krajina a chránená 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 spoluprác so ŠOP SROV.

- 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 záťaže

- Indikátory nie sú navrhované, nakoľko spracovateľ SEA nepovažuje za potrebné budúce sledovanie stavu tejto zložky ŽP.

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 navrhujeme 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.

IX.6 Závery hodnotenia

Implementácia Masterplanu predstavuje príležitosť k zlepšeniu stavu lokality, ktorá je situovaná v blízkosti centra mesta. Pri zohľadnení možného vývoja stavu životného prostredia ak by strategický dokument nebol implementovaný, je možno považovať Masterplan za prínosný z hľadiska environmentálnych a zdravotných vplyvov – teda implementácia dokumentu je strategickou príležitosťou k zlepšeniu kvality životného prostredia a/alebo k zníženiu existujúcich negatívnych vplyvov na zložky životného prostredia a zdravia obyvateľov.

Rovnako, hodnotenie identifikovalo radu možných negatívnych vplyvov – najvýznamnejšie sú spojené s variantom 1 rozvoja nákladného prístavu, ktorý predpokladá využitie nového územia v lokalite Vlčie hrdlo a ktorý je spojený s možnými významnými negatívnymi vplyvmi, vrátane významných negatívnych vplyvov na lokality sústavy Natura 2000. Tento variant bol vyhodnotený ako najmenej vhodný a v záveroch SEA nie je odporúčaný k implementácii, a naopak na základe hodnotenia vplyvov je odporúčané v ďalšom postupe plánovania a schvaľovania rozvoja prístavu o tomto variante ďalej neuvažovať, a prípadne tento variant vypustiť z finálnej verzie Masterplánu, ktorá bude predložená k schváleniu.

Varianty 2 a 3 rozvoja nákladného prístavu sú z hľadiska vplyvov viac-menej rovnocenné, a prípadné negatívne vplyvy je možné riešiť príslušnými opatreniami.

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.

Významné cezhraničné environmentálne vplyvy strategického dokumentu vrátane vplyvov na zdravie sa nepredpokladajú pri žiadnom variante.

X. Informácia o ekonomickej náročnosti (ak to charakter a rozsah strategického dokumentu umožňuje)

Modernizácia verejného prístavu a jeho ďalší rozvoj bude zabezpečená z vlastných finančných prostriedkov a z finančných prostriedkov čerpaných z fondov EÚ. Predbežné vyčíslenie investícií je súčasťou finančnej a ekonomickej analýzy projektu. Finančná analýza strategického dokumentu hodnotí zmeny finančných tokov a efektívnosť investície z hľadiska podnikového a do cash flow vstupujú účinky len v priamom okruhu, t. j. okruhu investora. Ekonomická analýza do finančnej analýzy dopĺňa sociálne, spoločenské a kultúrne netrhové benefity jednotlivých navrhovaných alternatív a stanovenou metodológiou vyjadruje ich finančnú hodnotu.

Ďalšie spodrobnenie analýzy, resp. informácií o ekonomickej náročnosti strategického dokumentu bude vykonané v ďalších fázach posudzovania vplyvov na životné prostredie pri posudzovaní konkrétnych projektov. Taktiež celková výška potrebných finančných prostriedkov bude zrejmá až po schválení strategického dokumentu a predložení konkrétnych projektov.

PRÍLOHY

Príloha 1: Naplnenie požiadaviek rozsahu hodnotenia

Zo stanovísk doručených k Oznámeniu o strategickom dokumente: „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“ (Verejné prístavy, a.s., Bratislava, 07/2018), vyplynula potreba rozpracovať v správe o hodnotení nasledovné okruhy otázok súvisiacich s navrhovaným strategickým dokumentom. Naplnenie týchto požiadaviek je obsahom príslušných kapitol tejto správy o hodnotení, podľa Rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (č. OÚ-BA-OSZP3-2019/011939/BAB/I,II,V-SEA-rh, zo dňa 15.04.2019).

Tab.: Naplnenie týchto požiadaviek je obsahom príslušných kapitol tejto správy o hodnotení (podľa Rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (č. OÚ-BA-OSZP3- 2019/011939/BAB/I,II,V-SEA-rh, zo dňa 15. 4 2019)

	Požiadavka	**Odkaz**
1.	Uviesť pravdepodobne významné vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie vrátane pravdepodobnosti, trvania a frekvencie vplyvov, kumulatívneho charakteru vplyvov a cezhraničného charakteru vplyvov;	kap. IV.. Základné údaje o predpokladaných vplyvov strategického dokumentu vrátane zdravia; kap. IV.1.1. Hodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na jednotlivé zložky a faktory životného prostredia a zdravie obyvateľstva
2.	Uviesť environmentálne charakteristiky oblastí, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené realizáciou strategického dokumentu;	kap.III.3. Charakteristika životného prostredia vrátene zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené.
3.	Podrobnejšie rozpracovať vplyvy navrhovaných aktivít, vyplývajúcich zo strategického materiálu na územia európskeho významu (územia Natura 2000) a územia národnej siete chránených území (NP, CHKO, PR, NPR, PP, NPP, CHA);	kap. IV.1.1.4 Príroda, krajina a chránené územia
4.	Vyhodnotiť rešpektovanie pásma hygienickej ochrany I. stupňa vodného zdroja Pečniansky les;	kap. III.2.3 Chránené vodohospodárske oblasti a kap. IV.1.1.2 Vplyvy na vodné pomery
5.	Popísať dôležité aspekty súčasného stavu životného prostredia a ich pravdepodobný vývoj bez vykonávania strategického dokumentu;	kap. III.1 Informácie o súčasnom stave životného prostredia vrátane zdravia a jeho pravdepodobný vývoj, ak sa strategický dokument nebude realizovať

6.	Uviesť opatrenia určené na predchádzanie, zmenšovanie a čo najväčšiu kompenzáciu každého významného nepriaznivého vplyvu realizácie navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie;	kap. V.1 Opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplynúť z realizácie strategického dokumentu
7.	Doplniť medzi východiskové strategické dokumenty: Koncepciu územného rozvoja Slovenska 2001 doplniť o „v znení KURS 2011“ zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001, Vodný plán Slovenska, Plán rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie Slovenskej republiky, Územný plán regiónu Bratislavského samosprávneho kraja, rok 2013 a v znení zmien a doplnkov a vyhodnotiť dodržanie stanovených záväzných regulatívov;	kap. III.4 Environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu, ako aj to, ako sa zohľadnili počas prípravy strategického dokumentu
8.	Strategický dokument prerokovať so správcom toku SVP a Dopravným úradom a výsledky zapracovať do správy o hodnotení;	Strategický dokument bol prerokovaný s Dopravným úradom (Pripomienky k štúdií „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II“, dňa 26.2.2020). Odporučenia Dopravného úradu budú rešpektované a zapracované do technickej dokumentácie v ďalších stupňoch prípravy. Prerokovanie so správcom toku SVP, š.p., bude uskutočnené počas konzultácií strategického dokumentu (a správy o hodnotení) podľa Zákona 24/2006 Z.z. Prípadné pripomienky a odporúčania budú zohľadnené pred predložením strategického dokumentu na schválenie.
9.	V správe o hodnotení strategického dokumentu zohľadniť všetky stanoviská a vyjadrenia, ktoré boli zaslané k oznámeniu o strategickom dokumente a k rozsahu hodnotenia;	Spôsob zohľadnení stanovísk a vyjadrení k oznámeniu o strategickom dokumente vo správe o hodnotení/strategickom dokument je uvedený v Prílohe 2: Vyhodnotenie pripomienok k Oznámeniu o strategickom dokumente
10.	Písomne vyhodnotiť splnenie alebo nesplnenie (v takom prípade nesplnenie zdôvodniť prečo) všetkých stanovísk a vyjadrení k oznámeniu o strategickom dokumente;	Príloha 2: Vyhodnotenie pripomienok k Oznámeniu o strategickom dokumente

Príloha 2: Vyhodnotenie pripomienok k Oznámeniu o strategickom dokumente

Vyhodnotenie pripomienok k Oznámeniu o strategickom dokumente: „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“, vyplývajúcich zo stanovísk účastníkov procesu posudzovania je prehľadne uvádzané v nasledujúcej tabuľke:

Por. č. /organizácia - inštitúcia	Pripomienky	Stanovisko predkladateľa
1./ Okresný úrad Bratislava, Odbor krízového riadenia, oddelenie civilnej ochrany a krízového plánovania (č. OU-BA-OKRI-2018/084167, zo dňa 22.08.2018)	Oznámenie o strategickom dokumente „Master Plan II“ z pohľadu posudzovania vplyvov na životné prostredie berieme na vedomie ako informáciu o pripravovaných činnostiach na území nášho obvodu, taktiež aj zmien činností na území vo vzťahu k životnému prostrediu, k chráneným územiam a pod. slúžiacu k aktualizácii svojich vlastných dokumentov.	- berie sa na vedomie.
2./ Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č.OU-BA-OSZP1-2018/081581/ANJ, zo dňa 23.08.2018)	Po oboznámení sa s oznámením o strategickom dokumente „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“, Vám zasielame podľa § 6 ods. 6 zákona o posudzovaní nasledovné stanovisko (za orgány ochrany prírody a štátnej vodnej správy okresného úradu v sídle kraja v pôsobnosti Okresného úradu Bratislava, uvedené v skrátenom znení): *Orgán ochrany prírody kraja* (č.OU-BA-OSZP1-2018/082664/KUK) k predloženému oznámeniu o strategickom dokumente podal OÚ nasledovné stanovisko: - Podľa predloženej dokumentácie sa lokalita verejného prístavu Bratislava nachádza na pravom brehu toku Dunaja a je situovaná medzi dvoma chránenými areálmi, a to CHA Pečniansky les s 2. stupňom ochrany a CHA Soví les so 4. stupňom ochrany podľa ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane	- berie sa na vedomie.

2./ Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č.OU-BA-OSZP1-2018/081581/ANJ, zo dňa 23.08.2018)	prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. - Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) sa daná činnosť má realizovať v provinciálnom biokoridore Dunaj a nadregionálnom biocentre Bratislavské luhy, v priestore západne od miesta činnosti bol navrhnutý biokoridor regionálneho významu XXVI. Jarovské rameno - mestská časť Petržalka - Sad Janka Kráľa - Pečniansky les a južne od miesta činnosti sa nachádza Regionálne biocentrum Sad Janka Kráľa s genofondovou lokalitou fauny i flóry, ktoré oddeľuje od miesta zamýšľaného rozšírenia prístavu Bratislava len komunikácia Viedenskej cesty. - Vzhľadom na vyššiu mieru neurčitosti k predkladanému materiálu však nie je možné stanoviť bližšie požiadavky, podmieňujúce realizáciu navrhovaného územia. Tieto podmienky bude môcť Okresný úrad Bratislava, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia ako dotknutý orgán, určiť po podrobnejšom rozpracovaní v procese posudzovania navrhovaných projektov. *<u>Orgán štátnej vodnej správy kraja</u>* (č.OU-BA-OSZP2-2018/084149/DOK) k predloženému oznámeniu o strategickom dokumente podal OÚ nasledovné stanovisko: - Podľa priloženej ortofotomapy, ktorá je súčasťou oznámenia, sa rozvoj / rozširovanie verejného prístavu (potenciálne miesta pre kotvenie osobných a športových lodí) týka pravého aj ľavého brehu Dunaja.	- berie sa na vedomie. - Posudzovaný strategický dokument tvorí prílohu správy o hodnotení v zmysle par 9 ods. 5 Zákona 24/2006 Z.z. - Pásmo hygienickej ochrany blízkych vodných zdrojov bolo pri návrhu variantov zohľadňované a je rešpektované.

2./ Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č.OU-BA-OSZP1-2018/081581/ANJ, zo dňa 23.08.2018)	Upozorňujem, že sa jedná o inundačné územie rieky Dunaj a pobrežné pozemky. Taktiež treba rešpektovať pásmo hygienickej ochrany I. stupňa vodného zdroja Pečniansky les, s ktorým je navrhovaný rozvoj v dotyku. Všetky uvedené skutočnosti a z nich vyplývajúce obmedzenia treba pri ďalšom riešení vziať do úvahy. - Strategický dokument je potrebné prerokovať so správcom toku SVP, š. p. a Dopravným úradom, ktorý je kompetentný rozhodovať o povolení státia plávajúceho zariadenia na vodnej ceste alebo vo verejnom prístave. *<u>Orgán štátnej správy odpadového hospodárstva kraja</u>* V stanovenej lehote nebolo doručené stanovisko. *<u>Orgán prevencie závažných priemyselných havárií</u>* V stanovenej lehote nebolo doručené stanovisko.	- Strategický dokument bol prerokovaný s Dopravným úradom (Pripomienky k štúdií „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II“, dňa 26.2.2020). Odporučenia Dopravného úradu budú rešpektované a zapracované do technickej dokumentácie v ďalších stupňoch prípravy. Prerokovanie so správcom toku SVP, š.p., bude uskutočnené počas konzultácií strategického dokumentu (a správy o hodnotení) podľa Zákona 24/2006 Z.z. Prípadné pripomienky a odporúčania budú zohľadnené pred predložením strategického dokumentu na schválenie.
3./ Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia vôd	S predloženým oznámením o vypracovaní strategického dokumentu z vecnej pôsobnosti sekcie	

Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava, (č. 9400/2018-4.1, 46280/2018, zo dňa 28.08.2018)	vôd MŽP SR súhlasí s nasledujúcou pripomienkou: **1.** V kapitole II. bod 7. Vzťah k iným strategickým dokumentom žiadame doplniť Vodný plán Slovenska a Plán rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie Slovenskej republiky. **2.** Zároveň Vám oznamujeme, že nepožadujeme, aby predložený strategický dokument bol posudzovaný podľa zákona.	Vodný plán Slovenska a Plán rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie Slovenskej republiky boli doplnené do Správy o hodnotení. a zohľadnené v strategickom dokumente. - berie sa na vedomie.
4./ Bratislavský samosprávny kraj, (č.09220/2018/ZP-2, zo dňa 16.08.2018)	**1.** Pri navrhovanom rozvoji je potrebné rešpektovať záväznú časť Územného plánu regiónu - Bratislavský samosprávny kraj a Zmien a doplnkov č. 1 (ÚPN RBSK). ÚPN RBSK má byť premietnutý a podrobnejšie riešený v ÚPD nižších stupňov, teda UPN hl. m. SR Bratislava v znení neskorších zmien a doplnkov, príp. zóny. Regulácia funkčného využitia a priestorového usporiadania, ako aj napojenia na dopravnú a technickú infraštruktúru musí vychádzať z Územného plánu hl. m. SR Bratislavy v znení neskorších ZaD. **2.** Po oboch stranách toku Dunaja vedie cyklistická trasa národná (Dunajská cyklotrasa), ktorá predstavuje aj trasu cyklistickej siete Eurovelo 6 a ktorú BSK žiada rešpektovať v zmysle záväzného regulatívu č. 8.30.1. a verejnoprospešnej stavby č. 1.18. Územie pretína koridor regionálnej trate v zmysle záväzného regulatívu č. 8.6.3. „trať Bratislava/Predmestie - Bratislava/Filiálka - Bratislava/Petržalka“, ktorú BSK žiada rešpektovať ako dopravnú infraštruktúru navrhnutú na zaradenie do európskych dohôd (AGC, AGTC).	- Strategický dokument rešpektuje Územný plán regiónu Bratislavský samosprávny kraj a Zmien a doplnkov č. 1 (ÚPN RBSK). - trasovanie cyklistického chodníka po stranách Dunaja bude rešpektované a zohľadnené v ďalších stupňoch prípravy.

4./ Bratislavský samosprávny kraj, (č.09220/2018/ZP-2, zo dňa 16.08.2018)	**3.** Dunaj predstavuje medzinárodnú vodnú cestu, ako „multimodálny koridor č. VII. vodná cesta Dunaj s verejným prístavom v Bratislave“, ktorý je potrebné rešpektovať v zmysle regulatívu 8.2.3. a tiež v zmysle regulatívu 8.7. Rešpektovať existujúcu aj plánovanú dopravnú infraštruktúru uvedenú v európskej dohode AGN - Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu, a v protokole k Dohode AGTC o kombinovanej doprave po vnútrozemských vodných cestách k európskej dohode o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej doprave a súvisiacich objektov z roku 1991: 8.7.1. „E 80 rieka Dunaj s verejnými prístavmi a terminálmi kombinovanej dopravy v Bratislave“.	- Dunaj ako medzinárodná vodná cesta je strategickým dokumentom rešpektovaný, rešpektované sú aj existujúce a plánované vnútrozemské vodné cesty medzinárodného významu.
5./ Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia výstavby (č.03499/2018/SV/64026, zo dňa 21.08.2018)	**1.** Z hľadiska problematiky územného plánovania, v texte dokumentu (bod 7. na str. 3) navrhujeme doplniť tieto strategické dokumenty: Územný plán regiónu - Bratislavský samosprávny kraj v zmysle zmien a doplnkov a Územný plán hl. mesta SR Bratislavy v zmysle zmien a doplnkov. Koncepciu územného rozvoja Slovenska 2001 doplniť o „v znení KURS 2011 - zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001“.	- Uvedené požadované dokumenty boli v strategickom dokumente doplnené a zohľadnené.
6./ Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Bratislave Radlinského 6, 811 07 Bratislava 1 (č.KRHZ-BA-OPT-2018/000632-003, zo dňa 23.08.2018)	Na základe uvedených dôvodov vo svojom stanovisku má Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Bratislave k oznámeniu o strategickom dokumente nasledovnú pripomienku: **1.** Požadujeme na účely zdolávania požiarov, záchranných prác pri živelných pohromách a iných mimoriadnych udalostiach vytvoriť na oboch brehoch Dunaja minimálne štyri (dve na pravom brehu a dve na ľavom brehu) nástupné	- Uvedená požiadavka bude rešpektovaná a zapracovaná do technickej dokumentácie v ďalších stupňoch prípravy.

	plochy pre hasičskú techniku, ktoré budú slúžiť na bezpečný vstup člnovou technikou na vodný tok, prípadne ako možné čerpacie stanoviská pre hasičskú techniku. Podrobný návrh riešenia nástupných plôch a preukázanie splnenia požiadaviek protipožiarnej bezpečnosti je potrebné riešiť v rámci územného a stavebného konania a konzultovať so zástupcami KR HaZZ v Bratislave, alebo Hasičského a záchranného útvaru hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy.	
7./ Mestská časť Bratislava – Ružinov, Mierová 21, 827 05 Bratislava 212 (č.ZP/CS/15366/2018/2/LRI, zo dňa 24.08.2018)	K oznámeniu o strategickom dokumente má mestská časť Bratislava-Ružinov nasledovné pripomienky: **1.** str. 3 - do kapitoly Strategické dokumenty a politiky SR zvážiť doplnenie: - Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030, schválený uznesením vlády SR č. 13 z 11.01. 2017; **2.** str. 7 - do zoznamu materiálov použitých pri vypracovaní strategického dokumentu odporúčame zaradiť aj: - Územný plán regiónu Bratislavského samosprávneho kraja, r. 2013 v znení zmien a doplnkov, - Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy, r. 2015. K oznámeniu o strategickom dokumente má mestská časť Bratislava-Ružinov nasledovné požiadavky: - preveriť možnosti revitalizácie územia Zimného prístavu so zameraním na sprístupnenie technických pamiatok v tomto území širokej verejnosti,	- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 bol zapracovaný do textu správy o hodnotení strategického dokumentu. - Územný plán regiónu Bratislavského samosprávneho kraja v znení zmien a doplnkov a Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy bol zapracovaný do textu správy o hodnotení strategického dokumentu. - Požiadavka je riešená, sprístupnenie technických pamiatok v Zimnom prístave širokej verejnosti je jedným z cieľov strategického dokumentu.

7./ Mestská časť Bratislava – Ružinov, Mierová 21, 827 05 Bratislava 212 (č.ZP/CS/15366/2018/2/LRI, zo dňa 24.08.2018)	- 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), - výhľadovo riešiť ďalšie využitie prenajímaných pozemkov v inundačných územiach, ktoré dnes nájomcovia využívajú na rekreáciu a pestovanie plodí, preveriť environmentálne aspekty a bezpečnostné aspekty využívania pozemkov, - s prihliadnutím na trendy v oblasti kombinovanej dopravy preveriť možnosť premiestnenia kontajnerového prekladiska spol. Intrans a.s. do pripravovaného verejného terminálu intermodálnej prepravy Bratislava (TIP BA) pri západnej hrane prístavného bazéna Pálenisko, ktorý má vydané rozhodnutie o umiestnení stavby č. 596 zo dňa 01.08.2011. Kontajnerové prekladisko spol. INTRANS a.s. na pozemkoch spol. Cargo a.s. na Lúčnej ulici v Pálenisku mestská časť považuje za dočasné a z pohľadu rozvoja územia nevhodné využitie pozemkov v lokalite Lúčnej ulice.	- Uvedená požiadavka bola zohľadnená v návrhu odporúčaného variantu. - Požiadavka je v strategickom dokumente riešená. Prístavné plochy pre malé rekreačné plavidlá sú navrhované vo variante 2 a 3. - Požiadavka nie je predmetom strategického dokumentu, požiadavka nie je v pôsobnosti verejných prístavov. - Strategický dokument rieši umiestnenie kontajnerového prekladiska do pripravovaného verejného terminálu intermodálnej prepravy Bratislava (TIP BA) pri západnej hrane prístavného bazéna Pálenisko vo variante 2.
8./ Mestská časť Bratislava – Petržalka, Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava (č.7770/2018/13-OŽP/Sal, zo dňa 20.08.2018)	Po posúdení predloženého oznámenia o strategickom dokumente má Mestská časť Bratislava – Ružinov nasledovné pripomienky: **1.** Do kapitoly II. bodu 7. odseku Strategické dokumenty a politiky SR požadujeme doplniť: a) Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku	- v bode: Vzťah strategického dokumentu k iným strategickým

8./ Mestská časť Bratislava – Petržalka, Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava (č.7770/2018/13-OŽP/Sal, zo dňa 20.08.2018)	(stavebný zákon) v znení neskorších predpisov, b) Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007 v znení neskorších zmien a doplnkov; 2. V súvislosti s kapitolou III. bodom 1. odsekom Zdroje energie, nároky na dopravnú a inú infraštruktúru konštatujeme, že na pravobrežnej (petržalskej) strane absentuje dopravná a technická infraštruktúra, ktorú bude potrebné vybudovať koncepčne v rámci celého kontaktného územia. a) Východne od Starého mosta je žiaduce strategický dokument koordinovať so zámermi štúdie športovo- rekreačnej zóny LIDO, ktorú spracovali spoločnosti Compass architekti a Marko&Placemakers v máji 2018. b) Západne od Starého mosta je žiaduce obstarať urbanistickú štúdiu pre celé územie Tyršovho nábrežia až po Viedenskú cestu, ktorá sa bude komplexne zaoberať hmotovo-priestorovým a funkčno-prevádzkovým riešením územia zahŕňajúc problematiku odstavovania plavidiel a súvisiacej dopravnej a technickej infraštruktúry. **3.** Vo všeobecnosti upozorňujeme, že úsek Dunaja medzi Mostom SNP a Starým mostom je súčasťou centrálnej mestskej zóny. Na riešenie predmetného územia sú z urbanistického ako aj architektonického hľadiska kladené zvýšené nároky. Rozvoj verejného prístavu sa bude významne podieľať na tvorbe vnútorného obrazu mesta. Zároveň je žiaduce, aby v danej lokalite rešpektoval aj potrebu takých	dokumentom boli doplnené: Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov a Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy v znení neskorších zmien a doplnkov. - Strategický dokument zohľadňuje projekt športovo- rekreačnej zóny LIDO a umiestňuje do jej polohy športovo-rekreačnú infraštruktúru vo variante 2 a 3. Riešenie urbanistickej štúdie pre celé územie Tyršovho nábrežia až po Viedenskú cestu, ktorá sa bude komplexne zaoberať hmotovo-priestorovým a funkčno-prevádzkovým riešením územia nie je predmetom predloženého strategického dokumentu, toto územie nie je v pôsobnosti verejných prístavov. - Strategický dokument rešpektuje dokumenty a územný plán mesta Bratislava. Nezasahuje do centrálnej mestskej zóny spôsobom, ktorý by bol v rozpore s nárokmi kladenými na toto územie.

	prvkov mestského prostredia (pešie trasy, rekreačné plochy a zariadenia, občianska vybavenosť a pod.), ktoré nesúvisia s lodnou dopravou, a nevytláčal ich.	
9./ Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Agentúra správy majetku Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava (č.ASM-50-2082/2018, zo dňa 15.08.2018)	Ministerstvo obrany SR / Agentúra správy majetku Bratislava nemá pripomienky, lebo v riešenom území nemá zvláštne územné požiadavky.	- berie sa na vedomie.
10./ Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, **Sekcia vodnej dopravy** Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15, P.O.BOX 100 (č. 23373/2018/SVD/63517, zo dňa 30.08.2018)	**1.** K bodu 7. v časti II oznámenia žiadame doplniť a uvažovať aj s legislatívou EÚ a SR, napr. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorá je transponovaná do dvoch dokumentoch SR, a to: *Národného politického rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a Národnej politiky zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky.* Vzhľadom na záväzky SR voči EÚ cez legislatívu EÚ je nutné napĺňať implementáciou cieľov politiky EÚ v podmienkach SR aj v oblasti infraštruktúry vodnej dopravy, t.j. aj prístavov v SR. 2. Vzhľadom k tomu, že ide o strategický dokument, ktorý rieši modernizáciu a rekonštrukciu existujúceho verejného prístavu Bratislava, ktorý je vymedzený územným obvodom schváleným ministerstvom po prerokovaní s	- Do kap. II.6.4 strategického dokumentu bolo doplnené: Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky. - V rámci nových činností sa bude postupovať v súlade so zákonom č. 24/2006 Z. z., zákon o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o

	príslušnými orgánmi územnej samosprávy v súlade s územným plánom hlavného mesta Bratislava, máme za to, že by sa mali posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. až jednotlivé konkrétne projekty v realizačnej fáze schválené v pripravovanom strategickom dokumente „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“.	zmene a doplnení neskorších predpisov.
11./ Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava 1, P.O.BOX 192 (č.MAGS OSRMT 50663/18-391696, OSRMT 793/18, SEA č. 28, zo dňa 20.08.2018)	**1.** Z hľadiska ÚPN a koncepcie jednotlivých zložiek osídlenia: - predložené „oznámenie“ o strategickom dokumente <u>berieme na vedomie;</u> - požadujeme v jednotlivých etapách spracovania strategického dokumentu Master Plan II rešpektovať územnoplánovaciu dokumentáciu Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007, schválený VZN 4/2007 z 31.5.2007 v znení zmien a doplnkov 01,02,03,05 ako základný koncepčný dokument územného rozvoja mesta; - odporúčame do časti 2. Materiály použité pri spracovaní strategického dokumentu doplniť aj vyššie uvedený ÚPN; - odporúčame pri spracovaní dokumentu Master Plan II zohľadniť aj stanovisko Sekcie územného plánovania – Oddelenie stratégií rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov dokumentov č. MAGS OSRMT 47135/2018-354427, OSRMT 12/18/vl. zo dňa 12.6.2018 - Podnety k Master Plan - Port Slovakia, ktoré obsahuje podnety k spracovaniu stratégie rozvoja osobného a nákladného prístavu v Bratislave (pozn.: podnety boli formulované na základe	- územnoplánovacia dokumentácia hlavného mesta - Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov je strategickým dokumentom rešpektovaná. - Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov bol doplnený do kapitoly: Vzťah strategického dokumentu k iným strategickým dokumentom. - pripomienky zo stretnutia boli v strategickom dokumente zohľadnené.

11./ Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava 1, P.O.BOX 192 (č.MAGS OSRMT 50663/18-391696, OSRMT 793/18, SEA č. 28, zo dňa 20.08.2018)	prezentácií na podujatí Stratégia rozvoja osobného a nákladného prístavu Bratislava, ktoré sa konalo na osobnej lodi Žilina pod záštitou MDV SR dňa 25.4.2018). Uvedené stanovisko prikladáme. **2.** Z hľadiska dopravného inžinierstva: - Oznámenie o strategickom dokumente - „Stratégii rozvoja verejného prístavu Bratislava, Fáza II (Master Plan II)“ berieme na vedomie. - Zásady pre riešenie vodnej dopravy (tak nákladnej, ako aj osobnej) na území hlavného mesta sú stanovené v ÚPN hl.m. SR Bratislavy rok 2007, v znení zmien a doplnkov; tieto je potrebné rešpektovať. - Aj napriek deklarovaným pozitívnym prínosom rozvoja prístavu (a zvýšeniu podielu vodnej dopravy na preprave tovaru a osôb) na životné prostredie, očakávame, 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 priľahlú 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 žiadame rešpektovať Metodiku dopravno-kapacitného posudzovania veľkých	- Zásady pre riešenie vodnej dopravy (tak nákladnej, ako aj osobnej) na území hlavného mesta stanovené v ÚPN hl. m. SR Bratislavy rok 2007, v znení zmien a doplnkov sú strategickým dokumentom rešpektované. - Pripomienka je relevantná pre ďalší stupeň spodrobnenia dokumentácie. - Pripomienka je relevantná pre ďalší stupeň spodrobnenia dokumentácie. Metodika dopravno-kapacitného posudzovania veľkých investičných projektov sa uplatňuje v etape posudzovania vplyvov činností/dokumentácie pre ÚR, resp. keď sú zahájené projekčné práce.

	investičných projektov (spracovateľ: magistrát). 3. Z hľadiska vplyvov na životné prostredie, vrátane kumulatívnych vplyvov - bez pripomienok.	- berie sa na vedomie.
12./ Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy, Sekcia územného plánovania, Oddelenie stratégií rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava, P.O. BOX 192 (č. MAGS OSRMT 47 135/2018 – 354 427 OSRMT 12/18/vl. zo dňa 12.06.2018)	<u>Z hľadiska medzinárodných väzieb</u> - podporujeme 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; - považujeme za dôležité doriešenie splavnosti Dunaja až po ústie v Čiernom mori. - splavnenia rieky Morava a výstavba vodného diela Wolfsthal 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/.	- berie sa na vedomie, terminály kombinovanej nákladnej dopravy sú zaradené do zóny Pálenisko - Prístav Bratislava. - berie sa na vedomie, bazén vo Vlčom hrdle je riešený vo variante č.1, strategický dokument predpokladá zavlečkovanie prístavu Pálenisko. - 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.

12./ Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy, Sekcia územného plánovania, Oddelenie stratégií rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava, P.O. BOX 192 (č. MAGS OSRMT 47 135/2018 – 354 427 OSRMT 12/18/vl. zo dňa 12.06.2018)	<u>Z hľadiska celoštátnych súvislostí</u> - 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. <u>Z hľadiska celomestských súvislostí</u> - rešpektovať a dotvárať nábrežnú promenádu a nadväzné priestory od sútoku Dunaja s Moravou až po Zdrž Hrušov, - podporovať územný potenciál pre rozvoj metropolitných funkcií hlavného mesta SR na oboch brehoch Dunaja. <u>Z hľadiska rozvoja dopravy</u>. Požadujeme rešpektovať priestor Slovnaftskej cesty s priestormi v križovaní rýchlostnej cesty R7 s Prístavnou ul. <u>Priestor Zimného prístavu z urbanistického hľadiska:</u> - navrhujeme riešiť ako súčasť celomestského centra na ľavom brehu Dunaja a zároveň zohľadniť význam ako	- prekladisko minerálnych olejov ostáva zachované, bez zmeny, v rámci následných prác budú vyhodnotené ďalšie opatrenia na zabezpečenie pred únikom škodlivých látok. - je predmetom variantu č.1 - berie sa na vedomie, územie vývoja a zlepšovanie podmienok pre vnútrozemskú vodnú dopravu je lokalizované v územnom obvode verejného prístavu. Strategický dokument nerieši nábrežnú promenádu. - strategický dokument nie je v kolízii s metropolitnými funkciami mesta, je zameraný na územný obvod verejného prístavu - strategický dokument rešpektuje priestor Slovnaftskej cesty s priestormi v križovaní rýchlostnej cesty R7 s Prístavnou ul. V strategickom dokumente bolo riešené len umiestnenie jednotlivých funkcií v Zimnom prístave a najmä vyhodnotenie možností vymiestnenia nákladnej

12./ Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy, Sekcia územného plánovania, Oddelenie stratégií rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava, P.O. BOX 192 (č. MAGS OSRMT 47 135/2018 – 354 427 OSRMT 12/18/vl. zo dňa 12.06.2018)	vstupu na územie mesta medzinárodného významu; - zosúladiť hmotovo priestorového riešenia a funkčného usporiadania s cieľom vytvorenia atraktívneho reprezentačného nástupu do celomestského centra Bratislavy; - 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; - vytvoriť na území Zimného prístavu urbanizované prostredie hmotovo - kompozične i funkčne korešpondujúce s celomestským centrom, pravobrežná časť v Petržalke a rozvojom zóny Pribinova; - dotvoriť siluetu zóny Zimný prístav so zohľadnením a korešpondujúc s charakterom navrhovanej zástavby nábrežnej časti Zóny Pribinova a	dopravy z priestoru Zimného prístavu. Cieľom strategického dokumentu vo všetkých variantných riešenia 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 vybratého variantu z procesu SEA, ktorý sa bude spodrobňovať. V tejto etape plánovaní rozvoja prístavu Bratislava sú očakávané najmä vyjadrenie ohľadne variantov ďalšieho smerovania rozvoja verejného prístavu.

12./ Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy, Sekcia územného plánovania, Oddelenie stratégií rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava, P.O. BOX 192 (č. MAGS OSRMT 47 135/2018 – 354 427 OSRMT 12/18/vl. zo dňa 12.06.2018)	Starého Mesta, s dotvorením pohľadu na mesto z rieky a ľavého brehu Dunaja. - 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; - považujeme za potrebné v riešení zachovať rozsah vodnej hladiny oboch bazénov, oba navrhnúť najmä pre účely rekreácie, vodných športov a osobnú vodnú dopravu, so zachovaním charakteristickej siluety;	
	<u>Priestor Prístav - Pálenisko z urbanistického hľadiska:</u> 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.	- Priestor prístavného bazénu Pálenisko bol zhodnotený vo variante 1 - 3. Priestor novo navrhovaného bazénu Vlčie hrdlo bol zhodnotený vo variante 1.
	<u>Prístav Devín:</u> V rámci MC Devín považujeme za vhodné preveriť akceptovateľnú polohu pre športový prístav.	- strategický dokument nerieši prístav Devín, keďže sa nachádza mimo obvod verejného prístavu Bratislava.
	<u>Prístav Kameňolom:</u> V súvislosti s prevádzkou kameňolomu - Devín zamerať iniciatívu na ekologickejšiu prepravu vyťažených materiálov po Dunaji.	- strategický dokument nerieši prístav Kameňolom, keďže sa nachádza mimo obvod verejného prístavu Bratislava
	<u>Osobný prístav:</u> Riešenie rozvoja osobného prístavu pozdĺž ľavobrežného nábrežia Dunaja v	- rozvoj Osobného prístavu bol riešený v rámci strategického

12./ Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy, Sekcia územného plánovania, Oddelenie stratégií rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava, P.O. BOX 192 (č. MAGS OSRMT 47 135/2018 – 354 427 OSRMT 12/18/vl. zo dňa 12.06.2018)	celom úseku od mosta Lafranconi po most Apollo nepovažujeme za vhodné riešenie, za optimálne umiestnenie považujeme vytvorenie priestoru pre osobný prístav mimo hlavného toku v rámci bazénov Zimného prístavu. <u>Z environmentálneho hľadiska:</u> SEA: - ÚPN-Z patria v zmysle ustanovení zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie medzi strategické dokumenty. - Potrebné je 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. - predmetný Master plan či ÚPN-Z Pálenisko - Prístav má/nemá byť posudzovaný, odporúčame rokovať s príslušným orgánom posudzovania. EIA: - pri príprave jednotlivých stavieb či ich súborov (navrhovaných činností) treba postupovať v zmysle Prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. *Vody* - pri spracovaní predmetnej ÚPD sa žiada rešpektovať ustanovenia záhona č. 364/2004 Zz. o vodách. *Pôdy* - 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	dokumentu vo variantných riešeniach 1 a 2. Do Zimného prístavu je osobný terminál umiestnený vo variante 2. - predložená dokumentácia nie je územnoplánovacou dokumentáciou a teda sa podľa citovaného Metodického usmernenia MŽP SR a MDVRR SR nepostupuje a nemôže byť posúdená ako územnoplánovacia dokumentácia. - pripomienka je v kompetencii Okresného úradu - 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

12./ Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy, Sekcia územného plánovania, Oddelenie stratégií rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava, P.O. BOX 192 (č. MAGS OSRMT 47 135/2018 – 354 427 OSRMT 12/18/vl. zo dňa 12.06.2018)	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 záber poľnohospodárskej pôdy, Vyhláška MP SR č. 508/2004 Z.z., ktorou sa vykonáva § 27 zákona č. 220/2004 Z.z.; 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. - Uvažovaný strategický dokument prekonzultovať s orgánom ochrany prírody. - Požadujeme rešpektovať odporúčania, ktoré môžu eliminovať negatívne vplyvy na ciele ochrany území prvkov ÚSES podľa Územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007 v znení neskorších zmien a doplnkov . *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	- Vplyvy na územie európskeho významu SKUEV0822 Malý Dunaj sú hodnotené. - strategický dokument bude zverejnený na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR, orgán ochrany prírody bude mať možnosť sa k strategickému dokumentu vyjadriť počas konzultácií strategického dokumentu (a správy o hodnotení) podľa Zákona 24/2006 Z.z. . - odporúčania v zmysle ÚPN hl. mesta SR Bratislavy sú rešpektované vo všetkých variantoch. - v ďalších stupňoch riešenia stratégie rozvoja verejného prístavu Bratislava sa bude postupovať

	niektoré ustanovenia zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší, dodržať podmienky stanovené vyhláškou MŽP SR č. 244/2016 Z.z. o kvalite ovzdušia. *Odpady* - pri spracovaní zadania je potrebné zohľadniť dve environmentálne záťaže, nachádzajúce sa priamo v, riešenom území.	v súlade s platnou legislatívou Slovenskej republiky. - odstránenie v riešenom území evidovaných environmentálnych záťaží je vyžiadané platnou legislatívou, teda ich odstránenie nezávisí na výbere variantu rozvoja prístavu. Variant 2 rozvoja osobného prístavu predpokladá preverenenie možnosti odstránenia environmentálnej záťaže v akvatóriu južného a severného bazéna Zimného prístavu, a strategický dokument odporúča potrebu a rozsah riešenia tohto problému preskúmať v rámci príslušnej realizovateľnosti.
13./ Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (č.OU-BA-OSZP3-2018/081353-2/JTO, zo dňa 21.08.2018)	Odbor ochrany prírody nemá <u>zásadné pripomienky</u> k navrhovanému rozvoju verejného prístavu, vzhľadom na vysokú mieru neurčitosti predkladaného materiálu však nie je možné stanoviť bližšie požiadavky, podmieňujúce realizáciu navrhovaného riešenia. Tieto podmienky bude môcť odbor OPaK, ako dotknutý orgán, určiť po podrobnejšom rozpracovaní v procese posudzovania navrhovaných projektov podľa zákona č. 24/2006 Z.z. a podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku.	- berie sa na vedomie.
14./ Okresný úrad Bratislava, **Odbor starostlivosti o životné prostredie,** Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (č. OU-BA-OSZP3-2018/82573/SOJ, zo dňa 18.08.2018)	Príslušným orgánom vodnej správy je oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja OSŽP OÚ Bratislava.	- berie sa na vedomie.

Zainteresovaná verejnosť:		
1./ Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka	**1.** Žiadame na území v dotyku s územím zámeru EUROVEA 2 definovať zhodne ako bolo riešené v zámere „Polyfunkčný súbor Eurovea 2“ posúdeného procesom EIA a schváleného rozhodnutím MŽP SR č. 5245/2017-1.7/dj-R zo dňa 22.08.2017; územie nadväzujúce na druhej strane nájazdu mostu Apollo riešiť obdobne. Jedná sa o sadovú úpravu formou parčíka s charakterom Dunajských luhov. **2.** Žiadame kotvenie lodí na Petržalskej strane riešiť v zhode s urbanistickej štúdie „Celomestské centrum Petržalka“ obstarávanej spoločnosťou J&T Real Estate, ktoré koncepčne nadväzuje a „zrkadlovo“ reflektuje nábrežie pri Eurovei; zároveň žiadame kotvenie lodí na Petržalskej strane v zhode s iniciatívou „Nové lido“ https://reality.etrend.sk/komercne-nehnutelnosti/nove-lido-odhalije-nabrezie-s-plazou-a-pristavom.html. **3.** V priestore starého zimného prístavu v priestore medzi mostom Apollo a Prístavným mostom žiadame zakomponovať aj rekonštruované objekty zachovalých historických lodí a zároveň zachovať charakter priestoru vhodnými urbanisticko-architektonickými odkazmi na pôvodný charakter zimného prístavu. Charakter tohto priestoru má korešpondovať a nadväzovať na zámer „Polyfunkčný súbor Eurovea 2“ z východnej strany a charakter územia v okolí Prístavnej ulice zo strany severnej. **4.** Žiadame podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s	- strategický dokument nie je spracovaný v takej mierke, ktorá bude riešiť sadové úpravy, toto bude možné realizovať v ďalších stupňoch projektovej prípravy, resp. v procese posudzovania navrhovaných činností. - požiadavka je zohľadnená vo variantoch pre rozvoj osobnej lodnej dopravy. - Požiadavka bude predmetom prípravy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu a posudzovaných osobitne podľa zákona č. 24/2006 Z. z. - Riešenie dopravného napojenia bude predmetom prípravy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu a posudzovaných

1./ Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka	príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008 , TP 10/2008.	osobitne podľa zákona č. 24/2006 Z. z.
	5. Žiadame doplniť dopravno-kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010, Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky).	- Spracovanie dopravno-kapacitného posúdenia bude predmetom prípravy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu a posudzovaných osobitne podľa zákona č. 24/2006 Z. z.
	6. Žiadame overiť obsluhu územia verejnou hromadnou dopravou; žiadame, aby príslušná zastávka hromadnej dopravy bola maximálne v 5-minútovej pešej dostupnosti.	- Spracovanie dopravno-kapacitného posúdenia bude predmetom prípravy konkrétnych projektov.
	7. Žiadame overiť výpočet potrebného počtu parkovacích miest v súlade s aktuálnym znením príslušnej normy STN 73 6110.	- Výpočet potrebného počtu parkovacích miest nie je predmetom strategického dokumentu. Strategický dokument nerieši detailne nové parkovacie plochy.
	8. Žiadame, aby parkovacie miesta boli riešené formou podzemných garáží pod objektami stavieb a povrch územia upravený ako lokálny parčík, maximálne pripúšťame využitie striech parkovacích domov ako zatrávnených ihrísk či outdoorových cvičísk.	- V rámci strategického dokumentu sa nerieši budovanie podzemných garáži ani parkovacích miest na teréne. Strategický dokument sa zameriava na vývoj a zlepšovanie podmienok pre vnútrozemskú vodnú dopravu na Dunaji vo svojich variantných návrhoch.
	9. Podľa ustanovenia § 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov sa pozemné komunikácie budujú, rekonštruujú,	- V tomto stupni projektovej dokumentácie sa nerieši budovanie, rekonštrukcia, spravovanie a údržba pozemných komunikácií. Strategický dokument sa zameriava

1./ Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka	spravujú a udržiavajú v súlade so zásadami štátnej dopravnej a cestnej politiky, s koncepciou rozvoja dopravy a vzhľadom na ochranu životného prostredia. Navrhovanie pozemných komunikácií sa vykonáva podľa platných slovenských technických noriem, technických predpisov a objektívne zistených výsledkov výskumu a vývoja v cestnej infraštruktúre. Na zabezpečenie uvedených úloh ministerstvo v súlade s metodickým pokynom MP 38/2016 schvaľuje a vydáva technické predpisy rezortu, ktoré usmerňujú prácu investorov, projektantov a zhotoviteľov v rôznych oblastiach (činnostiach) cestnej infraštruktúry. Technické predpisy rezortu sú zverejňované v plnotextovom znení na webovom sídle Slovenskej správy ciest - www.ssc.sk/sk/Technicke-predpisy-rezortu.ssc. Žiadame rešpektovať Technicko-kvalitatívne podmienky MDVRR SR, časť 9 – Kryty chodníkov a iných plôch z dlažby, Technické podmienky projektovania odvodňovacích zariadení na cestných komunikáciách ako aj ostatné spomínané technické predpisy v plnom rozsahu. **10.** V prípade nevyhnutnosti povrchovým státí ako aj na ploché strechy a iné spevnené vodorovné plochy požadujeme použitie drenážnej dlažby , ktoré zabezpečia minimálne 80% podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržania minimálne 8 l vody/m2 po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie v danom území, viď informačný materiál Národnej recyklačnej agentúry SR www.samospravydomov.org/files/retencna_dlazba.pdf. Tieto materiály spĺňajú technické predpisy definované v predchádzajúcom bode týchto pripomienok.	na vývoj a zlepšovanie podmienok pre vnútrozemskú vodnú dopravu na Dunaji v navrhovaných variantoch, po výbere optimálneho variantu rozvoja, bude tento variant spodrobnený. - V rámci strategického dokumentu sa nerieši detailne budovanie povrchových státí, strategický dokument nie je spracovaný v tejto mierke.

1./ Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka	**11.** Žiadame spracovať Dokument starostlivosti o dreviny a Dokument miestneho územného systému ekologickej stability podľa 69 ods. 1 písm. g zákona OPK č. 543/2002 Z.z. a ich zapracovanie ako súčasti záväznej časti predmetného strategického dokumentu. **12.** Žiadame dôsledne uplatňovať strategický dokument Slovenskej republiky "Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy" schválený uznesením vlády SR č. 148/2014, z ktorých uvádzame charakteristiku najdôležitejších opatrení, ktoré je navrhovateľ v zmysle §3 ods.5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. povinný zapracovať do projektovej dokumentácie zámeru. - Všeobecná charakteristika opatrení sa nachádza na str. 45 a 63 adaptačnej stratégie: v sídlach mestského typu je veľká koncentrácia povrchov, ktoré sa prehrievajú a majú veľkú tepelnú kapacitu. To spôsobuje značnú akumuláciu tepla v ich prostredí. Na zvyšovanie teploty má vplyv aj teplo uvoľňované z priemyselných procesov, spaľovacích motorov v doprave a vykurovania obytných budov. Spolu pôsobením týchto faktorov sa nad mestom vytvára tzv. tepelný ostrov. Nad mestom sa otepľujú vzduchové vrstvy a spolu s prítomnosťou kondenzačných jadier napomáhajú zvyšovaniu oblačnosti nad mestami oproti okolitej krajine. V ročnom priemere predstavuje tento rozdiel 5 až 10 %. V dôsledku zvýšenej oblačnosti sa zvyšuje aj množstvo zrážok, avšak z dôvodu, že v urbanizovanom prostredí nepriepustné povrchy zaberajú vysoký percentuálny podiel, je prirodzený kolobeh vody značne ovplyvnený a negatívne poznačený. Urbanizácia má vplyv na hydrologický cyklus presahujúci hranice	- Dokumenty spomínané v bode 11 sú obstarávané dotknutou obcou, nie sú v kompetencii obstarávateľa. - Strategický dokument "Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy" je primerane zohľadnený v strategickom dokumente. Súčasťou strategického dokumentu je aj príloha „Posúdenie Master Plánu verejného prístavu Bratislava z hľadiska rizík súvisiacich so zmenou klímy“.

1./ Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka	samotného sídla a môže zásadne negatívne ovplyvňovať aj prírodné prostredie, vrátane fauny aj flóry v priľahlom povodí. - Opatrenia voči častejším a intenzívnejším vlnám horúčav: • Zabezpečiť zvyšovanie podielu vegetácie a vodných prvkov v sídlach, osobitne v zastavaných centrách miest • Zabezpečiť a podporovať zamedzovanie prílišného prehrievania stavieb, napríklad vhodnou orientáciou stavby k svetovým stranám, tepelnú izoláciu, tienením transparentných výplni otvorov • Podporovať a využívať vegetáciu, svetlé a odrazové povrchy na budovách a v dopravnej infraštruktúre • Zabezpečiť a podporovať: aby boli dopravné a energetické technológie, materiály a infraštruktúra prispôsobené meniacim sa klimatickým podmienkam • Zabezpečiť prispôsobenie výberu drevín pre výsadbu v sídlach meniacim sa klimatickým podmienkam Vytvárať komplexný systém plôch zelene v sídle v prepojení do kontaktných hraníc sídla a do priľahlej krajiny. - Opatrenia voči častejšiemu výskytu silných vetrov a víchric: Zabezpečiť a podporovať implementáciu opatrení proti veternej erózii, napríklad výsadbu vetrolamov, živých plotov, aplikáciu prenosných zábran. - Opatrenia voči častejšiemu výskytu sucha: Podporovať a zabezpečiť opätovné využívanie dažďovej a odpadovej vody. - Opatrenia voči častejšiemu výskytu intenzívnych zrážok: • Zabezpečiť a podporovať zvýšenie retenčnej kapacity územia pomocou hydrotechnických opatrení, navrhnutých ohľaduplne k životnému prostrediu. Ak opatrenia zelenej infraštruktúry nepostačujú zabezpečiť a podporovať zvýšenie	

1./ Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka	infiltračnej kapacity územia diverzifikovaním štruktúry krajinnej pokrývky s výrazným zastúpením vsakovacích prvkov v extraviláne a minimalizovaním podielu nepriepustných povrchov a vytvárania nových nepriepustných plôch na urbanizovaných pôdach v intraviláne obcí • Zabezpečiť a podporovať zvyšovanie podielu vegetácie pre zadržiavanie a infiltráciu dažďových vôd v sídlach, osobitne v zastavaných centrách miest • Zabezpečiť a podporovať renaturáciu a ochranu tokov a mokradi. **13.** Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach. Vo všeobecnosti odporúčame realizáciu tzv. dažďových záhrad. **14.** opatrenia podľa bodu 9 až 10 tohto vyjadrenia žiadame zapracovať do záväznej časti predmetného strategického dokumentu. **15.** žiadame dôsledne uplatňovať a zapracovať Program odpadového hospodárstva SR do záväznej časti predmetného strategického dokumentu.	- Nakladanie s vodami bude riešené v rámci prípravy konkrétnych projektov. - vysvetlenie bolo uvedené pri bodoch 9 až 10 - Program odpadového hospodárstva SR bude zapracovaný v rámci prípravy konkrétnych projektov.

1./ Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka	**16.** Žiadame vyriešiť a zabezpečiť separovaný zber odpadu; v dostatočnom množstve zabezpečiť umiestnenie zberných nádob osobitne pre zber: - komunálneho zmesového odpadu označeného čiernou farbou; - kovov označeného červenou farbou; - papiera označeného modrou farbou; - skla označeného zelenou farbou; - plastov označeného žltou farbou; - bio-odpadu označeného hnedého farbou.	- Separácia odpadov bude riešená v rámci prípravy konkrétnych projektov.
	17. Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády,, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby (socha, plastika, reliéf, fontána a pod.). Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú lokalitu a mesto, ale hlavne zhodnotenie investície ekonomicky aj marketingovo.	- Podrobné spracovanie architektonického stvárnenia priestorov bude riešené v rámci prípravy konkrétnych projektov.
	18. Výber stvárnenie a aj konkrétneho autora diela podľa bodu 14 bude predmetom obstarávania resp. súťaže, ktorá má spĺňať minimálne nasledovné charakteristiky: - otvorená súťaž, o ktorej sa dozvie relevantný okruh potenciálnych autorov; - zverejnená na webstránke projektu; - vo výberovej komisii bude zástupca investora, architekt spracúvajúci projektovú dokumentáciu, zástupca mestskej aj miestnej samosprávy, zástupca zainteresovanej verejnosti a predstaviteľ akademickej umeleckej obce; - dielo rešpektuje charakter a obsah stavby, priestoru v ktorom sa umiestni ako aj charakter danej lokality.	- viď bod 17.
	19. Žiadame uviesť v záväznej časti územného plánu dodržiavanie metodiky Minimálne štandardy vybavenosti obcí, Bratislava 2010 (https://www.mindop.sk/ministerstvo-	- Strategický dokument nerieši územný plán, obstarávateľ toto nevie zabezpečiť, nie je to v jeho kompetencii

	1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standardy-minimalnej-vybavenosti-obci-pdf-1-95-mb). **20.** Žiadame uviesť v záväznej časti územného plánu dodržiavanie metodiky Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (http://nwrm.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2). zabezpečiť ochranu existujúcej zelene, a to počas výstavby a aj prevádzky stavby. **21.** Žiadame dôsledne dodržiavať zákon o ochrane poľnohospodárskej pôdy č. 220/2004 Z.z. **22.** Žiadame overiť bonitu zaberaných pôd a predložiť odôvodnenie nevyhnutnosti takéhoto záberu.	- Strategický dokument nerieši ochranu existujúcej zelene. Riešenie zelene bude predmetom jednotlivých projektov, ktoré budú posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z.z. - Všetky ustanovenia zákona o ochrane poľnohospodárskej pôdy č.220/2004 Z.z. sú dodržané. - Presné zábery pôd a ich bonita budú riešené v rámci prípravy konkrétnych projektov.
2./ Petržalský okrášľovací spolok, Šustekova 2, 851 04 Bratislava	OZ Petržalský okrášľovací spolok požaduje zapracovanie nasledovných pripomienok: **1.** Veľmi sme privítali, že stratégia má záujem o riešenie už existujúcich prístavných zariadení najmä vo väzbe na tzv. Starý prístav a jeho dva bazény, kde okrem obchodnej aj turisticko-rekreačnej je reálny potenciál hl. mesta na skutočný dotyk mesta s riekou, ktorý okrem malej časti pred Eurovea v celej Bratislave v skutočnosti nemáme. Aj z toho dôvodu však nevidíme dôvod pre vznik a rozširovanie prístavných kapacít na pravej čiže petržalskej strane Dunaja, okrem športovej plavby. **2.** Nesúhlasíme s potenciálnym vytvorením nového miesta pre kotvenie osobných a športových lodi v časti v dotyku s Tyršovým nábrežím, pred Starým mostom. Tyršovo nábrežie, hoci	- Strategický dokument navrhuje vo svojich variantoch len budovanie infraštruktúry pre kotvenie športových a rekreačných lodí. Variant 2 okrem toho ponecháva súčasné umiestnenie plôch pre statické plávajúce zariadenia na svojom mieste pozdĺž Tyršovho nábrežia, nepôjde o novú činnosť v území. - berie sa na vedomie; V uvedenom území sa v navrhovaných variantoch uvažuje s umiestnením plávajúcich

2./ Petržalský okrášľovací spolok, Šustekova 2, 851 04 Bratislava	v dnešnej podobe tak nevyzerá, je skutočne ochrannou zónou pre kultúrnu pamiatku Sad Janka Kráľa. Rôzna výstavba, osemprúdová cesta, nová výstavba plánovaná na bývalom futbalovom štadióne nemilosrdne atakuje tieto zelené pľúca historické mesta. Nevidíme dôvod, aby boli v 250 m vzdialenosti prístavné zariadenia pre denné kotvenie a pohyb osobných a športových lodí. Takéto miesto môže byť až za Starým mostom. Už dnešné kotvenie lode reštaurácie aj lode divadla je na hranici únosnosti územia, ale aspoň sú to lode, ktoré sa celý rok nepohybujú a nevytvárajú tlak na hlučnosť či zápach motorových spalín v území a nevytvárajú vlny likvidujúce malé vodné živočíchy. **3.** Riešenie priestoru medzi Starým mostom a Mostom Apollo: Táto časť sa veľmi blíži ku bývalej a snáď aj budúcej novej mestskej pláži Lido, ktorú si želá veľká časť verejnosti čo vyjadrili občania petíciou. Na základe nej prijalo mestské zastupiteľstvo niekoľko uznesení, ktorými zaviazali poslanci vedenie mesta konať v prospech vytvorenia Mestskej pláže LIDO. Zároveň žiadame, aby bola zachovaná činnosť starých vodáckych klubov v území za LIDOM. **4.** Pravý breh Dunaja je charakteristický lužným lesom. Jeho ochrana a zachovanie sú veľkou prioritou Petržalčanov. Mestská časť sa prihlásila k ochrane lesov a to je rozpore s tým, aby tu vznikli prístavy a kotviská lodí. Každé miesto na kotvenie lodí potrebuje aj obslužné zázemie, minimálne prístupovú cestu, parkovanie a pod. čo je pre toto územie nevhodné.	zariadení tak ako je to aj v súčasnosti. - Strategický dokument v priestore medzi Starým mostom a Mostom Apollo navrhuje umiestnenie infraštruktúry pre športovú a rekreačnú plavbu, vrátane Maríny Lido, čo nie je v rozpore vytvorením a obnovením mestskej pláže, ale práve naopak, podporuje obnovu tohto územia a jeho sprístupnenie širšej verejnosti. - Strategický dokument nepredpokladá taký rozsah výrubu drevín, ktorý by bol v rozpore s územným plánom mesta. Presný rozsah výrubu bude predmetom prípravy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu, ktoré budú posúdené podľa zákona č. 24/2006 Z. z.
3./ Smart City Bridge s.r.o. Karadžičova 12, 821 08 Bratislava	Spoločnosť Smart City Bridge s.r.o. má záujem na účasti v administratívnej príprave predmetných zámerov a v prípade potreby je pripravená	- Spoločnosť je účastníkom konania.

	príslušnému orgánu poskytnúť adekvátnu súčinnosť. Žiadame o aktívne zapojenie do tvorby Strategického dokumentu.	- Spoločnosť bude zapojená v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších zmien a doplnkov, je účastníkom posudzovania vplyvov.
4./ Overon, a.s. Karloveská 34, 841 04 Bratislava **Woal, s.r.o.** Hodžovo námestie 2, 811 06 Bratislva **Popper Capital, s.r.o.** Dvořákovo nábrežie 10, 811 02 Bratislava	**1.** Skoordinovať a zosúladiť v Strategickom dokumente uvádzaných potenciálne možných miest pre kotvenie osobných a športových plavidiel (lodí), s možnosťou rozšírenia pobytových terás v ploche nábrežnej hrany Dunaja, a s možnosťou vybudovania pobytového pontónu pred Verejným priestorom. **2.** Žiadame o aktívne zapojenie do tvorby Strategického dokumentu Master plan II. **3.** Žiadame o rešpektovanie priestoru pre uvažovanú pešiu prepojovaciu lávku oboch brehov Dunaja, resp. medzi plánovanou zónou celomestského centra CMC Petržalka, a rozvíjajúcej sa zóny EUROVEA (EUROVEAII). **4.** Odporúčame medzi dotknuté subjekty pridať vodácke kluby pôsobiace v inundačnom území zóny CMC v Petržalke. **5.** Skoordinovať vývoj prístavísk s vývojom využitia a organizácie nábrežnej časti Dunaja, a to najmä jej promenády, riešenia parkovania a parteru objektov orientovaných do promenády.	- Poloha určená pre kotvenie osobných a športových plavidiel je riešená vo variantných návrhoch. Strategický dokument nerieši konkrétne riešenie uvedenej lokality. Uvedené požiadavky by mali byť zohľadnené pri spracovaní konkrétnej štúdie realizovateľnosti pre danú lokalitu. - Berie sa na vedomie, spoločnosť bude zapojená v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších zmien a doplnkov, je účastníkom posudzovania vplyvov. - Požiadavka je rešpektovaná. Strategický dokument zohľadnil plánovanú zónu - Vodácke kluby pôsobiace v inundačnom území zóny CMC v Petržalke sa musia pridať samostatne, nemôžeme to spraviť v ich mene. - Predmetom strategického dokumentu sú plochy v územnom obvode verejného prístavu. V záujme spoločnosti VP, a.s. je koordinovať vývoj prístavných plôch s vývojom nábrežnej časti Dunaja a všetkými jej prvkami.

Príloha 3: Zoznam analytických správ a štúdií, ktoré boli podkladom pre vypracovanie správy o hodnotení

- Atlas krajiny Slovenskej republiky. MŽP SR, Bratislava, 2002, Esprit spol. s r.o. Banská Štiavnica, 2002.
- Biotopy Slovenska, Ústav krajinnej ekológie SAV, 1996
- Geologická mapa Slovenska. M 1:500 000, MŽP SR, GS SR, Bratislava, 1996.
- Hodnotenie kvality povrchovej vody Slovenska za rok 2017, MŽP SR, SVP, š.p., SHMÚ, VÚVH, 2018; www.vuvh.sk, 2019.
- Hydrologická ročenka, Povrchové vody 2016, SHMÚ, Bratislava, 2017.
- Katalóg biotopov Slovenska, DAPHNE – Inštitút aplikovanej ekológie, Štátna ochrana prírody SR, 2002
- Michalko, J. a kol. (1985): Geobotanická mapa ČSSR – SSR, Mapová a textová časť
- MŽP SR, 2014: Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy.
- MŽP SR, 2018: Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy

  - aktualizácia (2018)
- Odvodené mapy radónového rizika Slovenska v mierke 1 : 200 000, URANPRES š. p. Spišská Nová Ves
- Oznámenie o strategickom dokumente „Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II“, Verejné prístavy, a.s., 07/2018
- Regionálny územný systém ekologickej stability mesta Bratislavy, SAŽP, Bratislava, 1994
- Ročenka priemyslu 2017. ŠÚ SR 2017
- Správa o stave životného prostredia Slovenskej republiky v roku 2017. MŽP SR, SAŽP, 2018.
- Štatistická ročenka Hlavného mesta SR Bratislavy. KSŠÚ SR v Bratislave, 2017
- Štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR, Bratislava 2018, ÚGKK SR 2018
- Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, textová a grafická záväzná časť, Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy, 2007 v znení neskorších zmien a doplnkov
- Významné vtáčie územia na Slovensku, SOVS, 2004
- Chránené vtáčie územia Slovenska, ŠOP SR, 2015
- Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov

- Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách (vodný zákon)
- Zákon č. 500/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z. z.
- Zdravotnícka ročenka Slovenskej republiky 2016, Národné centrum zdravotníckych informácií, Bratislava 2018
- www.sopsr.sk, www.shmu.sk, www.ssc.sk, www.enviroportal.sk., www.povodne.sk, www.vuvh.sk, www.katasterportal.sk, www.statistic.sk, www.air.sk, www.enviroportal.sk, www.biomonitoring.sk

Príloha 4: Vyhodnotenie vplyvov relevantných variantov na predmety ochrany jednotlivých území Natura 2000 dotknutých strategickým zámerom

V tabuľkách nižšie sú hodnotené varianty rozvoja nákladného a osobného prístavu Bratislava na relevantné územia Natura 2000. Jednotlivé hodnotenia sa týkajú všetkých posudzovaných variantov rozvoja Prístavu Bratislava, pokiaľ je v prípade niektorých variantov vplyv iný, je to uvedené v texte komentára. V prípade rovnakých vplyvov na skupiny druhov s rovnakými ekologickými nárokmi sú vplyvy vyhodnotené spoločne celú pre skupinu druhov.

Vyhodnotenie predpokladaných vplyvov variantov rozvoja nákladného a osobného prístavu na predmety ochrany CHVÚ Dunajské luhy (SKCHVU007)

Názov druhu	**Možnosť ovplyvnenia**	**Typ ovplyvnenia**	**Komentár**
bocian čierny *(Ciconia nigra)*	nie	žiadny	Výskyt druhu v územiach Nákladného prístavu - Pálenisko, Zimný prístav, Vlčie hrdlo, a Osobného prístav je náhodný a ojedinelý, hniezdenie druhu tu nebolo zistené a pravdepodobnosť jeho výskytu je tu minimálna vzhľadom na nevhodnosť biotopov.
brehuľa hnedá *(Riparia riparia)*	nie	žiadny	Výskyt druhu v CHVÚ sa viaže na obnažené brehy koryta Dunaja a jeho ramien, prípadne iné kolmé steny. Pravdepodobnosť narušenia a negatívneho ovplyvnenia takýchto lokalít, ktoré by vyhovovali požiadavkách tohto brehule hnedej sa nepredpokladajú.
bučiačik močiarny *(Ixobrychus minutus)*	nie	žiadny	Výskyt druhu v lokalitách Pálenisko, Zimný prístav, Vlčie hrdlo a Osobný prístav je náhodný, hniezdenie druhu tu nebolo zistené a pravdepodobnosť jeho výskytu je hlavne období v mimo hniezdenia. Vzhľadom na nevhodnosť biotopov sa vplyv nepredpokladá.
haja tmavá *(Milvus migrans)*	nie	žiadny	Hniezdenie v tomto CHVÚ nebolo v od roku 2010 zistené vzhľadom na celkový pokles populácie druhu. Prípadný výskyt druhu - prelety – v územiach Pálenisko, Zimný prístav a Osobný prístav sú len náhodné a navrhované varianty rozvoja tak nepredstavujú negatívny vplyv.

hlaholka severská *(Bucephala clangula)*	nie	možný vplyv	Výskyt druhov v CHVÚ je viazaný na zimné obdobie. V lokalitách Pálenisko, Zimný prístav a Osobný prístav je výskyt len náhodný, pretože tu nenachádzajú vhodné podmienky a biotopy na zimovanie. Pravdepodobnosť negatívneho ovplyvnenia druhov je tu minimálna vzhľadom na nevhodnosť biotopov.
chochlačka sivá *(Aythya ferina)*	nie	možný vplyv	
chochlačka vrkočatá *(Aythya fuligula)*	nie	možný vplyv	
potápač biely *(Mergus albellus)*	nie	žiadny	
kalužiak červenonohý *(Tringa totanus)*	nie	žiadny	Hniezdne lokality týchto druhov sa nachádzajú v iných častiach CHVÚ. V lokalitách Pálenisko, Zimný prístav a Osobný prístav je ich výskyt minimálny a len náhodný, pretože tu nenachádzajú vhodné podmienky a biotopy hniezdenie a zber potravy. Pravdepodobnosť negatívneho ovplyvnenia druhov je tu preto minimálna.
hrdzavka potápavá *(Netta rufina)*	nie	možný vplyv	
kačica chrapľavá *(Anas querquedula)*	nie	možný vplyv	
kačica chripľavá *(Anas strepera)*	nie	žiadny	
kaňa močiarna *(Circus aeruginosus)*	nie	žiadny	
ľabtuška poľná *(Anthus campestris)*	nie	žiadny	Hniezdenie druhu nie je v rámci CHVÚ v poslednom období zaznamenané. Napriek tomu nepredstavujú lokality Pálenisko, Zimný prístav a Osobný prístav vhodné biotopy pre hniezdenie a prežívanie druhu.
orliak morský *(Healliaeetus albicila)*	áno	priamy/ nepriamy, významne negatívny, variant 1; mierne negatívny vplyv, variant 3	V tomto CHVU hniezdi v rozsiahlejších komplexov lesov, hlavne v starších porastoch. Nie je možné vylúčiť v budúcnosti prípadné hniezdenie v lesných porastoch v lokalite Vlčie hrdlo mimo CHVÚ, na ktoré by potom negatívne pôsobilo stratou biotopu a vyrušovaním. V lokalite Pečnianskeho lesa využíva staré topoľové lesy orliak morský ako svoje zimovisko, preto tiež nie je možné úplne vylúčiť negatívny vplyv v podobe vyrušovania. Okrem posudzovanej činnosti však podstatne ohrozujú druh aj lesohospodárske zásahy, ktoré tak predstavujú kumulatívny vplyv na orliaka.
rybár riečny *(Sterna hirundo)*	nie	žiadny	Výskyt druhov v územiach Pálenisko, Zimný prístav a Osobný prístav je náhodný. Na

čajka čiernohlavá *(Larus melanocephalus)*	nie	žiadny	hniezdenie využívajú ostrovy. Hniezdenie týchto druhov v posudzovanom území nebolo zistené a pravdepodobnosť jeho výskytu je tu minimálna vzhľadom na nevhodnosť biotopov.
rybárik riečny *(Alcedo atthis)*	nie	žiadny	Výskyt druhu v CHVÚ sa viaže na obnažené brehy koryta Dunaja a jeho ramien. Pravdepodobnosť narušenia takýchto stanovíšť, ktoré by vyhovovali požiadavkám tohto druhu sa nepredpokladajú.
beluša malá /volavka striebristá *(Egretta garzetta)*	nie	žiadny	Výskyt druhu v územiach Pálenisko, Zimný prístav a Osobný prístav je náhodný, hniezdenie druhu tu nebolo zistené a pravdepodobnosť jeho výskytu je tu minimálna vzhľadom na nevhodnosť biotopov.

Vyhodnotenie predpokladaných vplyvov variantov rozvoja nákladného a osobného prístavu na predmety ochrany – biotopy – v ÚEV Biskupické luhy (SKUEV0295)

Kód	Biotop	Možnosť dotknutia	Typ vplyvu	Komentár
3510	Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharition	nie	žiadny	Strategický dokument neovplyvní biotopy priamo záberom ani nepriamo inými vplyvmi.
40A0	Xerotermné kroviny	nie	žiadny	
6210	Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (*dôležité stanovištia Orchideaceae)	nie	žiadny	
91E0	Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy	nie	žiadny	
91H0	Teplomilné panónske dubové lesy	nie	žiadny	
91G0	Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy	nie	žiadny	
91F0	Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek	nie	žiadny	

Vyhodnotenie predpokladaných vplyvov variantov rozvoja nákladného a osobného prístavu na predmety ochrany ÚEV Bratislavské luhy (SKÚEV0064)

Názov druhu	Možnosť ovplyvnenia	Typ ovplyvnenia	Komentár
boleň dravý *(Aspius aspius)*	nie	žiadny	Tieto predmety ochrany v ÚEV nebudú realizáciou strategického dokumentu zasiahnuté a nebudú ani nepriamo negatívne ovplyvnené nakoľko ide o živočíchy vyskytujúce sa vo vodnom stĺpci, pri dne a v sedimentoch riečnych ramien a preto ich ovplyvnenie bude minimálne vzhľadom na nevhodnosť biotopov v lokalitách strategického zámeru.
hlaváč bieloplutvý *(Cottus gobio)*	nie	žiadny	
hrebenačka vysoká *(Gymnocephalus baloni)*	nie	žiadny	
hrúz Kesslerov *(Gobio kessleri)*	nie	žiadny	
hrúz Vladykov *(Gobio albipinnatus)*	nie	žiadny	
kolok vretenovitý *(Zingel streber)*	nie	žiadny	
korýtko riečne *(Union crassus)*	nie	žiadny	
Píž zlatistý *(Sabanejewia aurata)*	nie	žiadny	
kunka červenobruchá *(Bombina bombina)*	nie	žiadny	Tieto predmety ochrany v ÚEV nebudú realizáciou strategického dokumentu zasiahnuté a nebudú ani nepriamo negatívne ovplyvnené nakoľko pravdepodobnosť výskytu druhov je tu minimálna vzhľadom na nevhodnosť biotopov. Okrem posudzovanej činnosti však podstatne ohrozujú biotopy druhov aj lesohospodárske zásahy (kumulatívny vplyv).
mlok dunajský *(Triturus dobrogicus)*	nie	Žiadny	
mlynárik východný *(Leptidea morsei)*	nie	žiadny	
modráčik krvavcový *(Maculinea teleius)*	nie	žiadny	
mora Schmidtova *(Dioszeghyana schmidtii)*	nie	žiadny	
plocháč červený *(Cucujus cinnaberinus)*	nie	žiadny	
ohniváčik veľký *(Lycaena dispar)*	nie	žiadny	
potápnik dvojčiarový *(Grephoderus bilineatus)*	nie	žiadny	
priadkovec trnkový *(Eriogaster catax)*	nie	žiadny	
roháč obyčajný *(Lucanus cervus)*	nie	žiadny	

vážka jednoškvrnná *(Leucorrhinia pectoralis)*	nie	žiadny	
lopatka dúhová *(Rhodeus sericeus amarus)*	nie	žiadny	
bobor vodný *(Castor fiber)*	áno	nepriamy, variant 3	Výskyt vo vodnom toku v blízkosti riešeného územia strategického dokumentu je možný, mierne negatívny vplyv vo forme vyrušovania počas výstavby a prevádzky na náhodne sa vyskytujúce alebo migrujúce jedince nemožno vylúčiť.
uchaňa čierna *(Barbastella barbastellus)*	áno	nepriamy, variant 3	Výskyt netopierov mimo ÚEV z dôvodu zberu potravy alebo migrácie nemožno vylúčiť. Mierne negatívne na *ne* môže pôsobiť svetelné a hlukové znečistenie z infraštruktúry a občianskych zariadení Maríny Aušpic.
netopier obyčajný *(Myotis myotis)*	áno	nepriamy, variant 3	
netopier pobrežný *(Myotis dasycneme)*	áno	nepriamy, variant 3	
netopier veľkouchý *(Myotis bechsteinii)*	áno	nepriamy, variant 3	

Vyhodnotenie predpokladaných vplyvov variantov rozvoja nákladného a osobného prístavu na predmety ochrany – biotopy – v ÚEV Bratislavské luhy (SKUEV0064)

Kód	Biotop	Možnosť dotknutia	Typ vplyvu	Komentár
91E0	Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy	nie	Žiadny	Strategický dokument neovplyvní biotopy priamo záberom ani nepriamo inými vplyvmi.
91F0	Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných Riek	nie	Žiadny	
3260	Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranunculion fluitantis a Callitricho-Batrachion	nie	žiadny	
3150	Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharition	nie	žiadny	

Vyhodnotenie predpokladaných vplyvov variantov rozvoja nákladného a osobného prístavu na predmety ochrany Bratislavské luhy (SKÚEV1064)

Názov druhu	Možnosť ovplyvnenia	Typ ovplyvnenia	Komentár
boleň dravý (Aspius aspius)	nie	žiadny	Tieto predmety ochrany v ÚEV nebudú realizáciou strategického zámeru zasiahnuté a nebudú ani nepriamo negatívne ovplyvnené nakoľko pravdepodobnosť výskytu druhov je tu
hrebenačka pásavá (Gymnocephalus	nie	žiadny	

schraetser)			minimálna vzhľadom na nevhodnosť biotopov.
lopatka dúhová (Rhodeus sericeus amarus)	nie	žiadny	
bobor vodný (Castor fiber)	áno	nepriamy, variant 3	Výskyt vo vodnom toku v blízkosti riešeného územia strategického zámeru je možný, mierne negatívny vplyv vo forme vyrušovania počas výstavby a prevádzky na náhodne sa vyskytujúce alebo migrujúce jedince nemožno vylúčiť.

Vyhodnotenie predpokladaných vplyvov variantov rozvoja nákladného a osobného prístavu na predmety ochrany – biotopy – v ÚEV Bratislavské luhy (SKUEV1064)

Kód	Biotop	Možnosť dotknutia	Typ vplyvu	Komentár
91E0	Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy	nie	žiadny	Strategický dokument neovplyvní biotopy priamo záberom ani nepriamo inými vplyvmi.
91F0	Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek	nie	žiadny	

Vyhodnotenie predpokladaných vplyvov variantov rozvoja nákladného a osobného prístavu na predmety ochrany Bratislavské luhy (SKÚEV2064)

Kód	Biotop	Možnosť dotknutia	Typ vplyvu	Komentár
91E0	Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy	nie	žiadny	Strategický dokument neovplyvní biotopy priamo záberom ani nepriamo inými vplyvmi.
91F0	Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek	nie	žiadny	
6210	Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (*dôležité stanovištia Orchideaceae)	nie	žiadny	
3150	Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharition	nie	žiadny	

Vyhodnotenie predpokladaných vplyvov variantov rozvoja nákladného a osobného prístavu na predmety ochrany Malý Dunaj (SKUEV0822)

Názov druhu	Možnosť ovplyvnenia	Typ ovplyvnenia	Komentár

kunka červenobruchá *(Bombina bombina)*	nie	žiadny	Tok Malého Dunaja je v úseku priľahlom území regulovaný a nenachádzajú sa tu vhodné biotopy druhu.
bobor vodný *(Castor fiber)*	áno	nepriamy mierne negatívny	Výskyt vo vodnom toku v blízkosti riešeného územia strategického dokumentu je možný, negatívny vplyv (najmä znečistenie toku) na náhodne sa vyskytujúce alebo migrujúce jedince medzi hlavným tokom Dunaja a Malým Dunajom nemožno vylúčiť.
vydra riečna *(Lutra lutra)*	áno	nepriamy mierne *negatívny*	Tok Malého Dunaja je v úseku priľahlom k riešenému územiu regulovaný a nenachádzajú sa tu vhodné biotopy druhu, negatívny vplyv (najmä znečistenie toku) na náhodne sa vyskytujúce alebo migrujúce jedince medzi hlavným tokom Dunaja a Malým Dunajom nemožno vylúčiť.
boleň dravý *(Aspius aspius)*	áno	nepriamy	Strategický dokument nezasahuje do biotopov druhu v ÚEV, ohroziť ich môže chemické znečistenie vodného prostredia počas výstavby alebo prevádzky, prípadne počas havárie v prístave. V lokalite Pálenisko nie je možné takéto negatívne vplyvy (najmä znečistenie toku) úplne vylúčiť v žiadnom variante.
pĺž podunajský *(Cobitis taenia)*	áno	nepriamy	
pĺž zlatistý *(Sabanejewia aurata)*	áno	nepriamy	
hrúz bieloplutvý *(Gobio albipinnatus)*	áno	nepriamy	
hrebenačka vysoká *(Gymnocephalus baloni)*	áno	nepriamy	
hrebenačka pásavá *(Gymnocephalus schraetser)*	áno	nepriamy	
čík európsky *(Misgurnus fossilis)*	áno	nepriamy	
lopatka dúhová *(Rhodeus sericeus amarus)*	áno	nepriamy	
kolok veľký *(Zingel zingel)*	áno	nepriamy	
šabľa krivočiara *(Pelecus cultratus)*	áno	nepriamy	
plotica lesklá *(Rutilus pigus)*	áno	nepriamy	
pižmovec hnedý *(Osmoderma eremita)*	nie	žiadny	Strategický dokument nezasahuje do biotopov druhov v ÚEV, ktorými sú lokality starších

plocháč červený *(Cucujus cinnaberinus)*	nie	žiadny	brehových porastov. Biotopy druhov sú mimo oblasti ovplyvnenej strategickým dokumentom.

Vyhodnotenie predpokladaných vplyvov variantov rozvoja nákladného a osobného prístavu na predmety ochrany – biotopy – v ÚEV Malý Dunaj (SKÚEV0822)

Kód	**Biotop**	**Možnosť dotknutia**	**Typ vplyvu**	**Komentár**
3150	Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharition	nie	žiadny	Strategický dokument neovplyvní biotopy priamo záberom ani nepriamo inými vplyvmi.
6210	Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (*dôležité stanovištia Orchideaceae)	nie	žiadny	
3270	Rieky s bahnitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov Chenopodionrubri p.p. a Bidentition p.p.	nie	žiadny	
91E0	Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy	nie	žiadny	
91F0	Lužné dubovo−brestovo−jaseňové lesy okolo nížinných Riek	nie	žiadny	