

Národná hlavná stratégia rozvoja prístavov

Strategické posúdenie vplyvov
na životné prostredie (SEA)

Informačný dokument

Pripravilo:
Konzorcium spoločností EX ANTE Consulting Ltd. a MAHART Passnave Ltd.
TRENECON Consulting and Planning Ltd.

Odberateľ:
MAHART Maďarská prepravná spoločnosť

Dátum: jún 2020

Tento dokument bol pripravený v súvislosti s projektom 2015-HU-TM-0152-S, financovaný z fondov CEF s názvom „Vypracovanie plánu na posilnenie *nákladnej* dopravy *na* Dunaji prostredníctvom rozvoja infraštruktúry prístavov TEN-T, *konkrétne* prístav Komárom.”



OBSAH

1 PROCES VYPRACOVANIA STRATEGICKÉHO HODNOTENIA VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, METÓDA A VÝSLEDOK	3
1.1 Proces konania SEA.....	3
1.2 Prezentácia použitej metodiky	4
1.3 Výsledok environmentálneho hodnotenia	5
2 MOŽNOSŤ CEZHRANIČNÝCH VPLYVOV	8

1 PROCES VYPRACOVANIA STRATEGICKÉHO HODNOTENIA VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, METÓDA A VÝSLEDOK

V rámci projektu „Vypracovanie plánu na posilnenie nákladnej dopravy na Dunaji prostredníctvom rozvoja infraštruktúry prístavov TEN-T, konkrétne prístavu Komárom“ s podporou programu CEF (Nástroj na prepojenie Európy), ktorý získalo Ministerstvo pre inovácie a technológie (predtým: Ministerstvo pre národný rozvoj), na základe poverenia maďarskej prepravnej spoločnosti MAHART, konzorcia spoločností EX ANTE Consulting Ltd. a MAHART Passnave Ltd. a v rámci nej pripravila spoločnosť TRENECON Consulting and Planning Ltd. strategické posudzovanie vplyvov na životné prostredie národnej hlavnej stratégie rozvoja prístavov (ďalej len "stratégia").

1.1 Proces konania SEA

Podľa smernice EÚ 2001/42 / ES a nariadenia vlády č. 2/2005. (I. 11.) o strategickom posudzovaní vplyvov na životné prostredie určitých plánov a programov (ďalej len: vyhláška SEA), strategické posudzovanie vplyvov na životné prostredie (SAE) sa pripravuje na vypracované stratégie a toto hodnotenie sa stane súčasťou stratégie.

Vyhláška o SEA určuje postup prípravy SEA. Jednou z osobitných črt procesu SEA je, že SEA sa musí vypracovať v súlade so stratégiou a súbežne s ňou, čo určuje aj harmonogram prípravy stratégie.

SEA pozostáva z dvoch hlavných krokov:

Vypracovanie tematických oblastí zamerania,

environmentálne hodnotenie,

a súhlas s dokumentmi vyhotovenými v dôsledku vyššie uvedených procesov s orgánmi životného prostredia.

Oblasti tematického zamerania prakticky predstavujú predbežný návrh posudzovania vplyvov na životné prostredie, ktoré zhruba načrtáva tematické oblasti zamerania, ktoré budú rozpracované v posúdení vplyvov a ich úroveň detailov.

Ďalšou zvláštnosťou SEA uvedenou vo vyhláške o SEA je, že SEA nie je postupom orgánu, t. j. nasledujúce úlohy, ktoré sa vykonávajú v rámci postupu orgánu, vykonáva v konaní SEA strana, ktorá vypracúva stratégiu (klient):

prizvanie orgánov životného prostredia, aby sa zúčastnili na tomto procese (vyzvaním ich, aby poskytli svoje stanovisko k tematickým oblastiam zamerania), a

zhromaždenie stanovísk orgánov životného prostredia a (vo fáze vyjadrovania stanoviska k posudzovaniu vplyvov na životné prostredie) od verejnosti.

Poskytovanie informácií verejnosti je podstatným prvkom procesu SEA, ktorý je súčasťou jednak tematických oblastí zamerania ako i procesu vydávania stanovísk k posudzovaniu vplyvov na životné prostredie.

1.2 Prezentácia použitej metodiky

Metodika posudzovania vplyvov na životné prostredie bola vypracovaná na základe Sprievodcu pripraveného na implementáciu vyhlášky SEA, ďalej sa posudzuje aj metodika použitá na posudzovanie vplyvov na životné prostredie Národnej stratégie rozvoja dopravnej infraštruktúry.

Metodika je vypracovaná nasledovne:

- 1 hodnotenie stratégie podľa cieľov environmentálnej politiky EÚ a Maďarska
- 2 systém hodnotenia environmentálnych vlastností.

Pri presadzovaní zásad obozretnosti a prevencie sme sa počas vykonávania environmentálneho posudzovania snažili identifikovať, v súlade s nariadením vlády, pri implementácii stratégie vplyvy a hnacie faktory všetkých environmentálnych faktorov a environmentálnych systémov.

Hodnotili sa nasledovné parametre prostredia:

Pre zložky životného prostredia:

- orná pôda, pôda, minerály,
- vzduch
- vody
- živé druhy
- vybudované prostredie

Pre environmentálne systémy:

- pôda¹
- obyvatelia a hospodárska činnosť v sídle(ach)
- klimatické zmeny
- prírodné systémy
- biodiverzita

ďalej:

- kumulované vplyvy vykonávania opatrení,
- Prezentácia možných cezhraničných vplyvov na životné prostredie.

Vplyvy na uvedené environmentálne vlastnosti, systémy sa hodnotia klasifikáciou do nasledujúcich kategórií:

¹ Krajina je nadefinovaná podľa definície uvedenej v zákone LIII z roku 1996 o ochrane prírody definovaná ako oblasť vymedzená vo priestore, ktorá má osobitné konkrétne formy, v ktorých dochádza k vzájomnému pôsobeniu prírodných a ľudských systémov.

Krajina znamená vizuálny vzhľad pôdy, ktorá sa vyvinula prostredníctvom interakcie daných prírodných a umelých faktorov formovania pôdy, ako je definovaná v danom okamihu.

?	závažnosť vplyvu sa nedá posúdiť / nie sú k dispozícii dostatočné údaje
+3	veľmi pozitívny vplyv
+2	pozitívny vplyv
+ 1	mierne pozitívny vplyv
-1	mierne negatívny vplyv
-2	negatívny vplyv
-3	veľmi negatívny vplyv
0	žiadny vplyv / nepodstatné

Zásadným krokom v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie je integrácia stanovísk environmentálnych orgánov a verejnosti do stratégie.

1.3 Výsledok environmentálneho hodnotenia

SEA je pripravené pre stratégiu, v ktorej boli stanovené nasledujúce ciele:

- stimuly pre presun na iné druhy dopravy
- generovanie ďalšieho dopytu
- vytvorenie systému financovania
- rozvoj ľudských zdrojov
- rozvoj trvalo udržateľného regulačného prostredia

V nasledujúcich tabuľkách je uvedené súhrnné hodnotenie priamych vplyvov činností, ktoré sa spájajú a ktoré sú špecifikované na dosiahnutie cieľov stratégie na zložky životného prostredia a environmentálne systémy. Vyhodnotenie podľa tabuliek bolo vykonané na základe odborného odhadu so spoločným prihliadnutím na priame vplyvy.

Tabuľka 1: Úroveň priamych vplyvov na zložky životného prostredia

	krajina, pôda	vzduch	voda	živé druhy	zastavané prostredie
stimuly pre modálny posun	-1	-1	-2 riziko	-3 riziko	-1 riziko
generovanie ďalšieho dopytu	-1	-1	-2 riziko	-3 riziko	-1 riziko
vytvorenie systému financovania	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu
rozvoj ľudských zdrojov	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu
rozvoj trvalo udržateľného regulačného prostredia	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu

-3: vysoko negatívny; -2: negatívny; -1: mierne negatívny; 0: žiadny vplyv / nepodstatné; +1: mierne pozitívny; +2: pozitívny; +3: vysoko pozitívny

Tabuľka 2: Úroveň priamych vplyvov na systémy prvkov životného prostredia

	krajina, sídelné systémy	Klimatické zmeny	Prírodné systémy, biodiverzita
stimuly pre modálny posun	-1 riziko	-1	-3 riziko
generovanie ďalšieho dopytu	-1 riziko	-1	-3 riziko
vytvorenie systému financovania	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu
rozvoj ľudských zdrojov	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu
rozvoj trvalo udržateľného regulačného prostredia	Bez vplyvu	Bez vplyvu	Bez vplyvu

-3: vysoko negatívny; -2: negatívny; -1: mierne negatívny; 0: žiadny vplyv / nepodstatné; +1: mierne pozitívny; +2: pozitívny; +3: vysoko pozitívny

Realizáciou zásahov plánovaných v stratégii môžu vzniknúť nové konflikty v oblasti životného prostredia, môžu nastať problémy alebo sa môžu posilniť existujúce, čo je zhrnuté v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 3: Vznikajú potenciálne environmentálne konflikty

	konflikt		
	označenie	popis	vplyv / pravdepodobnosť
stimuly pre modálny posun	poškodenie stavieb / archeologického dedičstva	Prvky infraštruktúry sa budú budovať pozdĺž Dunaja v oblastiach zvýšeného významu pre stavby a archeologické dedičstvo	-1/stredný
	zapojenie prírodných hodnôt, lokalít Natura 2000	Plánované zásahy sa budú vykonávať na prírodných hodnotách na a okolo Dunaja, v lokalitách Natura 2000 alebo v ich bezprostrednej blízkosti.	-2/ stredný
	zvýšenie vodnej dopravy a presadzovanie cieľov rámcovej smernice o vode	V dôsledku zvýšenej vodnej dopravy je presadzovanie cieľov rámcovej smernice o vode náročnejšie	-2/ stredný
generovanie ďalšieho dopytu	poškodenie stavieb / archeologického dedičstva	Prvky infraštruktúry sa budú budovať pozdĺž Dunaja v oblastiach zvýšeného významu pre stavby a archeologické dedičstvo.	-2/ stredný
	zapojenie prírodných hodnôt, lokalít Natura 2000	Plánované zásahy sa budú vykonávať na prírodných hodnotách v okolí a okolo Dunaja, v lokalitách Natura 2000 alebo v ich bezprostrednej blízkosti.	-2/ stredný
	zvýšenie vodnej dopravy a presadzovanie cieľov rámcovej smernice o vode	V dôsledku zvýšenej vodnej dopravy je presadzovanie cieľov rámcovej smernice o vode náročnejšie	-2/ stredný

Miera vplyvu : -3: vysoko negatívna; -2: negatívna; -1: mierne negatívna; 0: žiadny vplyv / nepodstatné; +1: mierne pozitívny; +2: pozitívny; +3: vysoko pozitívny

Pravdepodobnosť: vysoká; stredná; nízka

Návrhy na zmiernenie negatívnych vplyvov

Nasledujúce hlavné opatrenia boli určené na zabránenie negatívnym vplyvom zisteným počas environmentálneho hodnotenia stratégie alebo na zmiernenie ich vplyvov.

Na ničenie, znehodnocovanie ornej pôdy a pôdy:

- Ak je lokalita na výstavbu alebo rozšírenie prístavov určená ako poľnohospodárska oblasť s cennými živými druhmi, je potrebné brať do úvahy dobré výrobné možnosti, ako aj hodnotné lesné oblasti v rámci limitov technických obmedzení. Malo by sa vyhnúť využitiu takýchto oblastí alebo by malo mať používanie týchto oblastí iba technicky požadovanú úroveň.

Pre zmenu množstva stavebných surovín:

- Pri výstavbe prevádzok sa musí preskúmať možnosť použitia stavebných materiálov odstránených z iných prevádzok. Hodnotiace kritériá vo výberových konaniach musia zahŕňať opätovné použitie materiálov odstránených z iných prevádzok, zatiaľ čo stavebné materiály sa môžu získať iba z ťažobných lokalít, ktoré majú environmentálne povolenie.

Pre rušenie živých druhov v dôsledku zvýšenej premávky, zaangažovanie lokalít Natura:

- Rýchlosť lodí spôsobujúcich vysoké vlny by sa mala obmedziť.

Pre vyššiu záťaž vôd v dôsledku zvýšenej premávky:

- Plánovaný rozvoj prístavov musí byť navrhnutý cez koordináciu požiadaviek na ochranu životného prostredia, ochranu živých druhov a technických úloh a počas rozvoja sa musí vynaložiť úsilie na nájdenie optimálneho riešenia vo všetkých ohľadoch.
- Plánovaný rozvoj môže ovplyvniť aj vodné zdroje s filtrovaním násypov.
- Pri modernizácii flotily lodí sa môžu brať do úvahy prírodné podmienky riek.

Pre zvýšenú záťaž ovzdušia (hluk, skleníkové plyny) v dôsledku zvýšenej premávky:

- Vďaka modernizácii lodného parku sa hluk a znečistenie ovzdušia môžu pozitívne zmeniť aj pri zvýšenej premávke.
- Nákupom a používaním najmodernejšej techniky zariadenia, ktoré sú prevádzkované s alternatívnym palivom, môžu výrazne znížiť ich hluk a záťaž ovzdušia,
- Elektrifikované trate by sa vybudovali pre novo vybudovanú prístavnú železničnú trať, ktorá priamo nespôsobuje ďalšiu záťaž ovzdušia,

Pre narušenie pôdy (krajina, priestorová štruktúra, ekologická sieť):

- Ak je určené miesto na výstavbu alebo rozšírenie prístavov, cenné prvky formovania pôdy by sa mali brať do úvahy a v rámci technických obmedzení by sa im malo vyhnúť.

Pre zastavané prostredie (sídla, architektonické a kultúrne dedičstvo):

- Úprava krajiny vykonávaná v dôsledku rozvoja prístavov sa musí prispôbiť kapacitám staveniska prostredníctvom regulačných prostriedkov, prihliadajúc na prírodné možnosti oblasti určenej na rozvoj.
- Pred výstavbou musí byť zabezpečená možnosť hĺbenia archeologických nálezísk (získavanie pôdy, časová náročnosť, náklady atď.)

Pre väčšie množstvo odpadu a zmenu jeho zloženia:

- Odpad sa musí zbierať, prepravovať a ukladať podľa platných právnych predpisov.
- Pomocou zelených terminálov je možné bezpečne ukladať odpad vznikajúci na lodiach environmentálnym spôsobom. Toto opatrenie je uvedené aj v stratégii.

2 MOŽNOSŤ CEZHRANIČNÝCH VPLYVOV

Hoci územie Maďarska predstavuje iba 1% územia Európy, miera využitia infraštruktúry nachádzajúcej v krajine je oveľa vyššia z dôvodu jeho dopravno-geografickej polohy a tranzitnej funkcie. Maďarské prvky infraštruktúry preto slúžia okrem domácich dopravných potrieb aj medzinárodným potrebám.

Transeurópska dopravná sieť prechádza cez Maďarsko v niekoľkých bodoch kvôli svojej polohe v Európe. Body prepojenia, úseky sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách.

Tabuľka 4: Koridory základnej siete prechádzajúce cez Maďarsko a ich preddefinované úseky

Koridor základnej siete	ovplyvnený úsek	Druh dopravy
Stredómorie	Rijeka - Záhreb - Budapešť	Železnica
	Pragersko - Zalalovó	Železnica
	Lendava - Letenská cesta	Cesta
	Boba - Székesfehérvár	Železnica
	Budapešť - Miskolc – Ukrajinská hranica	Železnica
	Vásárosnamény - ukrajinská hranica	Cesta
Východný / východné stredómorie	Bratislava – Hegyeshalom	Železnica
	Mosonmagyaróvár – slovenská hranica	Cesta
	Tata - Bátorbágy	Železnica
	Budapešť - Arad - Temešvár – Calafat	Železnica
Rýn - Dunaj	Viedeň – Bratislava Viedeň - Budapešť / Bratislava Budapešť	Železnica
	Budapešť – Arad	Železnica
	Komárom – Komárno	Vnútrozemská preprava

Hraničné úseky Budapešť - Zvolen a Budapešť - Slovensko sa pripájajú k základnej sieti ako cezhraničné úseky.

5: Letiská, prístavy a železničné cestné terminály základnej siete a komplexnej siete v Maďarsku

Názov uzla	Letisko	Vnútrozemský prístav	Železnično-cestný terminál
Baja		Komplexná sieť	
Budapešť	Hlavná sieť (Franz Jozef)	Hlavná sieť	Hlavná sieť (Soroksár)
Debrecín	Komplexná sieť		
Dunaújváros		Komplexná sieť	
Győr		Komplexná sieť Győr – Gönyű	
Komárom		Hlavná sieť	
Miskolc			Komplexná sieť
Moháč		Komplexná sieť	
Paks		Komplexná sieť	
Sármellék	Komplexná sieť		
Šopron			Komplexná sieť

Názov uzla	Letisko	Vnútrozemský prístav	Železnično-cestný terminál
Szeged		Komplexná sieť	
Székesfehérvár			Komplexná sieť
Záhony			Komplexná sieť

Zdroj: Nariadenie 1316/2013/EÚ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&qid=1547819208536&from=HU>

Úsek Dunaja v Maďarsku, ako súčasť vodnej sústavy Dunaj-Rýn-Main, vytvára spojenie nielen s krajinami, cez ktoré preteká vnútrozemský vodný koridor, ale aj so Severným morom a Čiernym morom. Dunaj ako súčasť koridoru Rýn-Dunaj je hlavným východo-západným spojením v kontinentálnej Európe.

V júni 2015 boli na západnom Balkáne identifikované tri hlavné sieťové koridory:

- Dunaj v Srbsku
- Sava v Srbsku a Bosne a Hercegovine
- Tisa v Srbsku

Na základe uvedeného je zrejmé, že prvky základnej siete sú nahusto umiestnené v Maďarsku, vrátane Dunaja a jeho prístavov, cestného a železničného spojenia s hlavnými mestami susedných krajín (Viedeň, Bukurešť, Belehrad, Záhreb, Ľubl'ana, Bratislava).

V rámci tejto stratégie sme posúdili cezhraničné vplyvy na základe uvedeného pre nasledujúce krajiny:

- Rakúsko
- Slovensko
- Srbsko
- Rumunsko

Rakúsko sa nachádza voči Maďarsku proti prúdu Dunaja, preto plánované investície v Maďarsku nebudú mať žiadny vplyv na kvalitu vody v tejto krajine. Aktivita neobsahuje žiadny prvok, ktorý by mal spätný vplyv, preto sa neočakáva žiadny vplyv ani na objem vody.

Pokiaľ ide o pôdu a odpad, potenciálne vplyvy sa vyskytujú väčšinou v oblasti prístavov, takže nemusíme počítať s takými vplyvmi, ako sú cezhraničné vplyvy v Rakúsku. Pokiaľ ide o environmentálne a prírodné systémy, plánovaný rozvoj prístavov sa nachádza v takej veľkej vzdialenosti od hranice, že s takýmito vplyvmi nemusíme počítať.

Na základe uvedeného môžeme vyhlásiť, že nemusíme počítať s cezhraničnými vplyvmi v Rakúsku.

Činnosti súvisiace s rozvojom prístavov v Maďarsku môžu mať na **Slovensko** väčší vplyv v dôsledku spoločnej riečnej hranice. Plánované investície môžu mať vplyv na kvalitu vody v domácom úseku, takýto vplyv však na Slovensku nebude citeľný. Aktivita neobsahuje žiadny prvok, ktorý by mal vplyv na odvodnenie, preto sa neočakáva žiadny vplyv na objem vody.

Vzhľadom na zvýšenú lodnú dopravu sa očakáva zvýšenie hlukovej záťaže, ale jej vplyv bude prakticky kompenzovaný na slovenskej strane v dôsledku výmeny lodnej flotily.

Pokiaľ ide o pôdu a odpad, potenciálne vplyvy sa vyskytujú väčšinou v oblasti prístavov, takže sa nemusí s takýmito vplyvmi na Slovensku počítať. Pokiaľ ide o environmentálne a prírodné systémy, plánovaný

rozvoj prístavov bude mať len mierny vplyv, najmä v dôsledku zvýšenej lodnej dopravy, ale v dôsledku súvisiacich opatrení na ochranu životného prostredia nebude mať žiadny osobitný cezhraničný vplyv. Vplyv na zmenu klímy možno interpretovať na globálnej úrovni. Vodná doprava, ktorá je pozitívnejšia, sa dostane do popredia aj na príslušnom pohraničnom úseku.

Na základe vyššie uvedeného môžeme konštatovať, že nemusíme počítať ani s cezhraničnými vplyvmi na Slovensku.

Plánované zásahy v dôsledku rozvoja prístavov môžu mať vplyv aj na krajiny nachádzajúce sa po prúde Dunaja. V prípade **Srbska** sú zásahy plánované na maďarskej strane v takej veľkej vzdialenosti od hranice, že sa nezmení kvalita vody ani objem vody. Rovnako ako v prípade Rakúska sa neočakáva žiadny cezhraničný vplyv na pôdu a odpad.

Aj keď v dôsledku zvýšenej lodnej dopravy sa očakáva zvýšenie hlukovej záťaže, jej vplyv bude prakticky kompenzovaný na dolných úsekoch Dunaja v dôsledku výmeny lodnej flotily. Na základe vyššie uvedeného môžeme vyhlásiť, že nemusíme počítať s cezhraničnými vplyvmi v Srbsku, ani v Rumunsku.

Na základe vyššie uvedeného môžeme vyhlásiť, že vôbec nemusíme počítať s cezhraničnými vplyvmi stratégie.