



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

Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II (ďalej len „Master Plan II“)

podľa prílohy č.2 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie
a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Spracovateľ dokumentácie:



EKOJET, s.r.o.
priemyselná a krajinná ekológia
Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava



Žilinská univerzita v Žiline
Katedra vodnej dopravy
Univerzitná 1, 010 26 Žilina

Bratislava, júl 2018

OZNÁMENIE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. Názov.

Verejné prístavy, a. s.

2. Identifikačné číslo.

36 856 541

3. Adresa sídla.

Prístavná 10,
821 09 Bratislava
Slovenská republika

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

Ing. Gabriel Szekeres, predseda predstavenstva
adresa: Verejné prístavy, a.s., Prístavná 10, 821 09 Bratislava
tel.: 00421 2 2062 0522
e-mail: gr@vpas.sk

5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie.

Ing. Kalina Tomáš PhD.
adresa: Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov,
Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina
tel.: +421 41 513 35 63
e-mail: tomas.kalina@fpedas.uniza.sk

Ing. Habo Peter

adresa: Proprietary Partners, s.r.o., Mlynské Nivy 73, 821 05 Bratislava
tel.: +421 903 190 245
e-mail: peter.habo@proprietarypartners.sk

Mgr. Šembera Tomáš

adresa: EKOJET s.r.o., Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava
tel.: +421 2 4569 0568
e-mail: sembera.tomas@ekojet.sk

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. Názov.

Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II (ďalej len „Master Plan II“)

2. Charakter.

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.

3. Hlavné ciele.

Hlavným cieľom Master Planu II je stanoviť rozvojový rámec pre verejný prístav Bratislava, ktorý bude reagovať na všetky legislatívne a trhové požiadavky spojené s prevádzkovaním moderného verejného prístavu. Súčasťou diela bude aj potreba:

- preskúmať a identifikovať dopyt po chýbajúcich službách v existujúcom vymedzenom území verejných prístavov, na základe ktorého budú preskúmané možnosti modernizácie a zlepšenia kvality poskytovaných služieb v osobnom a nákladnom prístave Bratislava.
- preskúmanie vyťaženia existujúcich a povolených prístavných zariadení vo vymedzenom území osobného prístavu Bratislava a preskúmanie dopytu po chýbajúcich prístavných službách vyžadovaných aktuálnou legislatívou v oblasti ochrany životného prostredia, bezpečnosti plavby a komerčných služieb. Formulovať a kvantifikovať spoločenský dopyt po prípadných ďalších aktuálne chýbajúcich službách.
- definovať prostredie prístavísk výletných a kajutových lodí na oboch brehoch Dunaja vo vymedzenom území Verejných prístavov, a. s. s ohľadom na bezpečnostné, environmentálne a spoločenské aspekty.
- na základe dopytovej analýzy preveriť záujem o prístavné služby vo vymedzenom území nákladného prístavu Bratislava. Formulovať a kvantifikovať potrebu environmentálnych, bezpečnostných a technologických potrieb na modernizáciu existujúcich prístavných činností a zosúladiť s aktuálnymi platnými normami EÚ. Formulovať a kvantifikovať spoločenský dopyt po ďalších aktuálne chýbajúcich aktivitách. Na základe dopytu a nových environmentálnych kritérií, preveriť možnosti a spoločenský záujem o revitalizáciu lokality Zimného prístavu s ohľadom na obyvateľov Bratislavy.
- definovať na základe výsledkov dopytovej analýzy možnosti rozvoja prístavných služieb s variantným odporúčaním nových možnosti usporiadania prekládkových polôh vo vymedzenom území nákladného prístavu Bratislava.

4. Obsah (osnova).

1. Úvod
2. Príprava Master Planu II
3. Súčasný stav a predpoklady rozvoja verejných prístavov
4. Poslanie a strategické ciele verejných prístavov
5. Návrh koncepcie rozvoja verejných prístavov
6. Posúdenie dopadov koncepcie rozvoja verejných prístavov
7. Prílohy

5. Uvažované variantné riešenia.

Východiskom k formulácii jeho obsahovej náplne, stratégie a cieľov sú dokumenty EÚ, dokumenty Slovenskej republiky a pripravované projekty Verejných prístavov, a.s. Platí to predovšetkým o strategických a koncepčných dopravných a územno-plánovacích dokumentoch.

6. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania.

<i>Popis aktivity</i>	<i>Začiatok</i>	<i>Ukončenie</i>
Zhromažďovanie podkladov a dokumentov	január 2018	marec 2018
Zasadnutie pracovnej skupiny	marec 2018	apríl 2018

a jednanie s Jaspers		
Kick – off meeting, predstavenie zámeru verejnosti, vyvolanie verejnej diskusie, bilaterálne stretnutia.	apríl 2018	jún 2018
Analýza situácie v sektore vodnej dopravy, SWOT analýza, vypracovanie stratégie rozvoja prístavu,	júl 2018	október 2018
Zpracovanie pripomienok z procesu SEA	-	december 2018
Čistopis Master Plan II.	-	január 2019
Schválenie Master Planu II. predstavenstvom spoločnosti	-	január 2019

7. Vzťah k iným strategickým dokumentom.

Strategické dokumenty a politiky EÚ

- Dohovor o režime plavby na Dunaji (ďalej len „Belehradský dohovor“),
- Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN),
- Transeurópska dopravná sieť TEN-T,
- Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru,
- Stratégia EÚ pre dunajský región.

Strategické dokumenty a politiky SR

- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
- Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky,
- Návrh zámeru projektu Vážskej vodnej cesty,
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020,
- Prevod kompetencií k správe a rozvoju vodných ciest,
- Generálny program implementácie NAIADES v SR,
- Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo,
- Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región,
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 (KÚRS),
- Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe,
- Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách,
- Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 755/2004 Z. z., ktorým sa ustanovuje výška neregulovaných platieb.

8. Orgán kompetentný na jeho schválenie.

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

9. Druh schvaľovacieho procesu dokumentu.

Uznesenie predstavenstva spoločnosti Verejné prístavy, a.s.

III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

1. Požiadavky na vstupy.

Surovinové a materiálové vstupy:

Zvýšené nároky v oblasti surovinových vstupov budú najmä na kvalitu a množstvo vôd, zábery pôdy a stavebné suroviny.

S ohľadom na stupeň konkrétnosti strategického dokumentu a jeho rozsah spracovania oznámenia nie je možné v súčasnosti určiť rozsah surovinových i materiálových vstupov. Konkrétne údaje o požiadavkách na vstupy sú predmetom posudzovania jednotlivých projektov na úrovni EIA.

Zdroje energie, nároky na dopravnú a inú infraštruktúru:

Pre uskutočnenie cieľov Stratégie rozvoja Master Plan II budú využívané súčasné možnosti napojenia sa na sieť existujúcej dopravnej a technickej infraštruktúry.

Prísun energií je zvládnuteľný a nepredstavuje obmedzujúci faktor pre úspešnú dosiahnutie strategického dokumentu.

Nároky na pracovné sily:

Pre úspešnú implementáciu Stratégie rozvoja Master Plan II je potrebné zabezpečiť dostatočný počet kvalifikovaných pracovníkov.

2. Údaje o výstupoch.

Výstupy ovplyvňujúce kvalitu životného prostredia sú najmä z výnosnej investície do modernizácie a rozšírenia prístavu. Modernizáciou a rozšírením sa podporí rozvoj nákladnej ako aj osobnej lodnej dopravy, spolu s čím súvisí ich pozitívny i negatívny dopad na životné prostredie.

Rozvoj a modernizácia verejného prístavu Bratislava má predpoklad pre rozvoj zamestnanosti a hospodárstva, následkom čoho prispeje k samotnému rozvoju hospodárskeho rastu SR. Iba vybudovaná infraštruktúra vodnej cesty zabezpečuje priaznivé parametre plavebnej dráhy pre plavidlá počas celého roka, je zárukou rozvoja vodnej dopravy, zároveň začlenenia do dopravných reťazcov prostredníctvom vybavených a fungujúcich prístavov, následkom čoho sa zvýši a podporí konkurencieschopnosť. Vyššie uvedené fakty budú mať priaznivý vplyv na okolitý podunajský región.

Výstupy možno vidieť hlavne v súvislosti so zlepšením ekonomických, environmentálnych a sociálnych podmienok. Údaje o výstupoch budú konkretizované a kvantifikované v ďalších etapách spracovania a realizácie strategického dokumentu.

3. Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie.

Doprava predstavuje jeden z rozhodujúcich faktorov pre rozvoj každej súčasnej spoločnosti. Zároveň ide o jeden z hlavných prostriedkov pre hospodársky rozvoj a je predpokladom k dosiahnutiu sociálnej a regionálnej súdržnosti. Mobilita ľudí a tovaru je pozitívnym produktom ktorý zabezpečuje dopravná infraštruktúra. Žiadne zmeny v súčasnej spoločnosti sa nezaobídu bez dopadov na zhustujúcu sa dopravnú sústavu s čím priamoúmerne narastá aj vplyv na životné prostredie. Rezort dopravy si v súlade so zásadami trvalo udržateľného rozvoja stanovil v rámci dopravnej politiky SR cieľ, ktorým je trvalo udržateľná mobilita, ktorú definujeme ako dlhodobé zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti (preprava

tovaru a osôb) v požadovanom čase a kvalite, s maximálnou efektivitou, pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľov.

Hlavný problém dopravy na území SR predstavuje z dlhodobého hľadiska vývoj delby práce prepravy tovaru, ktorý sa uskutočňuje najmä v prospech cestnej, predovšetkým individuálnej dopravy. Na základe dostupných informácií v roku 1995 bol takmer rovnaký pomer vo využívaní verejnej i neverejnej osobnej dopravy, v roku 2014 verejná doprava dosahovala len štvrtinu z celkových dopravných výkonov. Dôvodom nepomeru je vysoký nárast statickej ako aj dynamickej individuálnej automobilovej dopravy, čím sa zvyšuje záťaž pre cestnú infraštruktúru i životné prostredie. Ďalším dôvodom je zvyšujúca sa životná úroveň obyvateľstva a ich rastúce nároky na kvalitu dopravy, ktoré majú významný vplyv na nárast individuálnej automobilovej dopravy.

Negatívne vplyvy narastajúcej automobilovej dopravy v porovnaní s lodnou dopravou sú spájané predovšetkým s vysokou produkciou emisií znečisťujúcich látok, s produkciou odpadov a vystavovanie obyvateľstva hlukom z dopravy.

Na základe cieľov stanovených v Bielej knihe a hodnotenia, ktoré vychádzalo z posudzovania napĺňania stanovených cieľov, môžeme konštatovať že za obdobie rokov 2000 – 2010 bol zaznamenaný pokles podielu vnútrozemskej lodnej (vodnej) dopravy v rámci SR na objeme prepravených výkonov o 2,1%. Osobná vodná doprava predstavuje v podmienkach územia SR z pohľadu prepravných výkonov len doplnkový charakter k ostatným dopravným spôsobom.

Lodná doprava v porovnaní s ostatnými typmi dopravy má najnižšie negatívne dopady na životné prostredie. Kombinovanou prepravou tovaru dochádza k odľahčeniu zaťaženej cestnej i železničnej siete. Podľa dostupných informácií na prepravu 1 750 ton tovaru je potrebný 1 čln, 16 železničných vozňov alebo 70 kamiónov. Zároveň ide o nízko-nákladovú dopravu, na 1 l pohonných látok s prepravou 1 tony tovaru prejde čln 275 km, železničný vagón 202 km a kamión 62 km. Na základe vyššie uvedených príkladov patrí lodná doprava k ekologickej forme prepravy. Lodná doprava má o 70% nižšiu spotrebu paliva, čo predstavuje aj o 70% nižšiu produkciu CO₂.

Koncepciou Stratégie rozvoja Master Plan II budú ovplyvnené jednotlivé zložky životného prostredia predovšetkým pozitívne a to priamym ako aj nepriamym spôsobom. Zvýšením podielu vodnej dopravy na prepravu tovaru či osôb sa pri zachovaní rovnakého prepravovaného objemu nákladu prejaví v znížení množstva výfukových plynov a súčasne sa zníži počet dopravných zápch. Stratégiou rozvoja Master Plan II dôjde k presunu ekologicky rizikových činností realizovaných v areáli verejného prístavu mimo hlavného toku Dunaja do tzv. chránených bazénov, čím sa zníži negatívny dopad na znečistenie vody a okolitých biotopov viažucich sa na okolité brehy Dunaja.

4. Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva.

V tomto štádiu prípravy sa nepredpokladajú žiadne osobitné riziká vo vzťahu k zdraviu obyvateľstva, ktoré by vyplývali z uplatňovania strategického dokumentu. Pri dodržaní platných a zákonom stanovených hygienických limitov sa nepredpokladajú negatívne ovplyvnenia, prípadne zhoršenia zdravotného stavu obyvateľstva.

5. Vplyvy na chránené územia (napr. navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, súvislá európska sústava chránených území (Natura 2000), národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené vodohospodárske oblasti a pod.) vrátane návrhu opatrení na ich zmiernenie.

Z pohľadu pripravovaného strategického dokumentu nepredpokladáme negatívne vplyvy na chránené územia a územia Natura 2000.

Hodnotenie vplyvov bude zamerané najmä na zadefinovanie opatrení, ktoré budú v následných povoľovacích konaniach aplikované do jednotlivých projektov tak, aby navrhované činnosti boli realizovateľné. Nepredpokladáme priame negatívne vplyvy na veľkoplošné a maloplošné chránené územia a na priaznivý stav biotopov a druhov rastlín a živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany území NATURA 2000 pri zachovaní súčasného stavu brehových porastov a koryta rieky. Nepriamo môže negatívne vplývať rušenie na druhy živočíchov, ktorých domovské okrsky či biotopy (potravné alebo migračné) zasahujú do územia navrhovaného strategického dokumentu. To bude potrebné brať do úvahy pri projektovaní konkrétnych činností.

Charakter vplyvov a príslušné opatrenia budú presne riešené na úrovni EIA pre konkrétny projekt, ako aj v následných povoľovacích procesoch.

6. Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu.

Stratégia rozvoja Master Plan II predstavuje dlhodobý plán pre rozvoj verejného prístavu Bratislava. Celý plán rozvoja verejného prístavu vychádza z obmedzení, ktoré vyplývajú zo súčasného stavu a stoja na predpokladoch a odhadoch ďalšieho vývoja. Riziká súvisiace s realizáciou Stratégie rozvoja Master Plan II sa v tomto štádiu posudzovania dajú predpokladať len vo všeobecnej miere. Medzi hlavné faktory a zároveň rizika, ktoré ovplyvňujú koncepciu rozvoja verejných prístavov patria najmä:

- Majetkovo-právne vzťahy;
- Finančné zdroje pre rozvoj verejných prístavov;
- Trendy v oblasti lodnej (vodnej) dopravy;
- Legislatíva v oblasti lodnej (vodnej) dopravy v rámci SR a EÚ.

7. Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice.

Navrhovaná realizácia Stratégie rozvoja Master Plan II rieši otázky a problémy národného charakteru a dosahovanie cieľov stanovených pre SR. Priame vplyvy, ktoré by mali negatívny dopad na životné prostredie presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.

IV. DOTKNUTÉ SUBJEKTY

1. Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení.

Za zainteresovanou verejnosťou sú predovšetkým obyvatelia MČ Bratislava – Staré Mesto, MČ Bratislava – Ružinov a MČ Bratislava – Petržalka, vlastníci nehnuteľností na území riešeného v strategickom dokumente, ako aj fyzické a právnické osoby majúce sídlo alebo majetkovo-právne záujmy na využívaní pozemkov a každý kto prejaví záujem o strategický dokument.

Ďalej sem patria občianske iniciatívy, občianske združenia a mimovládne organizácie, podporujúce ochranu životného prostredia, ktoré prejavia záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania v zmysle ustanovení § 6a zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

2. Zoznam dotknutých subjektov.

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Ministerstvo hospodárstva SR

- Ministerstvo životného prostredia SR
- 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
- Okresný úrad Bratislava, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva
- Krajský pamiatkový úrad Bratislava
- Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy
- Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Odštepny závod Bratislava
- Dopravný úrad – divízia vnútrozemská plavba
- Bratislavský samosprávny kraj
- Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy
- Mestská časť Bratislava – Staré Mesto
- Mestská časť Bratislava – Ružinov
- Mestská časť Bratislava – Petržalka

3. Dotknuté susedné štáty.

Riešením strategického dokumentu nebudú dotknuté žiadne susediace štáty so Slovenskou republikou.

V. DOPLŇUJÚCE ÚDAJE

1. Mapová a iná grafická.

Mapa č. 1: ortofotosnímka územného obvodu verejného prístavu Bratislava

2. Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu.

- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Konceptcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky,
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
- Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo
- Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región
- Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe
- Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách

VI. MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA OZNÁMENIA.

Oznámenie o strategickom dokumente Master Plan II bolo vypracované v Bratislave v mesiaci júl 2018.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľa oznámenia.

Ing. Kalina Tomáš PhD.
Ing. Peter Habo
Mgr. Šembera Tomáš
Ing. Plechová Andrea

2. Potvrdenie správnosti údajov oznámenia podpisom oprávneného zástupcu obstarávateľa, pečiatka.

Potvrdzujem správnosť údajov.

.....
Ing. Gabriel Szekeres,
generálny riaditeľ a predseda predstavenstva spoločnosti Verejné prístavy, a.s.

.....
Ing. Tomáš Kalina.PhD.
za spracovateľa strategického dokumentu

.....
Mgr. Tomáš Šembera,
za spracovateľa oznámenia

V Bratislave, dňa 25.07.2018

Mapa č.1: Ortofotomapa územného obvodu verejného prístavu Bratislava



- územný obvod verejného prístavu
- plavebná dráha
- potenciálne miesta pre kotvenie osobných a športových lodí