

Vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava (Integra Consulting, 2021)

Číslo	Autor	Pripomienka	Vysporiadanie
1.	Dopravný úrad	- v tesnej blízkosti výstavby plánovaného zámeru – terminál LNG sa momentálne nachádza plávajúce zariadenie P-65 (r.km 1865,700) určené na zber olejovitých a masných odpadov z lodí (iba plavidlá SR),	Berie sa na vedomie. Umiestnenie LNG terminálu nie je v rozpore s existujúcim priestorovým usporiadaním prístavu – naopak je v súlade s plánovaným rozvojom prístavu, ako je opísaný v návrhu Stratégie rozvoja verejného prístavu II (Žilinská univerzita, 01/2020) .
2.		- v prípade výstavby zámeru – terminálu LNG zasahujúceho do ochranného pásma (podľa § 4 ods. 2 zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) je územný pás priľahlý k vodnej ceste v šírke najviac päť metrov od brehovej čiary) je potrebný súhlas na výkon činnosti na vodnej ceste (podľa § 4 ods. 4 zákona). Po udelení tohto súhlasu Dopravný úrad uloží plavebné opatrenie na zaistenie bezpečnosti a plynulosti plavebnej prevádzky.	Súhlas na výkon činnosti na vodnej ceste bude žiadaný v stavebnom konaní.
3.		Taktiež je v budúcnosti potrebné osloviť Dopravný úrad divíziu vnútrozemskej plavby, Odbor plavebnej bezpečnosti, vodných ciest a prístavov z dôvodu značenia miesta zámeru – terminálu LNG pobrežnými znakmi podľa Európskych pravidiel pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI).	Požiadavka bude zapracovaná v stavebnej dokumentácii zámeru.
4.		Na zabezpečenie prekládky LNG a bunkering lodí (tankovanie paliva, výmena prevádzkových náplní) je potrebné použiť samostatné prečerpávacie a bunkeringové mólo, ktoré bude schopné prečerpať tanker s kapacitou 3500 m3 LNG za jednu pracovnú smenu (8h). Na móle bude umiestnená nádrž na LNG s objemom 350 m3 na tankovanie paliva LNG do riečnych lodí.	Navrhované technické riešenie je v súlade s pripomienkou.
5.		s výtlakom väčším ako 1350 t. Je potrebné získať Lodné osvedčenie, Zmluvu o budúcej zmluve o užívaní verejných prístavov so spoločnosťou Verejné prístavy, a. s., na základe ktorej je možné podať žiadosť na Dopravný úrad o začatie správneho konania k vydaniu Rozhodnutia o povolení stáť podľa zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe.	Zmluvu o budúcej zmluve o užívaní verejných prístavov so spoločnosťou Verejné prístavy, a.s., na základe ktorej je možné podať žiadosť na Dopravný úrad o začatie správneho konania k vydaniu Rozhodnutia o povolení stáť podľa zákona č. 338/2000 Z.z. o

			vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov zabezpečí navrhovateľ po ukončení procesu EIA.
6.		Taktiež je v budúcnosti potrebné osloviť Dopravný úrad divíziu vnútrozemskej plavby, Odbor plavebnej bezpečnosti, vodných ciest a prístavov z dôvodu značenia miesta zámeru – terminálu LNG pobrežnými znakmi podľa Európskych pravidiel pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI).	Totožná požiadavka, ako v riadku č.3. Požiadavka bude zapracovaná v stavebnej dokumentácii zámeru.
7.	Matej Vagač	1. Zámer neberie do úvahy dosiahnutie uhlíkovej neutrality do roku 2050 a emisie skleníkových plynov celého životného cyklu vrátane ťažby a distribúcie zemného plynu. Text zámeru v časti „IV.3.10 Vplyvy na klímu“ nedostatočne popisuje vplyvy na klimatickú zmenu v celom životnom cykle od ťažby a distribúcie zemného plynu v zahraničí až po jeho plánované využívanie na Slovensku. Zároveň zámer nezohľadňuje najnovší vývoj ohľadom cieľa dosiahnutia uhlíkovej neutrality do r. 2050. Predmetný zámer má predpokladanú životnosť dvadsať až štyridsať rokov. To znamená, že v prípade ukončenia stavby terminálu v plánovanom roku 2026, tak by svoju činnosť ukončil niekedy v rozmedzí rokov 2046 - 2066. Pritom podľa zámerov Európskej komisie a nedávno prijatého Európskeho klimatického predpisu¹, krajiny Európskej únie musia byť do r. 2050 uhlíkovo neutrálné. Slovensko sa pridalo k cieľu uhlíkovej neutrality do roku 2050, čo má zásadný vplyv na využívanie fosílnych palív, a najmä na investície do energetickej a dopravnej infraštruktúry. Stavanie ďalšej fosilnej infraštruktúry je v rozpore s týmto smerovaním a zásadne nabúrava tento záväzný cieľ. Medzivládny panel o zmene klímy (IPCC) vyčíslil v roku 2014 vplyv jednotlivých zdrojov elektrickej energie na klímu.² Do tabuľky nižšie sme doplnili údaje z roku 2015-2016 publikované na v dokumente Európskej banky pre obnovu a rozvoj (EBRD) v roku 2018 o emisiách vrátane únikov metánu z ťažobno-dodávateľského reťazca zemného plynu.³	Vplyvy projektu na emisie skleníkových plynov boli vyhodnotené v Správe o hodnotení. Zo záverov analýzy vyplýva že celková emisná bilancia skleníkových plynov projektu bude veľmi pravdepodobne negatívna, teda v prípade realizácie projektu dôjde k nižšiemu objemu emisií skleníkových plynov v porovnaní so stavom pri nerealizácii projektu a to aj pri zohľadnení neistôt (emisie metánu v dôsledku nedokonalého spaľovania v starších typoch lodných motorov, emisie spojené so získavaním paliva). V rámci vyhodnotenia boli zohľadnené ako priame emisie zo spaľovania palív (tank-to-wheel) tak emisie z procesov ťažby, výroby a prepravy (well-to-tank, upstream), z čoho vyplýva mierna úspora emisií GHG za dobu životnosti projektu v porovnaní s nulovým scenárom. Pre výpočet boli použité štandardné emisné faktory používané v európskom kontexte.

Emisie skleníkových plynov vybraných zdrojov elektrickej energie	(gCO₂eq/kWh)
Uhlie	820-850
Zemný plyn	490
Zemný plyn (2% úniky)	500
Zemný plyn (5% úniky)	625
slnečná energia - strechy	41
geotermálna energia	38
slnečná - koncentrovaná	27
veterná energia	12

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov IPCC, 2014⁴ a EBRD, 2018⁵

Európska investičná banka prestáva z dôvodu ochrany klímy financovať projekty s emisiami skleníkových plynov nad 250 gCO₂eq/kWh po roku 2021.

Fosílny zemný plyn totiž veľmi výrazne zhoršuje klimatickú zmenu, ak započítame aj úniky metánu pri jeho ťažbe a preprave zo zahraničia. Metán má totiž až 85 násobne vyšší potenciál globálneho otepľovania ako oxid uhličitý vo veľmi dôležitom 20 ročnom období a je 30 násobne škodlivejším

V rámci vyhodnotenia bola vykonaná diskusia relevantných neistôt pri zohľadnení aktuálnej odbornej literatúry a ďalších relevantných podkladov (pozri kap. C.3.III Správy o hodnotení).

	skleníkovým plynom ako CO₂ v 100 ročnom období.⁶ A celkové emisie metánu boli rekordné v roku 2020 aj napriek hospodárskemu útlmu počas pandémie koronavírusu.⁷ Je preto nevyhnutné dôkladne prehodnotiť rozširovanie a prípadné predlžovanie životnosti infraštruktúry pre fosílné palivá. Napriek tomu že samotné LNG obsahuje menej uhlíku na jednotku energie než konvenčné palivá, podľa štúdie z januára 2020, “The climate implications of using LNG as a marine fuel”, je pravdepodobné že ich samotné používanie počas celého životného cyklu celkovo neznižuje emisie skleníkových plynov.⁸ Ďalšia štúdia NRDC z Decembra 2020 hovorí, že nahrádzanie špinavších fosílnych palív LNG nie je efektívnou stratégiou znižovania emisií, ktorými sa argumentuje v predmetnom zámere. Práve naopak, budovanie akejkoľvek ďalšej fosilnej infraštruktúry sťažuje rozvoj bezuhlíkových alternatív a prakticky znemožňuje dosiahnutie klimatických cieľov.⁹ V ďalšej fáze EIA požadujeme dôsledné posúdenie emisií skleníkových plynov v celom životnom cykle – od ťažby cez distribúciu v zahraničí až po plánované využívanie v rámci tohto zámeru a to vrátane emisií skleníkových plynov z úniku metánu aj v zahraničí.	
8.	2. Prognóza znižujúceho sa dopytu po fosílnych palivách vrátane LNG Vzhľadom k vyššie uvedenému, existuje veľmi vysoká pravdepodobnosť, že bude postupne dochádzať k utlmovaniu ťažby a používania zemného plynu. Podľa analýzy UMAS, “LNG as a marine fuel in the EU”¹⁰, už v nasledujúcich 10 rokoch je predpokladaný dopyt po LNG veľmi neistý, a to vzhľadom na nezhodnosť zemného plynu so zámerom dosiahnuť uhlíkovú neutralitu a s Parížskymi klimatickými cieľmi. Preto základný predpoklad a odôvodnenie zámeru projektu, t.j. zvyšujúci sa dopyt po LNG považujeme za zavádzajúci a problematický. Je naopak veľmi pravdepodobné, že dopyt po LNG začne už v blízkej budúcnosti klesať, a naopak stúpne dopyt po ekologických alternatívach. Vývoj systému obchodovania s emisiami skleníkových plynov, tzv. EÚ ETS, smeruje k zvyšovaniu cien emisných povoleniek pre fosílné palivá čo môžu výrazne ovplyvniť dopyt po LNG. Aktuálne sa na úrovni EÚ diskutuje o zahrnutí sektora dopravy do systému EÚ ETS. Preto žiadame zohľadnenie najnovšieho vývoja Európskych politík v oblasti klímy a ich predpokladaný dopad na dopyt po LNG v rámci celého predpokladaného životného cyklu navrhovanej činnosti.	Hodnotenie vplyvov vychádzalo z údajov uvedených v technickej štúdii, najmä z dopytovej analýzy, ktorá odhaduje vývoj dopytu po LNG z terminálu. Hodnotenie vplyvu európskych politík na dopyt po LNG ide mimo rámec hodnotenia EIA, navyše je ich budúci vývoj pomerne neistý (napr. aktuálne diskusie o zaradení zemného plynu pod EU Taxonómiu. Obdobne, návrh na rozšírenie EU-ETS o ďalšie sektory vrátane dopravy nie je zďaleka akceptovaný). LNG infraštruktúra je využiteľná pre prechod na nízkoemisné palivá, vrátane napr. BioLNG, ktorého využitie je plne konzistentné s cieľmi uhlíkovej neutrality.

9.		3. Existujú udržateľnejšie alternatívy Pokračujúca podpora pre LNG ohrozuje účinnú dekarbonizáciu sektora lodnej dopravy a brzdí investície do rozvoja udržateľnejších alternatívnych palív.¹¹ V scenári, ktorý je kompatibilný s dekarbonizáciou sektora je nevyhnutné postupné vyradenie fosílnych palív v lodnej doprave, dosiahnuté urýchlenným prechodom na batériové, vodíkové a syntetické palivá vyrobené elektrinou z udržateľných obnoviteľných zdrojov energie.¹² Európska komisia v decembri 2019 predstavila Európsku zelenú dohodu, ktorej súčasťou má byť aj upriamenie pozornosti na legislatívu pre lodné palivá. Podľa zhodnotenia Európskeho parlamentu LNG nemôže prispieť k dekarbonizácii lodnej dopravy, pretože ak sa zohľadnia riziká únikov počas celého ich životného cyklu, emisie skleníkových plynov z lodí prevádzkovaných LNG môžu byť horšie ako emisie skleníkových plynov z lodí poháňaných konvenčnými lodnými palivami. Európska komisia požaduje revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív, ktorá je naplánovaná v prvej polovici roku 2021. Európsky parlament navyše požaduje urýchlenné investície do výskumu nových technológií na dekarbonizáciu odvetvia lodnej dopravy a do vývoja ekologických lodí s nulovými emisiami.¹³	Berie sa na vedomie. Diskusia neistôt a možných negatívnych vplyvov emisií celého životného cyklu LNG paliva bola v rámci hodnotenia vykonaná (pozri kap C.III.3 Správy o hodnotení) Platná smernica o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (2014/94/EU) stanovuje ciele k podpore budovania infraštruktúry LNG, vrátane infraštruktúry pre vnútrozemskú vodnú plavbu. V súčasnosti diskutovaný Návrh aktualizácie tejto Smernice (COM(2021) 559 final, dokument) vrátane dopadových štúdií, ktorý je dostupný na https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf skutočne uvádza medzi možnosťami (policy options) okrem iného i odstránenie záväzných cieľov k budovaniu LNG čerpacích terminálov na vnútrozemských vodných cestách. V žiadnom zo zvažovaných variantov sa však nejedná o zákaz či iné regulačné obmedzenia rozvoja tejto infraštruktúry s ohľadom na klimatickú zmenu. Návrh explicitne uvádza, že o ďalšom vývoji v tomto ohľade majú rozhodnúť ekonomické podmienky (dopyt po LNG ako lodnom palive, ad.). Samotný text návrhu Aktualizovanej Smernice (article 7) okrem iného uvádza:
----	--	---	--

			<i>Dopravné palivá, ako je LNG, je potrebné v stále väčšej miere dekarbonizovať, napríklad primiešavaním/nahradzovaním skvapalneným biometánom (bio-LNG) alebo obnoviteľnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynými e-palivami (e-plyn). <u>Tieto dekarbonizované palivá je možné používať v rovnakej infraštruktúre ako plyné fosílné palivá, čo umožňuje postupný prechod na dekarbonizované palivá.</u></i> Z uvedeného je zjavné, že sama EC nepovažuje budovanie LNG infraštruktúry ako apriori v rozpore s cieľmi klimateckej politiky.
10.		4. Budovanie LNG infraštruktúry nie je kompatibilné s dekarbonizáciou sektora lodnej dopravy Rast a trvanie životaschopnosti LNG ako lodného paliva sú ohrozené na jednej strane tým, či je možné rýchlo zvýšiť dostupnosť LNG a dosiahnuť návratnosť potrebnú pre tieto investície a na druhej strane požiadavkou redukcie emisií skleníkových plynov v lodnej doprave v súlade s dosiahnutím uhlíkovej neutrality v roku 2050. V súčasnosti v rámci TEN-T neexistuje LNG infraštruktúra na európskych riečnych koridoroch zahŕňajúcich Dunaj. Napriek ambicióznym plánom sa doteraz v Európe nenachádza ani jeden LNG terminál pre potreby riečnej dopravy.¹⁴ Preto investície do LNG infraštruktúry musia v tomto bode nevyhnutne počítať s návratnosťou v čase, ktorý z pohľadu opatrení na ochranu klímy vyžaduje urýchlený útlm využívania fosílnych palív v doprave. Práve investície do LNG infraštruktúry znamenajú výrazné ohrozenie snahy o zníženie emisií skleníkových plynov naprieč všetkými oblasťami v sektore dopravy, ktoré podľa Klimatického zákona EÚ musia do roku 2050 klesnúť o 90 %.¹⁵ Organizácia Transport & Environment vypočítala, že nekontrolovaný únik metánu môže dokonca emisie z lodnej dopravy zvýšiť.¹⁶ Práve to sú dôvody, pre ktoré požaduje aj samotná Európska komisia revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív.¹⁷	Berie na vedomie Pozri vyššie. Ekonomická životaschopnosť projektu nie je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie.

11.		5. Bezpečnosť LNG terminálu Terminál na skvapalnený zemný plyn pre lode a kamióny je síce plánovaný v prístave, ale neďaleko od relatívne husto obývanej mestskej časti Ružinov - Nivy. Spoločné vedecké centrum Európskej komisie uvádza 19 nehôd LNG terminálov za posledné tri desaťročia.¹⁸ S LNG terminálmi a cestnými cisternami je spojených viacero bezpečnostných rizík, keďže ide o vysoko horľavú látku. Predpokladáme preto, že je aj v záujme bezpečnosti obyvateľov Ružinova, aby Verejné prístavy, a. s. od predmetného zámeru upustili.	V rámci posúdenia vplyvov na životné prostredie bola spracovaná podrobná analýza bezpečnostných rizík súvisiacich s prevádzkou terminálu LNG, ktorá zhodnotila riziko ako nevýznamné.
12.		6. Kvalita ovzdušia a hustota nákladnej dopravy Výstavba obchvatu D4/R7 za viac ako 1,3 miliardy Eur má za cieľ odkloniť nákladnú a tranzitnú dopravu z mesta Bratislava. Zámer ešte zvýši hustotu nákladnej dopravy a s tým súvisiace znečistenia ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami aj z cestných cisterien na fosilný zemný plyn. Monitoring kvality vzduchu v Bratislave dokazuje, že ročný priemer PM 2,5 na úrovni 10,58 µg/m³ prekračuje limit 10 µg/m³ a ročný priemer PM 10 je 19,79 µg/m³, teda tesne pod hranicou limitu 20 µg/m³.¹⁹ Znečistenie prachovými časticami dlhodobo negatívne vplyva na zdravie obyvateľov a spôsobuje dýchacie problémy a alergie.²⁰ Hlavným znečisťovateľom je doprava, konkrétne osobné a nákladné autá. Najviac ohrozené sú deti, starí rodičia, alergici atď.²¹ Doprava je navyše jediným sektorom hospodárstva, ktorému narastajú emisie skleníkových plynov za posledné roky v rámci Slovenska ako aj EÚ.²² V ostatných sektoroch emisie skleníkových plynov, síce pomaly, ale klesajú. Tým sa zastúpenie oproti ostatným sektorom zvyšuje, konštatuje inštitút environmentálnej politiky Ministerstva životného prostredia (IEP). Riešeniami pre dopravu môže byť podľa IEP postupná elektrifikácia sektora spolu so zavádzaním pokrokových palív.²³ Zemný plyn medzi pokrokové palivá neuvádzajú.	V rámci Správy o hodnotení bola spracovaná rozptylová štúdia, ktorá tvorí jej prílohu. Z analýzy výsledkov modelovania vyplynulo, že realizácia projektu v priebehu stavby negatívne ovplyvní počas niekoľkých mesiacov najmä blízke neobývané okolie. V prípade správnych postupov pre zníženie prašnosti na stavbe nedôjde k prekročeniu imisných limitov. V priebehu ďalších rokov prevádzky zámer naopak pozitívne ovplyvní imisnú situáciu v ďalekom okolí vrátane obývaných oblastí. Malý prírastok koncentrácií všetkých sledovaných znečisťujúcich látok v blízkosti študentského Domova Ekonóm vplyvom zvýšenia dopravy o cca 20 nákladných a 10 osobných vozidiel denne bude nepatrný - rádovo tisíce µg.m-3 pri PM až stotiny µg.m-3 pri NOx. V pomere k vplyvom dopravy z komunikácie Prístavná a najmä z Prístavného mosta bude prírastok v tejto lokalite nesledovateľný.

13.	Ing. Katarína Šimončíčová	1. Zámer neberie do úvahy dosiahnutie uhlíkovej neutrality do roku 2050 a emisie skleníkových plynov celého životného cyklu vrátane ťažby a distribúcie zemného plynu. V ďalšej fáze EIA požadujem dôsledné posúdenie emisií skleníkových plynov v celom životnom cykle – od ťažby cez distribúciu v zahraničí až po plánované využívanie v rámci tohto zámeru a to vrátane emisií skleníkových plynov z úniku metánu aj v zahraničí.	Vplyvy projektu na emisie skleníkových plynov boli vyhodnotené v Správe o hodnotení. Zo záverov analýzy vyplýva že celková emisná bilancia skleníkových plynov projektu bude veľmi pravdepodobne negatívna, teda v prípade realizácie projektu dôjde k nižšiemu objemu emisií skleníkových plynov v porovnaní so stavom pri nerealizácii projektu a to aj pri zohľadnení neistôt (emisie metánu v dôsledku nedokonalého spaľovania v starších typoch lodných motorov, emisie spojené so získavaním paliva). V rámci vyhodnotenia boli zohľadnené ako priame emisie zo spaľovania palív (tank-to-wheel) tak emisie z procesov ťažby, výroby a prepravy (well-to-tank, upstream), z čoho vyplýva mierna úspora emisií GHG za dobu životnosti projektu v porovnaní s nulovým scenárom. Pre výpočet boli použité štandardné emisné faktory používané v európskom kontexte. V rámci vyhodnotenia bola vykonaná diskusia relevantných neistôt pri zohľadnení aktuálnej odbornej literatúry a ďalších relevantných podkladov (pozri kap. C.3.III Správy o hodnotení).
14.		2. Žiadam zohľadnenie najnovšieho vývoja Európskych politík v oblasti klímy a ich predpokladaný dopad na dopyt po LNG v rámci celého predpokladaného životného cyklu navrhovanej činnosti.	Hodnotenie vplyvu európskych politík na dopyt po LNG ide mimo rámec hodnotenia EIA, navyše je ich budúci vývoj pomerne neistý (napr. aktuálne diskusie o zaradení zemného plynu pod

			EU Taxonómiu. Obdobne, návrh na rozšírenie EU-ETS o ďalšie sektory vrátane dopravy nie je zďaleka akceptovaný). LNG infraštruktúra je využiteľná pre prechod na nízkomenisné palivá, vrátane napr. BioLNG, ktorého využitie je plne konzistentné s cieľmi uhlíkovej neutrality.
15.		3. Budovanie LNG infraštruktúry nie je kompatibilné s dekarbonizáciou sektora lodnej dopravy.	Pozri vyššie. LNG infraštruktúra je využiteľná pre prechod na nízkomenisné palivá, vrátane napr. BioLNG, ktorého využitie je plne konzistentné s cieľmi uhlíkovej neutrality.
16.		4. Bezpečnosť LNG terminálu Terminál na skvapalnený zemný plyn pre lode a kamióny je síce plánovaný v prístave, ale neďaleko od relatívne husto obývanej mestskej časti Ružinov - Nivy. S LNG terminálmi a cestnými cisternami je spojených viacero bezpečnostných rizík, keďže ide o vysoko horľavú látku. Predpokladám preto, že je aj v záujme bezpečnosti obyvateľov Ružinova, aby Verejné prístavy, a. s. od predmetného zámeru upustili.	V rámci posúdenia vplyvov na životné prostredia bola spracovaná podrobná analýza bezpečnostných rizík súvisiacich s prevádzkou terminálu LNG, ktorá zhodnotila riziko ako nevýznamné.

17.		5. Kvalita ovzdušia a hustota nákladnej dopravy Výstavba obchvatu D4/R7 za viac ako 1,3 miliardy Eur má za cieľ odkloniť nákladnú a tranzitnú dopravu z mesta Bratislava. Zámer ešte zvýši hustotu nákladnej dopravy a s tým súvisiace znečistenia ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami aj z cestných cisterien na fosilný zemný plyn. Monitoring kvality vzduchu v Bratislave dokazuje, že ročný priemer PM 2,5 na úrovni 10,58 µg/m³ prekračuje limit 10 µg/m³ a ročný priemer PM 10 je 19,79 µg/m³, teda tesne pod hranicou limitu 20 µg/m³. Znečistenie prachovými časticami dlhodobo negatívne vplýva na zdravie obyvateľov a spôsobuje dýchacie problémy a alergie. Hlavným znečisťovateľom je doprava, konkrétne osobné a nákladné autá. Najviac ohrozené sú deti, starí rodičia, alergici atď. Doprava je navyše jediným sektorom hospodárstva, ktorému narastajú emisie skleníkových plynov za posledné roky v rámci Slovenska ako aj EÚ. V ostatných sektoroch emisie skleníkových plynov, síce pomaly, ale klesajú. Tým sa zastúpenie oproti ostatným sektorom zvyšuje, konštatuje inštitút environmentálnej politiky Ministerstva životného prostredia (IEP). Riešeniami pre dopravu môže byť podľa IEP postupná elektrifikácia sektora spolu so zavádzaním pokrokových palív. Zemný plyn medzi pokrokové palivá zahŕňa.	V rámci Správy o hodnotení bola spracovaná rozptylová štúdia, ktorá tvorí jej prílohu. Z analýzy výsledkov modelovania vyplynulo, že realizácia projektu v priebehu stavby negatívne ovplyvní počas niekoľkých mesiacov najmä blízke neobývané okolie. V prípade správnych postupov pre zníženie prašnosti na stavbe nedôjde k prekročeniu imisných limitov. V priebehu ďalších rokov prevádzky zámer naopak pozitívne ovplyvní imisnú situáciu v ďalekom okolí vrátane obývaných oblastí. Malý prírastok koncentrácií všetkých sledovaných znečisťujúcich látok v blízkosti študentského Domova Ekonóm vplyvom zvýšenia dopravy o cca 20 nákladných a 10 osobných vozidiel denne bude nepatrný - rádovo tisíce µg.m⁻³ pri PM až stotiny µg.m⁻³ pri NOx. V pomere k vplyvom dopravy z komunikácie Prístavná a najmä z Prístavného mosta bude prírastok v tejto lokalite nesledovateľný.
18.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad správy majetku štátu	K spracovanému zámeru navrhovanej činnosti „Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava“, nemáme žiadne pripomienky.	Berie sa na vedomie.
19.	Ministerstvo dopravy	podľa § 4 ods. 2 zákona č. 338/2000 Z. z. je ochranným pásmom pre vodnú cestu územný pás prilahlý k vodnej ceste v šírke najviac päť metrov od brehovej čiary;	Berie sa na vedomie.

20.	a výstavby Slovenskej republiky, sekcia vodnej dopravy. odbor vnútrozemskej plavby	podľa § 4 ods. 4 zákona č. 338/2000 Z. z., ak by počas výstavby stavby prebiehala činnosť na vodnej ceste alebo v jej ochrannom pásme, ktorá by mohla ovplyvniť plynulosť plavby, spôsobiť dočasné alebo trvalé obmedzenie plavebnej prevádzky alebo prerušenie plavebnej dráhy, túto činnosť možno vykonať len po predchádzajúcom súhlase Dopravného úradu; po udelení tohto súhlasu Dopravný úrad uloží opatrenie na zaistenie bezpečnosti a plynulosti plavebnej prevádzky;	Berie sa na vedomie. Súhlas Dopravného úradu bude žiadaný v stavebnom konaní.
21.		podľa § 4 ods. 8 zákona č. 338/2000 Z. z. akékoľvek stavby, ktoré zasahujú do vodnej cesty alebo ktoré ju križujú, možno povoliť len na základe záväzného stanoviska ministerstva; tieto stavby možno uskutočniť len tak, aby nezhoršovali podmienky na prevádzku plavidiel; vlastník takejto stavby je povinný ju označiť signálnymi znakmi a zabezpečiť ich údržbu v súlade s Európskymi pravidlami pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI).	Akceptuje sa, v ďalšom postupe prípravy a schvaľovania projektu bude postupované v zmysle pripomienky.
22.		V tesnej blízkosti výstavby plánovaného zámeru – terminál LNG sa momentálne nachádza plávajúce zariadenie P-65 (r. km 1865,700) určené na zber olejovitých a mastných odpadov z lodí. V prípade umiestnenia plávajúceho zariadenia (pontón) na prístavnú polohu situovanú vo vymedzenom území verejných prístavov Bratislava, je prevádzkovateľ plávajúceho zariadenia povinný mať so spoločnosťou Verejné prístavy, a. s., prevádzkovateľom verejných prístavov Slovenskej republiky, uzatvorenú Zmluvu o budúcej zmluve o užívaní verejných prístavov, Lodné osvedčenie a taktiež mať platné rozhodnutie o povolení stáťia vydaného Dopravným úradom, Štátnym odborným dozorom.	Berie sa na vedomie. Umiestnenie LNG terminálu nie je v rozpore s existujúcim priestorovým usporiadaním prístavu – naopak je v súlade s plánovaným rozvojom prístavu, ako je opísaný v návrhu Stratégie rozvoja verejného prístavu II (Žilinská univerzita, 01/2020). Zmluvu o budúcej zmluve o užívaní verejných prístavov, lodné osvedčenie a rozhodnutie o povolení stáťia vydané Dopravným úradom zabezpečí navrhovateľ po ukončení procesu EIA.
23.		Ďalej upozorňujeme, že v texte Zámeru je na str. 107 uvedená informácia ohľadom využívania polôh HTD 51 až HTD 55 spoločnosťou DALBY, a. s. na prekládku petrochemických produktov spoločnosti Slovnaft. Avšak v súčasnosti sú polohy HTD 52 až HTD 54 využívané spoločnosťou Slovenská plavba a prístavy, a. s. a polohy HTD 51 a HTD 55 nie sú využívané žiadnym užívateľom verejných prístavov, preto žiadame predkladateľa, aby nesprávnu informáciu v Zámere opravil.	Akceptuje sa, informácia bola upravená v Správe o hodnotení.

24.	Ministerstvo životného prostredia, Sekcia ochrany prírody a biodiverzity a odpadového hospodárstva, Odbor environmentálnych rizík, biologickej bezpečnosti a odpadového hospodárstva	Celkové projektovo uvažované skladované množstvá LNG na tomto termináli sú vyššie ako 200 t, preto sa bude jednať o podnik kategórie B podľa zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, čo sa potvrdilo aj predbežným posúdením rizika. Preto súčasťou projektovej dokumentácie k stavebnému konaniu musí byť aj bezpečnostná dokumentácia, ktorú budú v zmysle požiadaviek zákona č. 128/2015 Z. z. tvoriť: • Oznámenie o zaradení podniku (§5 zákona) • Program prevencie závažných priemyselných havárií (§7 zákona) • Bezpečnostný riadiaci systém (§7 zákona) • Posúdenie rizika (§6 zákona) • Bezpečnostná správa (§8 zákona) • Vnútorňý havarijný plán (§10 zákona)	Akceptuje sa. Bezpečnostná dokumentácia bude súčasťou dokumentácie zámeru.
25.		Zároveň budúci prevádzkovateľ bude musieť zabezpečiť informovanie verejnosti podľa § 15 zákona č. 128/2015 Z. z. a predložiť kompetentnej štátnej správe podľa § 11 podklady do plánu ochrany obyvateľstva a splniť aj ďalšie požiadavky špecifikované v § 4 zákona č. 128/2015 Z. z.	Berie sa na vedomie, v ďalšom postupe prípravy a schvaľovania projektu bude postupované v zmysle pripomienky.
26.	Ministerstvo životného prostredia, Sekcia vôd	• Vypracovať odborný posudok, v ktorom sa vyhodnotí vplyv navrhovanej činnosti na stav útvarov povrchovej vody, na stav útvarov podzemnej vody, ako aj vplyv na vodné ekosystémy v dotknutej oblasti. Podrobne zhodnotiť hydrogeologické, hydraulické, hydrogeochemické pomery záujmového územia vrátane vplyvu na ramennú sústavu Malého Dunaja a riziká infiltrácie toku Malého Dunaja v prípade vzniku mimoriadnych udalostí.	Vplyvov na útvary podzemnej vody ako aj vodné ekosystémy sú riešené v príslušných kapitolách Správy o hodnotení.
27.		Doplniť informácie o odbere vody pre pitné a hygienické účely a o bilanciách splaškových odpadových vôd a odpadových vôd z povrchového odtoku z areálu navrhovanej činnosti, ako aj o spôsobe nakladania s nimi.	Uvedené informácie sú súčasťou opisu projektu z hľadiska vstupov a výstupov v Správe o hodnotení.
28.		Navrhnuť konkrétne opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd, elimináciu úniku znečisťujúcich látok v súlade so všeobecne záväznými predpismi, a to najmä spôsob zabezpečenia všetkých plôch a objektov určených na skladovanie nebezpečných látok, ktorým sa v prípade mimoriadnej situácie účinne zabráni úniku týchto látok do povrchových vôd alebo do horninového prostredia a podzemných vôd.	Uvedené informácie sú súčasťou vyhodnotenia vplyvov v Správe o hodnotení.
29.		Identifikovať možné riziká vyplývajúce z realizácie a následnej prevádzky navrhovanej činnosti v danom území z pohľadu environmentálnych a zdravotných rizík a na základe posúdenia ich závažnosti navrhnuť opatrenia na ich elimináciu.	Uvedené informácie sú súčasťou vyhodnotenia rizík v Správe o hodnotení.

30.		Vyhodnotiť kumulatívne vplyvy navrhovanej činnosti s ďalšími vplyvmi v záujmovom území, ktoré môžu mať dopad na jednotlivé zložky životného prostredia.	Kumulatívne vplyvy boli podrobne vyhodnotené v Primeranom hodnotení a zároveň zohľadnené v Správe o hodnotení.
31.	Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Bratislave	Na str. 22 v druhom odseku predloženého materiálu je uvedený údaj, že: „ <i>LNG je nevýbušný</i> “, čo sa nezakladá na pravde. LNG je výbušný v zmesi so vzduchom (medze výbušnosti sú 4,3 – 15 %).	V správe o hodnotení bola informácia upravená a zohľadnená pri vyhodnotení rizík súvisiacich s prevádzkou LNG terminálu. Pri odparovaní uniknutého LNG sa koncentrácia pár metánu prakticky okamžite dostáva nad hornú medzu výbušnosti, teda nad 15 % obj. vo vzduchu a teda už nemôže vybuchnúť, iba horieť. Preto sa skladovacie dvojplášťové kryogénne zásobníky LNG navrhujú tak, aby pri strate tesnosti vnútorného plášťa sa začalo ich okamžité odtlakovanie a odvod plynu – metánu na poľný horák – fléru, na ktorej sa unikajúci zemný plyn bezpečne a riadne spáli. Ide o bezpečnú technológiu, na čo poukazuje aj podrobné zhodnotenie bezpečnostných rizík v príslušných kapitolách Správy o hodnotení.
32.		Na str. 22 v treťom odseku s názvom „Doprava LNG“ je uvedené, že vyrobené LNG sa bude plniť aj do železničných cisterien, čo z ďalšieho textu a príloh nie je úplne zrejmé.	Železnica je uvádzaná ako možnosť rozšírenia v budúcnosti, nakoľko v lokalite sa nachádza železničná vlečka napojená na verejnú vnútroštátnu železničnú sieť, ktorá môže byť v budúcnosti využitá.

33.		Na str. 25 pod názvom „PS 05 Vonkajšie potrubné rozvody“ sa píše aj o potrubí určenom na dusík, nie je však zrejmé, ako sa s dusíkom bude v posudzovanej technológii nakladať a ako to ovplyvní životné prostredie.	V Správe o hodnotení je nakladanie s dusíkom upresnené. Technologické zariadenie odparovacej stanice pozostáva zo zásobníka dusíka a odparovača dusíka. Zásobník tvorí oceľová tlaková nádoba prepojená technologickým potrubím s odparovačom kvapalného dusíka. Obidve zariadenia sú ukotvené do základovej dosky zo železobetónu. Priestor odparovacej stanice je ohraničený pletivovým oploštením so vstupnou brámkou. Plyný dusík sa bude oceľovým potrubím dopravovať na miesto spotreby pre vytlačenie kyslíka zo skladovacích nádrží a potrubia.
34. Naj		Na str. 29 pod názvom „II.8.4. Varianty zámeru“ autor uvádza, že zvolený variant zámeru bol navrhnutý „na základe bezpečnostných, technologických a ekonomických kritérií“, pričom v dokumente sa nikde neuvádzajú žiadne konkrétne analýzy, z ktorých takéto tvrdenie vyplýva, najmä vo vzťahu k nebezpečenstvu vzniku požiaru a výbuchu.	Ministerstvo životného prostredia na základe odôvodnenej žiadosti navrhovateľa podľa § 22 ods. 6 zákona rozhodnutím č. 5924/2021-1.7/ed-12759/2021 zo dňa 08. 03. 2021 upustilo od požiadavky variantného riešenia zámeru navrhovanej činnosti. Zámer bol predložený v nulovom a jednom variantnom riešení navrhovanej činnosti.
35.		Na str. 30 ods. 7 je uvedené, že „navrhovaná činnosť svojimi ochrannými pásmami nezasahuje do rezidenčných zón v okolí“, pričom toto tvrdenie nie je v dokumente podložené žiadnou analýzou.	Najbližšia obytná zástavba sa nachádza cca 700 m od navrhovanej činnosti. Žiadne z ochranných pásem navrhovanej činnosti do tejto vzdialenosti nezasahuje.

36.		Autori sa iba okrajovo venovali problematike ochrany pred požiarmi a jej vplyvom na životné prostredie. Dokument vôbec neuvažuje s variantom výbuchu a jeho vplyvom na životné prostredie.	V správe o hodnotení je podrobne vyhodnotené prevádzkové riziko aj v spojitosti s požiarmi. Predbežné posúdenia a zhodnotenia potenciálnych požiarnych a výbuchových havarijných scenárov nepreukázali, že by tieto nežiadúce udalosti mohli tepelným sálaním alebo tlakovými účinkami ohroziť blízke okolie terminálu.
37.	Regionálny úrad verejného zdravotníctva	Z hľadiska ochrany zdravia n e t r v á m na posudzovaní zámeru podľa zákona č. 24/2006 Z.z. pre činnosť „Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava“.	Berie sa na vedomie.
38.	Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia	- Realizáciou navrhovanej činnosti budú dotknuté záujmy druhovej ochrany drevín, preto požadujeme, aby stavebník postupoval v súlade s § 47 ods. 3 zákona OPK, a aby vytvoril dostatočný priestor a podmienky na náhradnú výsadbu za vyrúbané dreviny na vopred určenom mieste v súlade s § 48 ods. 1 zákona OPK.	Priestor na náhradnú výstavbu bol vyčlenený v rámci areálu Verejných prístavov. Návrh náhradnej výsadby je súčasťou príloh Správy o hodnotení.
39.		- Nepožadujeme predložený zámer posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.	Berie sa na vedomie.
40.		Stanovisko z hľadiska ochrany ovzdušia Orgán ochrany ovzdušia neuplatnil v zákonom stanovenej lehote žiadne pripomienky k zmene navrhovanej činnosti a netrvá na jej posudzovaní.	Berie sa na vedomie.
41.		Stanovisko z hľadiska štátnej vodnej správy Orgán štátnej vodnej správy neuplatnil v zákonom stanovenej lehote žiadne pripomienky k zmene navrhovanej činnosti a netrvá na jej posudzovaní.	Berie sa na vedomie.
42.		Stanovisko z hľadiska odpadového hospodárstva Orgán odpadového hospodárstva neuplatnil v zákonom stanovenej lehote žiadne pripomienky k zmene navrhovanej činnosti a netrvá na jej posudzovaní.	Berie sa na vedomie.
43.	Mestská časť Bratislava - Ružinov	- žiadame chrániť životné prostredie a dodržiavať všetky povinnosti vyplývajúce z VZN MČ Bratislava–Ružinov č. 14/2016 o dodržiavaní čistoty a poriadku na území mestskej časti Bratislava-Ružinov a tiež zabezpečiť ochranu drevín a zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie	Bude riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie a rešpektované vo fáze výstavby a prevádzky.

44.	- upozorňujeme, že výkopové práce sa podľa normy STN 83 7010 nesmú vykonávať v koreňovom priestore. Ak to vo výnimočných prípadoch nie je možné zabezpečiť, musí sa výkop vykonávať ručne a nesmie sa viesť bližšie ako 2,5 m od pätý kmeňa, pri hĺbení výkopov sa nesmú prerušiť korene hrubšie ako 3 cm	Bude riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie a rešpektované vo fáze výstavby.
45.	- do náhradnej výsadby žiadame zaradiť dreviny a krovitý porast odolný voči klimatickým zmenám s prihliadnutím na plošné rozmery pozemkov, urbánne prostredie, ekologické, estetické a stanovištné podmienky	Návrh náhradnej výsadby obsahuje dreviny miestne príslušného druhového zloženia ktoré sú prirodzene odolné voči prejavom klímy a zohľadňujú tiež ekologické estetické a stanovištné podmienky.
46.	- žiadame navrhnuť vhodné vodozádržné opatrenia v súlade so strategickým dokumentom „Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy v mestskej časti Bratislava-Ružinov“ a zabezpečiť maximálnu ochranu brehových porastov a ochranu všetkých chránených území nachádzajúcich sa v okolí navrhnutého terminálu LNG	Vyhodnotenie vzťahu projektu k strategickému dokumentu „Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy v mestskej časti Bratislava - Ružinov“ bolo vykonané v rámci hodnotenia klimatických rizík súvisiacich s projektom a zároveň boli navrhnuté opatrenia v oblasti klimatických zmien relevantné a uskutočniteľné v území.
47.	- požadujeme spracovať inventarizáciu drevín a zachovať ich v čo najvyššej možnej miere	Inventarizácia drevín bola spracovaná a tvorí prílohu Správy o hodnotení.
48.	- v zámere absentujú údaje o pozemkoch, na ktorých bude umiestnená náhradná výsadba za rúbané dreviny, ktoré rastú v priamom zábere stavby	Náhradná výsadba bola navrhnutá na pozemkov v rámci areálu Verejných prístavov a tvorí súčasť prílohy Dendrologický prieskum.
49.	Z hľadiska ochrany podzemných vôd preukázať hydrogeologickým prieskumom a analýzou stav kvality podzemných vôd a horninového prostredia s ohľadom na staré environmentálne záťaže.	Problematika environmentálnych záťaží je podrobne spracovaná v Správe o hodnotení. V etape výstavby terminálu bude kontaminovaná zemina sanovaná a odvedená na ex-situ dekontamináciu.
50.	Prístav, je kontaminovaná najmä ropnými látkami. Znečistená výkopová zemina, ktorá bude zaradená ako nebezpečný odpad, bude likvidovaná mimo územia. Znečistené vody čerpané z výkopov nesmú byť vypustené do vôd povrchových ani na povrchu terénu, musia byť likvidované v súlade s platnými právnymi predpismi – odvezené	S materiálom zo sanácie sa bude nakladať v súlade s príslušnými predpismi.

51.		Povoleniu navrhovanej činnosti musí jednoznačne predchádzať eliminovanie environmentálnych záťaží v danom území.	Akceptuje sa. Správa o hodnotení predstavuje postup sanácie environmentálnej záťaže, ktorá bude realizovaná spôsobilým subjektom.
52.		Zapracovať opatrenia „Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy“ schválený uznesením vlády SR č. 148/2014 v ďalšom stupni PD pre územné konanie. Dažďové vody riešiť do vsakovacích objektov nie do verejnej kanalizácie.	Vyhodnotenie súladu projektu v dokumentom Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy je súčasťou správy o hodnotení.
53.		Zabezpečiť dodržiavanie podmienok vyplývajúcich z dohovoru Medzinárodnej organizácie práce č. 148 o ochrane pracovníkov proti nebezpečenstvám z povolania spôsobenými znečistením vzduchu, hlukom a vibráciami ratifikovaný Vyhláškou MZV č. 444/1994 Zb. zákonov.	Akceptuje sa, bude riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
54.	Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	V dokumentácii navrhovanej činnosti absentuje: • jednoznačné a korektné údaje o súlade navrhovanej činnosti s územnoplánovacou dokumentáciou - súlad s Územným plánom hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov (ÚPN)	Akceptuje sa, bolo doplnené do Správy o hodnotení.
55.		• komplexná dokumentácia stavby obsahujúca všetky údaje potrebné pre posúdenie navrhovanej činnosti vo vzťahu k ÚPN.	Podstatné časti z technickej dokumentácie sú zapracované v príslušných kapitolách Správy o hodnotení.
56.		• V predložennom dokumente chýbajú dostatočné grafické prílohy. Situácia je neprehľadná, nedajú sa v nej identifikovať jednotlivé stavebné objekty a ich umiestnenie, napr. ako havarijná nádrž, inžinierske siete (splašková a dažďová kanalizácia), stáčacie stanoviisko nafty... <u>Žiadame prepracovať v SOH a v ďalšom stupni prípravy stavby.</u>	Súčasťou Správy o hodnotení je komplexný situačný plán so všetkými stavebnými objektami.
57.		• Pred začatím stavebných prác je potrebné jestvujúcu kontaminovanú zeminu sanovať, vyťažiť a likvidovať mimo dotknuté územie oprávnenou organizáciou. Znečistené vody čerpané z výkopov nesmú byť vypúšťané na povrch terénu, ani do toku Dunaja, ale musia byť odvezené na odbornú likvidáciu.	Sanácia environmentálnej záťaže je podrobne opísaná v Správe o hodnotení.
58.		• Stavba bude vykonávaná v záplavovej oblasti a časť stavby priamo v kontakte s povrchovou a podzemnou vodou, preto je nevyhnutné zabrániť havarijnému znečisteniu povrchových a podzemných vôd počas realizácie stavby aj počas jej prevádzky.	Akceptované, bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
59.		• Vzhľadom na riziko havárie a úniku znečisťujúcich látok počas prevádzky terminálu LNG, je potrebné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie pre UR, <u>spracovať podrobné havarijné plány</u> , ktoré zohľadnia umiestnenie zariadenia v inundačnom území a eliminujú vplyv možného havarijného úniku znečisťujúcich látok do Dunaja, pri prevádzke terminálu LNG.	Akceptované, bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Havarijné scenáre nie sú predmetom EIA, ale boli spracované v rámci štúdie realizovateľnosti.

60.		Upozorňujeme, že <u>na realizáciu stavby v inundačnom území vodného toku je potrebný súhlas príslušného orgánu štátnej vodnej správy OU Bratislava a správcu toku SVP, š. p.</u>	Berie sa na vedomie, súhlas SVP š.p. bude riešený v stavebnom konaní.
61.		Realizáciu a prevádzku zariadenia požadujeme navrhnuť v súlade so zákonom č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona SNR č.372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) a zákonom č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami.	Akceptované, bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
62.		V zmysle § 10 zákona č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami, je vlastník, správca a užívateľ stavby alebo zariadenia, ktoré je umiestnené v inundačnom území, povinný vypracovať povodňový plán zabezpečovacích prác.	Akceptované, povodňový plán zabezpečovacích prác bude vypracovaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
63.		- V zmysle § 20 zákona č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami je v inundačnom území zakázané: - umiestňovať stavby, objekty a zariadenia, ktoré môžu zhoršiť odtok povrchových vôd, chod ťadov alebo kvalitu vody - zriaďovať oplatenie alebo inú obdobnú prekážku, ktorá zhoršuje podmienky na odtok povrchových vôd - vykonávať terénne úpravy, ktoré môžu zhoršiť odtok povrchových vôd počas povodne.	Problematika povodní je riešená v Správe o hodnotení vrátane možných vplyvov na odtok povrchových vôd počas povodní, kde sú identifikovaná potenciálne ovplyvnené miesta. Zabezpečenie týchto miest musí byť doriešené v rámci spracovania ďalších stupňov projektovej dokumentácie.
64.		V zámere sa uvádza, že v súčasnosti sa v riešenom antropogénne ovplyvnenom území nachádzajú náletové dreviny a realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada výrub 67 ks drevín - <i>berieme na vedomie. Je potrebný súhlas orgánu ochrany prírody v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.</i>	V rámci hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti bol k Správe o hodnotení spracovaný Dendrologický prieskum spolu s určením spoločenskej hodnoty drevín potrebných na odstránenie, ktorý bude podkladom pre povolenie na výrub.
65.		Na ploche riešeného územia platí <u>1. stupeň územnej ochrany prírody a krajiny</u>. Areál navrhovanej činnosti, ani jej okolie <u>nie je v prekryve</u> so žiadnym maloplošným, ani veľkoplošným chráneným územím, v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov, ani s územiami NATURA 2000, s Ramsarskými lokalitami, ani so žiadnym prvkom ÚSES. Navrhovaná činnosť môže mať negatívny vplyv na hydrický koridor Dunaj ako aj okolité chránené územia a ich biotu v prípade havárie. <i>Z toho dôvodu žiadame dôsledne dodržiavať všetky opatrenia na zabránenie vzniku havarijných stavov, ktoré vyplývajú z požiadaviek dotknutých orgánov, z odborného posúdenia rizika v zmysle zákona č.128/2015 Z.z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov, havarijných plánov a platnej súvisiacej legislatívy.</i>	Opatrenia na zabránenie vzniku havarijných stavov sú súčasťou Správy o hodnotení.

66.	<i>Pripomienka k vymedzeniu oblasti riadenia kvality ovzdušia str. 76 - požadujeme v SOH uvádzať: „Územie hl. mesta SR Bratislava je na základe meraní SHMÚ v rokoch 2017 - 2019 vymedzené ako „Oblasť riadenia kvality ovzdušia pre rok 2020 pre znečisťujúcu látku NO₂“</i>	Akceptuje sa. Táto skutočnosť bola zohľadnená vo vyhodnotení vplyvov na ovzdušie.
67.	Počas výstavby navrhovaného zámeru budú do ovzdušia emitované tuhé znečisťujúce látky (TZL) súvisiace s vybudovaním príjazdovej komunikácie pre prístup k servisnej stanici, s prácami na stavenisku a plynne znečisťujúce látky, vznikajúce zo spaľovacích motorov nákladných automobilov a stavebnej techniky. <i>Na zmiernenie nepriaznivých vplyvov na ovzdušie požadujeme realizovať opatrenia v zmysle prílohy č. 3, časť II., bod 1 Vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší.</i>	Opatrenia na minimalizáciu vplyvu na ovzdušie sú súčasťou Správy o hodnotení.
68.	Prevádzka navrhovaných zariadení stavby bude spĺňať príslušné limity v zmysle Vyhlášky* č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší, v znení vyhlášky č. 270/2014 Z.z. <i>Berie na vedomie.</i>	Berie sa na vedomie.
69.	Vo fáze prevádzky možno vstupy znečisťujúcich látok do ovzdušia očakávať v spojitosti so súvisiacou dopravou (odvoz odpadu), s manipuláciou s pohonnými hmotami a s prípadnou prevádzkou dieselagregátu. <i>Pre navrhovanú činnosť požadujeme k správe o hodnotení vypracovať a priložiť imisno-prenosovú štúdiu.</i>	Pre navrhovanú činnosť bola spracovaná rozptylová štúdia.
70.	<u>Umiestňovanie nových zariadení / stavieb</u> , v ktorých dochádza k zaobchádzaniu so znečisťujúcimi látkami v zmysle zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov, <u>v bezprostrednej blízkosti povrchových vôd (na brehu vodného toku)</u> považujeme za <u>nevhodné riešenie</u> z dôvodu, že dochádza k navyšovaniu rizika vnosu týchto látok v prípade havarijných stavov do povrchových a podzemných vôd, vrátane potenciálneho ohrozenia bioty toku, jeho pobrežných pozemkov a oblasti CHVO Žitný ostrov.	Riziká kontaminácie sú podrobne zhodnotené vo Správe o hodnotení so záverom, že nehrozí vysoké riziko kontaminácie povrchových a podzemných vôd ani ohrozenie bioty v súvislosti s výstavbou a prevádzkou LNG terminálu.
71.	Pri budovaní a prevádzke stáčacieho stanovišťa nafty, záchytnej nádrže, havarijnej nádrže a ostatného príslušenstva stáčacieho stanovišťa musia byť dodržané aj ustanovenia zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacích predpisov, vyhlášky č. 200/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd a zákona č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami.	Berie sa na vedomie. Spracovanie havarijného plánu pre obdobie výstavby a pre obdobie prevádzky terminálu LNG je vo Správe o hodnotení navrhnuté ako jedno z opatrení na zmiernenie vplyvov.
72.	V zámere (na str. 21, 90) nie je uvedené predpokladané množstvo stáčanej nafty a popis systému stáčania nafty, ktoré je z pohľadu ochrany vôd dôležité poznať. <i>Túto informáciu požadujeme doplniť v SoH aj v ďalšom stupni dokumentácie pre stavebné povolenie.</i>	Popis stáčacieho stanovišťa nafty bol do Správy o hodnotení doplnený.

73.	Na str. 92 je uvedené „Uplatněním preventivních technických a technologických opatření je možné riziká úniku havarijného znečistění výrazně obmedzovať.“ <i>V SoH požadujeme špecifikovať opatrenia pre zamedzenie / elimináciu negatívnych vplyvov na podzemnú a povrchovú vodu, resp. vzniku havarijného úniku a uviesť mechanizmus pre zachyt uniknutých látok s ohľadom na plánované umiestnenie terminálu LNG priamo pri toku, na brehu, v prípade havarijného úniku látok priamo do prúdu toku.</i>	Riziká kontaminácie sú podrobne zhodnotené vo Správe o hodnotení so záverom, že nehrozí vysoké riziko kontaminácie povrchových a podzemných vôd ani ohrozenie bioty v súvislosti s výstavbou a prevádzkou LNG terminálu. No, ako jedno z opatrení na zmiernenie vplyvov na zvládnutie potenciálnych havarijných únikov škodlivých látok počas výstavby a prevádzky ja požadované vypracovať havarijný plán v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a jeho vykonávacej vyhlášky č. 100/2005 Z. z., ako aj environmentálny plán výstavby,
74.	<i>V texte (str. 25, 90) je uvádzaný náhradný zdroj dieselový, resp. dieselagregát. V ďalšom stupni dokumentácie žiadame bližšie špecifikovať dieselagregát, vrátane jeho technického popisu a množstva znečisťujúcich látok, s ktorými sa bude v zariadení zaobchádzať. V prípade, že je plánované k náhradnému zdroju samostatné palivové hospodárstvo, v ďalšom stupni dokumentácie uviesť popis. Z pohľadu ochrany vôd musia byť pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami dodržané ustanovenia zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov.</i>	Popis dieselagregátu bol do Správy o hodnotení doplnený.
75.	Riešené územie nezasahuje do poľnohospodárskej pôdy ani lesných pozemkov - t. j. bez záberu PP, či LP. Z dôvodu predchádzania ďalšieho znečistenia pôdy je potrebné počas odstraňovania znečistených zemín a v prípade prevádzky navrhovanej činnosti rešpektovať platnú legislatívu - v oblasti odpadového hospodárstva, havarijný plán a Vyhlášku č. 200/2018 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd a zákona č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami, environmentálny dozor.	Akceptuje sa.

76.	<u>V správe o hodnotení žiadame doplniť:</u> - bližšiu špecifikáciu druhov odpadov vznikajúcich prevádzkou a údržbou dieselagregátu, spôsob ich nakladania a množstvá v súlade so zákonom č. 79/2015 Z.z.. - informáciu o inštalácii odlučovača ropných látok a jeho bližšiu špecifikáciu (technický popis, vrátane účinnosti čistenia) a uvedenie jeho umiestnenia (vrátane zaznačenia v grafickej prílohe) - kompozitné obaly na báze lepenky a uviesť spôsob ich zhodnotenia, zneškodnenia (Vyhláška č. 371/2015 Z.z. a zákon o odpadoch) - presný popis a koncovku pre odvádzanie vôd z povrchového odtoku z areálu LNG terminálu, a tiež zabezpečenie komunikácií vedúcich k navrhovanému LNG terminálu, v prípade havárie	Špecifikácia druhov odpadu vznikajúcich prevádzkou dieselagregátu bola doplnená, ako aj podrobnosti o odlučovači ropných látok. Do tabuľky odpadov boli doplnené obaly na báze lepenky. Odvádzanie povrchových vôd bolo špecifikované.
77.	Žiadame Nakladanie s komunálnymi odpadmi a umiestnenie zariadení na zber komunálnych odpadov (str. 88) riešiť v súlade s VZN hl. m. SR Bratislavy č. 6/2020 o nakladaní s komunálnymi odpadmi a drobnými stavebnými odpadmi na území hl. m. SR Bratislavy.	Akceptované, bude riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
78.	V časti Nakladanie s odpadmi počas prevádzky (str. 88) požadujeme nahradiť slová „zberné nádoby budú umiestnené na spevnených plochách“ slovami „zberné nádoby budú umiestnené v zariadeniach na nádoby na odpadky a na vyhradených miestach“. Prevádzkovateľ zabezpečí odvoz „oprávnenou osobou“, nakoľko každá stavba má mať vyhradený priestor na nádoby na odpadky. (Podľa stavebného zákona je potrebné žiadať vybudovanie zariadenia na odpadky.)	Akceptované, bolo upravené vo Správe o hodnotení.
79.	► Znečistenie ovzdušia: Počas výstavby navrhovaného zámeru budú do ovzdušia emitované znečisťujúce látky súvisiace s dopravou a prácami na stavenisku. Na zmiernenie nepriaznivých vplyvov na ovzdušie požadujeme realizovať opatrenia v zmysle prílohy č. 3, časť II., bod 1 Vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší. Vo fáze prevádzky navrhovaných zariadení požadujeme, aby spĺňali príslušné limity v zmysle Vyhlášky č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší, v znení vyhlášky č. 270/2014 Z.z.. Pre navrhovanú činnosť požadujeme vypracovanie imisno-prenosovej štúdie v rámci správy o hodnotení.	Berie sa na vedomie, opatrenia na zmiernenie vplyvov na ovzdušie sú navrhnuté v Správe o hodnotení. Je však nutné poznamenať, že rozptylová štúdia došla k záveru, že sa nepredpokladá prekročenie imisných limitov pri priemerných ročných koncentráciách, a to s dostatočnou rezervou (okrem PM10, kde sa pri maximálnych koncentráciách pri nepriaznivých rozptylových podmienkach a pri suchom počasí po dobu cca 1 mesiaca v priebehu stavby predpokladá priblíženie k denným limitom. Tomu sa však dá účinne

			zabrániť dôsledným dodržaním opatrení na zníženie prachnosti pri kritických etapách stavby - odstránení kontaminovanej pôdy, demolácie a stavbe základového násypu. zvlhčovaním materiálov a mokrym čistením komunikácií.
80.		► Prevencia priemyselných havárií: <i>Z hľadiska posúdenia charakteru predmetnej činnosti a množstva skladovaného LNG > 200 t je podnik v zmysle zákona č. 128/2015 Z.z. o prevencii závažných priemyselných havárií zaradený do kategórie B priemyselných podnikov. Súčasťou projektovej dokumentácie k stavebnému konaniu musí byť jeho bezpečnostná dokumentácia v zmysle požiadaviek zákona č. 128/2015 Z.z.. Pre ďalší postup je potrebné doložiť súhlasné stanovisko prísl. orgánu OÚ v Bratislave, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja.</i>	Akceptuje sa.
81.		► Odpadové vody: <i>Celková bilancia splaškových odpadových vôd a odpadových vôd z povrchového odtoku z areálu navrhovanej činnosti bude bližšie špecifikovaná / spresnená v ďalšom stupni projektového riešenia predmetnej stavby.</i>	Bilancia odpadových vôd bola v Správe o hodnotení upresnená.
82.		► Geologické pomery: <i>Na ploche umiestnenia projektu je registrovaná potvrdená environmentálna záťaž B2 (1904) / Bratislava - Ružinov - Prístav - SK/EZ/B2/1904 (Platný stav - register B). V skúmanom území bude potrebná sanácia zemín a podzemnej vody.</i>	So sanáciou environmentálnej záťaže sa v súvislosti s ďalšou prípravou projektu počíta, táto problematika je vo Správe o hodnotení riešená.
83.		► Odpady: <i>Nakladanie s odpadmi počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti musí byť zosúladené najmä so zákonom č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a Vyhláškou MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.</i>	Akceptuje sa.
84.		► Zaťaženie územia hlukom: <i>Kvantifikácia emisií hluku z prevádzky zámeru a ich vplyv na existujúcu hlukovú situáciu riešenej oblasti budú vykonané spracovaním akustickej štúdie.</i>	Vyhodnotenie vplyvov na hlukové pomery je dostatočne podrobne riešené v príslušných kapitolách v Správe o hodnotení. Samostatná hluková štúdia nebola požadovaná Rozsahom hodnotenia.

85.		<i>Žiadame zohľadniť pripomienky uvedené v tomto stanovisku a v záväznom stanovisku hl. m. SR Bratislavy k investičnej činnosti z 08.06.2020 a v súlade s nimi vypracovať správu o hodnotení.</i>	Správa o hodnotení bola spracovaná v súlade s Rozsahom hodnotenia.
86.		<i>Obzvlášť zdôrazňujeme požiadavku a) vykonania sanácie zemín a podzemnej vody, b) vypracovania podrobných havarijných plánov v prípade havarijných stavov ako <u>potenciálneho ohrozenia bioty Dunaja, jeho pobrežných pozemkov a oblasti CHVO Žitný ostrov.</u></i>	Návrh sanácie environmentálnej záťaže je súčasťou Správy o hodnotení.
87.	Katarína Slovákova	1. Zámer neberie do úvahy dosiahnutie uhlíkovej neutrality do roku 2050 a emisie skleníkových plynov celého životného cyklu vrátane ťažby a distribúcie zemného plynu. Text zámeru v časti „IV.3.10 Vplyvy na klímu“ nedostatočne popisuje vplyvy na klimatickú zmenu v celom životnom cykle od ťažby a distribúcie zemného plynu v zahraničí až po jeho plánované využívanie na Slovensku. Zároveň zámer nezohľadňuje najnovší vývoj ohľadom cieľa dosiahnutia uhlíkovej neutrality do r. 2050. Predmetný zámer má predpokladanú životnosť dvadsať až štyridsať rokov. To znamená, že v prípade ukončenia stavby terminálu v plánovanom roku 2026, tak by svoju činnosť ukončil niekedy v rozmedzí rokov 2046 - 2066. Pritom podľa zámerov Európskej komisie a nedávno prijatého Európskeho klimatického predpisu¹, krajiny Európskej únie musia byť do r. 2050 uhlíkovo neutrálné. Slovensko sa pridalo k cieľu uhlíkovej neutrality do roku 2050, čo má zásadný vplyv na využívanie fosílnych palív, a najmä na investície do energetickej a dopravnej infraštruktúry. Stavanie ďalšej fosilnej infraštruktúry je v rozpore s týmto smerovaním a zásadne nabúra tento záväzný cieľ.	Vplyvy projektu na emisie skleníkových plynov boli vyhodnotené v Správe o hodnotení. Zo záverov analýzy vyplýva že celková emisná bilancia skleníkových plynov projektu bude veľmi pravdepodobne negatívna, teda v prípade realizácie projektu dôjde k nižšiemu objemu emisií skleníkových plynov v porovnaní so stavom pri nerealizácii projektu a to aj pri zohľadnení neistôt (emisie metánu v dôsledku nedokonalého spaľovania v starších typoch lodných motorov, emisie spojené so získavaním paliva). V rámci vyhodnotenia boli zohľadnené ako priame emisie zo spaľovania palív (tank-to-wheel) tak emisie z procesov ťažby, výroby a prepravy (well-to-tank, upstream), z čoho vyplýva mierna úspora emisií GHG za dobu životnosti projektu v porovnaní s nulovým scenárom. Pre výpočet boli použité štandardné emisné faktory používané v európskom kontexte. V rámci vyhodnotenia bola vykonaná diskusia relevantných neistôt pri

		Medzivládny panel o zmene klímy (IPCC) vyčíslil v roku 2014 vplyv jednotlivých zdrojov elektrickej energie na klímu.² Do tabuľky nižšie sme doplnili údaje z roku 2015-2016 publikované na v koronaviruse.⁷ Je preto nevyhnutné dôkladne prehodnotiť rozširovanie a prípadné predĺžovanie životnosti infraštruktúry pre fosilne palivá. Napriek tomu že samotné LNG obsahuje menej uhlíku na jednotku energie než konvenčné palivá, podľa štúdie z januára 2020, “The climate implications of using LNG as a marine fuel”, je pravdepodobné že ich samotné používanie počas celého životného cyklu celkovo neznižuje emisie skleníkových plynov.⁸ Ďalšia štúdia NRDC z Decembra 2020 hovorí, že nahradzanie špinavších fosilných palív LNG nie je efektívnou stratégiou znižovania emisií, ktorými sa argumentuje v predmetnom zámere. Práve naopak, budovanie akejkoľvek ďalšej fosilnej infraštruktúry sťažuje rozvoj bezuhlíkových alternatív a prakticky znemožňuje dosiahnutie klimatických cieľov.⁹ V ďalšej fáze EIA požadujeme dôsledné posúdenie emisií skleníkových plynov v celom životnom cykle – od ťažby cez distribúciu v zahraničí až po plánované využívanie v rámci tohto zámeru a to vrátane emisií skleníkových plynov z úniku metánu aj v zahraničí.	zohľadnení aktuálnej odbornej literatúry a ďalších relevantných podkladov (pozri kap. C.3.III Správy o hodnotení).
--	--	--	---

88.		2. Prognóza znižujúceho sa dopytu po fosílnych palivách vrátane LNG Vzhľadom k vyššie uvedenému, existuje veľmi vysoká pravdepodobnosť, že bude postupne dochádzať k utlmovaniu ťažby a používania zemného plynu. Podľa analýzy UMAS, " LNG as a marine fuel in the EU" ¹⁰, už v nasledujúcich 10 rokoch je predpokladaný dopyt po LNG veľmi neistý, a to vzhľadom na nezhlučiteľnosť zemného plynu so zámerom dosiahnuť uhlíkovú neutralitu a s Parížskymi klimatickými cieľmi. Preto základný predpoklad a odôvodnenie zámeru projektu, t.j. zvyšujúci sa dopyt po LNG považujeme za zavádzajúci a problematický. Je naopak veľmi pravdepodobné, že dopyt po LNG začne už v blízkej budúcnosti klesať, a naopak stúpne dopyt po ekologických alternatívach. Vývoj systému obchodovania s emisiami skleníkových plynov, tzv. EÚ ETS, smeruje k zvyšovaniu cien emisných povoleniek pre fosílnu palivá čo môžu výrazne ovplyvniť dopyt po LNG. Aktuálne sa na úrovni EÚ diskutuje o zahrnutí sektora dopravy do systému EÚ ETS. Preto žiadame zohľadnenie najnovšieho vývoja Európskych politík v oblasti klímy a ich predpokladaný dopad na dopyt po LNG v rámci celého predpokladaného životného cyklu navrhovanej činnosti.	Hodnotenie vplyvov vychádzalo z údajov uvedených v technickej štúdii, najmä z dopytovej analýzy, ktorá odhaduje vývoj dopytu po LNG z terminálu. Hodnotenie vplyvu európskych politík na dopyt po LNG ide mimo rámec hodnotenia EIA, navyše je ich budúci vývoj pomerne neistý (napr. aktuálne diskusie o zaradení zemného plynu pod EU Taxonómiu. Obdobne, návrh na rozšírenie EU-ETS o ďalšie sektory vrátane dopravy nie je zďaleka akceptovaný). LNG infraštruktúra je využiteľná pre prechod na nízkomenisné palivá, vrátane napr. BioLNG, ktorého využitie je plne konzistentné s cieľmi uhlíkovej neutrality.
-----	--	---	---

89.		3. Existujú udržateľnejšie alternatívy Pokračujúca podpora pre LNG ohrozuje účinnú dekarbonizáciu sektora lodnej dopravy a brzdi investície do rozvoja udržateľnejších alternatívnych palív.¹¹ V scenári, ktorý je kompatibilný s dekarbonizáciou sektora je nevyhnutné postupné vyradenie fosilných palív v lodnej doprave, dosiahnuté urýchlenným prechodom na batériové, vodíkové a syntetické palivá vyrobené elektrinou z udržateľných obnoviteľných zdrojov energie.¹² Európska komisia v decembri 2019 predstavila Európsku zelenú dohodu, ktorej súčasťou má byť aj upriamenie pozornosti na legislatívu pre lodné palivá. Podľa zhodnotenia Európskeho parlamentu LNG nemôže prispieť k dekarbonizácii lodnej dopravy, pretože ak sa zohľadnia riziká únikov počas celého ich životného cyklu, emisie skleníkových plynov z lodí prevádzkovaných LNG môžu byť horšie ako emisie skleníkových plynov z lodí poháňaných konvenčnými lodnými palivami. Európska komisia požaduje revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív, ktorá je naplánovaná v prvej polovici roku 2021. Európsky parlament navyše požaduje urýchlené investície do výskumu nových technológií na dekarbonizáciu odvetvia lodnej dopravy a do vývoja ekologických lodí s nulovými emisiami.¹³	Berie sa na vedomie. Diskusia neistôt a možných negatívnych vplyvov emisií celého životného cyklu LNG paliva bola v rámci hodnotenia vykonaná (pozri kap C.III.3 Správy o hodnotení) Platná smernica o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (2014/94/EU) stanovuje ciele k podpore budovania infraštruktúry LNG, vrátane infraštruktúry pre vnútrozemskú vodnú plavbu. V súčasnosti diskutovaný Návrh aktualizácie tejto Smernice (COM(2021) 559 final, dokument) vrátane dopadových štúdií, ktorý je dostupný na https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf skutočne uvádza medzi možnosťami (policy options) okrem iného i odstránenie záväzných cieľov k budovaniu LNG čerpacích terminálov na vnútrozemských vodných cestách. V žiadnom zo zvažovaných variantov sa však nejedná o zákaz či iné regulátorne obmedzenia rozvoja tejto infraštruktúry s ohľadom na klimatickú zmenu. Návrh explicitne uvádza, že o ďalšom vývoji v tomto ohľade majú rozhodnúť ekonomické podmienky (dopyt po LNG ako lodnom palive, ad.). Samotný text návrhu Aktualizovanej Smernice (article 7) okrem iného uvádza:
-----	--	--	--

			<i>Dopravné palivá, ako je LNG, je potrebné v stále väčšej miere dekarbonizovať, napríklad primiešavaním/nahradzovaním skvapalneným biometánom (bio-LNG) alebo obnoviteľnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynmi e-palivami (e-plyn). <u>Tieto dekarbonizované palivá je možné používať v rovnakej infraštruktúre ako plyné fosílné palivá, čo umožňuje postupný prechod na dekarbonizované palivá.</u></i> Z uvedeného je zrejmé, že sama EC nepovažuje budovanie LNG infraštruktúry ako apriori v rozpore s cieľmi klimateckej politiky.
90.		4. Budovanie LNG infraštruktúry nie je kompatibilné s dekarbonizáciou sektora lodnej dopravy Rast a trvanie životaschopnosti LNG ako lodného paliva sú ohraničené na jednej strane tým, či je možné rýchlo zvýšiť dostupnosť LNG a dosiahnuť návratnosť potrebnú pre tieto investície a na druhej strane požiadavkou redukcie emisií skleníkových plynov v lodnej doprave v súlade s dosiahnutím uhlíkovej neutrality v roku 2050. V súčasnosti v rámci TEN-T neexistuje LNG infraštruktúra na európskych riečnych koridoroch zahŕňajúcich Dunaj. Napriek ambicióznym plánom sa doteraz v európe nenachádza ani jeden LNG terminál pre potreby riečnej dopravy.¹⁴ Preto investície do LNG infraštruktúry musia v tomto bode nevyhnutne počítať s návratnosťou v čase, ktorý z pohľadu opatrení na ochranu klímy vyžaduje urýchlený útlm využívania fosílnych palív v doprave. Práve investície do LNG infraštruktúry znamenajú výrazné ohrozenie snahy o zníženie emisií skleníkových plynov naprieč všetkými oblasťami v sektore dopravy, ktoré podľa Klimatického zákona EÚ musia do roku 2050 klesnúť o 90 %.¹⁵ Organizácia Transport & Environment vypočítala, že nekontrolovaný únik metánu môže dokonca emisie z lodnej dopravy zvýšiť.¹⁶ Práve to sú dôvody, pre ktoré požaduje aj samotná Európska komisia revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív.¹⁷	Berie na vedomie Pozri vyššie. Ekonomická životaschopnosť projektu nie je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie.

91.		5. Bezpečnosť LNG terminálu Terminál na skvapalnený zemný plyn pre lode a kamióny je síce plánovaný v prístave, ale neďaleko od relatívne husto obývanej mestskej časti Ružinov - Nivy. Spoločné vedecké centrum Európskej komisie uvádza 19 nehôd LNG terminálov za posledné tri desaťročia.¹⁸ S LNG terminálmi a cestnými cisternami je spojených viacero bezpečnostných rizík, keďže ide o vysoko horľavú látku. Predpokladáme preto, že je aj v záujme bezpečnosti obyvateľov Ružinova, aby Verejné prístavy, a. s. od predmetného zámeru upustili.	V rámci posúdenia vplyvov na životné prostredie bola spracovaná podrobná analýza bezpečnostných rizík súvisiacich s prevádzkou terminálu LNG, ktorá zhodnotila riziko ako nevýznamné.
92.		6. Kvalita ovzdušia a hustota nákladnej dopravy Výstavba obchvatu D4/R7 za viac ako 1,3 miliardy Eur má za cieľ odkloniť nákladnú a tranzitnú dopravu z mesta Bratislava. Zámer ešte zvýši hustotu nákladnej dopravy a s tým súvisiace znečistenia ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami aj z cestných cisterien na fosilný zemný plyn. Monitoring kvality vzduchu v Bratislave dokazuje, že ročný priemer PM_{2,5} na úrovni 10,58 µg/m³ prekračuje limit 10 µg/m³ a ročný priemer PM₁₀ je 19,79 µg/m³, teda tesne pod hranicou limitu 20 µg/m³.¹⁹ Znečistenie prachovými časticami dlhodobo negatívne vplyva na zdravie obyvateľov a spôsobuje dýchacie problémy a alergie.²⁰ Hlavným znečisťovateľom je doprava, konkrétne osobné a nákladné autá. Najviac ohrozené sú deti, starí rodičia, alergici atď.²¹ Doprava je navyše jediným sektorom hospodárstva, ktorému narastajú emisie skleníkových plynov za posledné roky v rámci Slovenska ako aj EÚ.²² V ostatných sektoroch emisie skleníkových plynov, síce pomaly, ale klesajú. Tým sa zastúpenie oproti ostatným sektorom zvyšuje, konštatuje inštitút environmentálnej politiky Ministerstva životného prostredia (IEP). Riešeniami pre dopravu môže byť podľa IEP postupná elektrifikácia sektora spolu so zavádzaním pokrokových palív.²³ Zemný plyn medzi pokrokové palivá neuvádzajú.	V rámci Správy o hodnotení bola spracovaná rozptylová štúdia, ktorá tvorí jej prílohu. Z analýzy výsledkov modelovania vyplynulo, že realizácia projektu v priebehu stavby negatívne ovplyvní počas niekoľkých mesiacov najmä blízke neobývané okolie. V prípade správnych postupov pre zníženie prašnosti na stavbe nedôjde k prekročeniu imisných limitov. V priebehu ďalších rokov prevádzky zámer naopak pozitívne ovplyvní imisnú situáciu v ďalekom okolí vrátane obývaných oblastí. Malý prírastok koncentrácií všetkých sledovaných znečisťujúcich látok v blízkosti študentského Domova Ekonóm vplyvom zvýšenia dopravy o cca 20 nákladných a 10 osobných vozidiel denne bude nepatrný - rádovo tisíce µg.m-3 pri PM až stotiny µg.m-3 pri NOx. V pomere k vplyvom dopravy z komunikácie Prístavná a najmä z Prístavného mosta

			bude prírastok v tejto lokalite nesledovateľný.
--	--	--	--

93.	Pavol Fábry	1. Zámer neberie do úvahy dosiahnutie uhlíkovej neutrality do roku 2050 a emisie skleníkových plynov celého životného cyklu vrátane ťažby a distribúcie zemného plynu. Text zámeru v časti „IV.3.10 Vplyvy na klímu“ nedostatočne popisuje vplyvy na klimatickú zmenu v celom životnom cykle od ťažby a distribúcie zemného plynu v zahraničí až po jeho plánované využívanie na Slovensku. Zároveň zámer nezohľadňuje najnovší vývoj ohľadom cieľa dosiahnutia uhlíkovej neutrality do r. 2050. Predmetný zámer má predpokladanú životnosť dvadsať až štyridsať rokov. To znamená, že v prípade ukončenia stavby terminálu v plánovanom roku 2026, tak by svoju činnosť ukončil niekedy v rozmedzí rokov 2046 - 2066. Pritom podľa zámerov Európskej komisie a nedávno prijatého Európskeho klimatického predpisu¹, krajiny Európskej únie musia byť do r. 2050 uhlíkovo neutrálné. Slovensko sa pridalo k cieľu uhlíkovej neutrality do roku 2050, čo má zásadný vplyv na využívanie fosílnych palív, a najmä na investície do energetickej a dopravnej infraštruktúry. Stavanie ďalšej fosilnej infraštruktúry je v rozpore s týmto smerovaním a zásadne nabúrava tento záväzný cieľ. Medzivládny panel o zmene klímy (IPCC) vyčíslil v roku 2014 vplyv jednotlivých zdrojov elektrickej energie na klímu.² Do tabuľky nižšie sme doplnili údaje z roku 2015-2016 publikované na v	Vplyvy projektu na emisie skleníkových plynov boli vyhodnotené v Správe o hodnotení. Zo záverov analýzy vyplýva že celková emisná bilancia skleníkových plynov projektu bude veľmi pravdepodobne negatívna, teda v prípade realizácie projektu dôjde k nižšiemu objemu emisií skleníkových plynov v porovnaní so stavom pri nerealizácii projektu a to aj pri zohľadnení neistôt (emisie metánu v dôsledku nedokonalého spaľovania v starších typoch lodných motorov, emisie spojené so získavaním paliva). V rámci vyhodnotenia boli zohľadnené ako priame emisie zo spaľovania palív (tank-to-wheel) tak emisie z procesov ťažby, výroby a prepravy (well-to-tank, upstream), z čoho vyplýva mierna úspora emisií GHG za dobu životnosti projektu v porovnaní s nulovým scenárom. Pre výpočet boli použité štandardné emisné faktory používané v európskom kontexte. V rámci vyhodnotenia bola vykonaná diskusia relevantných neistôt pri zohľadnení aktuálnej odbornej literatúry a ďalších relevantných podkladov (pozri kap. C.3.III Správy o hodnotení).
-----	-------------	--	--

dokumente Európskej banky pre obnovu a rozvoj (EBRD) v roku 2018 o emisiách vrátane úniku metánu z ťažobno-dodávateľského reťazca zemného plynu.³

Emisie skleníkových plynov vybraných zdrojov elektrickej energie	(gCO ₂ eq/kWh)
Uhlie	820-850
Zemný plyn	490
Zemný plyn (2% úniky)	500
Zemný plyn (5% úniky)	625
slnečná energia - strechy	41
geotermálna energia	38
slnečná - koncentrovaná	27
veterná energia	12

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov IPCC, 2014⁴ a EBRD, 2018⁵

Európska investičná banka prestáva z dôvodu ochrany klímy financovať projekty s emisiami skleníkových plynov nad 250 gCO₂eq/kWh po roku 2021.

Fosílny zemný plyn totiž veľmi výrazne zhoršuje klimatickú zmenu, ak započítame aj úniky metánu pri jeho ťažbe a preprave zo zahraničia. Metán má totiž až 85 násobne vyšší potenciál globálneho otepľovania ako oxid uhličitý vo veľmi dôležitom 20 ročnom období a je 30 násobne škodlivejším skleníkovým plynom ako CO₂ v 100 ročnom období.⁶

A celkové emisie metánu boli rekordné v roku 2020 aj napriek hospodárskemu útlmu počas pandémie koronavírusu.⁷ Je preto nevyhnutné dôkladne prehodnotiť rozširovanie a prípadné predlžovanie životnosti infraštruktúry pre fosilné palivá.

		Napriek tomu že samotné LNG obsahuje menej uhlíku na jednotku energie než konvenčné palivá, podľa štúdie z januára 2020, "The climate implications of using LNG as a marine fuel", je pravdepodobné že ich samotné používanie počas celého životného cyklu celkovo neznižuje emisie skleníkových plynov.⁸ Ďalšia štúdia NRDC z Decembra 2020 hovorí, že nahrádzanie špinavších fosílnych palív LNG nie je efektívnou stratégiou znižovania emisií, ktorými sa argumentuje v predmetnom zámere. Práve naopak, budovanie akejkoľvek ďalšej fosilnej infraštruktúry sťažuje rozvoj bezuhlíkových alternatív a prakticky znemožňuje dosiahnutie klimatických cieľov.⁹ V ďalšej fáze EIA požadujeme dôsledné posúdenie emisií skleníkových plynov v celom životnom cykle – od ťažby cez distribúciu v zahraničí až po plánované využívanie v rámci tohto zámeru a to vrátane emisií skleníkových plynov z úniku metánu aj v zahraničí.	
94.		2. Prognóza znižujúceho sa dopytu po fosílnych palivách vrátane LNG Vzhľadom k vyššie uvedenému, existuje veľmi vysoká pravdepodobnosť, že bude postupne dochádzať k utlmovaniu ťažby a používania zemného plynu. Podľa analýzy UMAS, "LNG as a marine fuel in the EU"¹⁰, už v nasledujúcich 10 rokoch je predpokladaný dopyt po LNG veľmi neistý, a to vzhľadom na nezlučiteľnosť zemného plynu so zámerom dosiahnuť uhlíkovú neutralitu a s Parížskymi klimatickými cieľmi. Preto základný predpoklad a odôvodnenie zámeru projektu, t.j. zvyšujúci sa dopyt po LNG považujeme za zavádzajúci a problematický. Je naopak veľmi pravdepodobné, že dopyt po LNG začne už v blízkej budúcnosti klesať, a naopak stúpne dopyt po ekologických alternatívach. Vývoj systému obchodovania s emisiami skleníkových plynov, tzv. EÚ ETS, smeruje k zvyšovaniu cien emisných povoleniek pre fosilné palivá čo môžu výrazne ovplyvniť dopyt po LNG. Aktuálne sa na úrovni EÚ diskutuje o zahrnutí sektora dopravy do systému EÚ ETS. Preto žiadame zohľadnenie najnovšieho vývoja Európskych politík v oblasti klímy a ich predpokladaný dopad na dopyt po LNG v rámci celého predpokladaného životného cyklu navrhovanej činnosti.	Hodnotenie vplyvov vychádzalo z údajov uvedených v technickej štúdii, najmä z dopytovej analýzy, ktorá odhaduje vývoj dopytu po LNG z terminálu. Hodnotenie vplyvu európskych politík na dopyt po LNG ide mimo rámec hodnotenia EIA, navyše je ich budúci vývoj pomerne neistý (napr. aktuálne diskusie o zaradení zemného plynu pod EU Taxonómiu. Obdobne, návrh na rozšírenie EU-ETS o ďalšie sektory vrátane dopravy nie je zďaleka akceptovaný). LNG infraštruktúra je využiteľná pre prechod na nízkomenisné palivá, vrátane napr. BioLNG, ktorého využitie je plne konzistentné s cieľmi uhlíkovej neutrality.

95.		3. Existujú udržateľnejšie alternatívy Pokračujúca podpora pre LNG ohrozuje účinnú dekarbonizáciu sektora lodnej dopravy a brzdi investície do rozvoja udržateľnejších alternatívnych palív.¹¹ V scenári, ktorý je kompatibilný s dekarbonizáciou sektora je nevyhnutné postupné vyradenie fosílnych palív v lodnej doprave, dosiahnuté urýchlenným prechodom na batériové, vodíkové a syntetické palivá vyrobené elektrinou z udržateľných obnoviteľných zdrojov energie.¹² Európska komisia v decembri 2019 predstavila Európsku zelenú dohodu, ktorej súčasťou má byť aj upriamenie pozornosti na legislatívu pre lodné palivá. Podľa zhodnotenia Európskeho parlamentu LNG nemôže prispieť k dekarbonizácii lodnej dopravy, pretože ak sa zohľadnia riziká únikov počas celého ich životného cyklu, emisie skleníkových plynov z lodí prevádzkovaných LNG môžu byť horšie ako emisie skleníkových plynov z lodí poháňaných konvenčnými lodnými palivami. Európska komisia požaduje revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív, ktorá je naplánovaná v prvej polovici roku 2021. Európsky parlament navyše požaduje urýchlené investície do výskumu nových technológií na dekarbonizáciu odvetvia lodnej dopravy a do vývoja ekologických lodí s nulovými emisiami.¹³	Berie sa na vedomie. Diskusia neistôt a možných negatívnych vplyvov emisií celého životného cyklu LNG paliva bola v rámci hodnotenia vykonaná (pozri kap C.III.3 Správy o hodnotení) Platná smernica o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (2014/94/EU) stanovuje ciele k podpore budovania infraštruktúry LNG, vrátane infraštruktúry pre vnútrozemskú vodnú plavbu. V súčasnosti diskutovaný Návrh aktualizácie tejto Smernice (COM(2021) 559 final, dokument) vrátane dopadových štúdií, ktorý je dostupný na https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf skutočne uvádza medzi možnosťami (policy options) okrem iného i odstránenie záväzných cieľov k budovaniu LNG čerpacích terminálov na vnútrozemských vodných cestách. V žiadnom zo zvažovaných variantov sa však nejedná o zákaz či iné regulátorne obmedzenia rozvoja tejto infraštruktúry s ohľadom na klimatickú zmenu. Návrh explicitne uvádza, že o ďalšom vývoji v tomto ohľade majú rozhodnúť ekonomické podmienky (dopyt po LNG ako lodnom palive, ad.). Samotný text návrhu Aktualizovanej Smernice (article 7) okrem iného uvádza:
-----	--	---	--

			<i>Dopravné palivá, ako je LNG, je potrebné v stále väčšej miere dekarbonizovať, napríklad primiešavaním/nahradzovaním skvapalneným biometánom (bio-LNG) alebo obnoviteľnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynými e-palivami (e-plyn). <u>Tieto dekarbonizované palivá je možné používať v rovnakej infraštruktúre ako plyné fosílné palivá, čo umožňuje postupný prechod na dekarbonizované palivá.</u></i> Z uvedeného je zjavné, že sama EC nepovažuje budovanie LNG infraštruktúry ako apriori v rozpore s cieľmi klimateckej politiky.
96.		4. Budovanie LNG infraštruktúry nie je kompatibilné s dekarbonizáciou sektora lodnej dopravy Rast a trvanie životaschopnosti LNG ako lodného paliva sú ohrozené na jednej strane tým, či je možné rýchlo zvýšiť dostupnosť LNG a dosiahnuť návratnosť potrebnú pre tieto investície a na druhej strane požiadavkou redukcie emisií skleníkových plynov v lodnej doprave v súlade s dosiahnutím uhlíkovej neutrality v roku 2050. V súčasnosti v rámci TEN-T neexistuje LNG infraštruktúra na európskych riečnych koridoroch zahŕňajúcich Dúnaj. Napriek ambicióznym plánom sa doteraz v európe nenachádza ani jeden LNG terminál pre potreby riečnej dopravy.¹⁴ Preto investície do LNG infraštruktúry musia v tomto bode nevyhnutne počítať s návratnosťou v čase, ktorý z pohľadu opatrení na ochranu klímy vyžaduje urýchlený útlm využívania fosílnych palív v doprave. Práve investície do LNG infraštruktúry znamenajú výrazné ohrozenie snahy o zníženie emisií skleníkových plynov naprieč všetkými oblasťami v sektore dopravy, ktoré podľa Klimatického zákona EÚ musia do roku 2050 klesnúť o 90 %.¹⁵ Organizácia Transport & Environment vypočítala, že nekontrolovaný únik metánu môže dokonca emisie z lodnej dopravy zvýšiť.¹⁶ Práve to sú dôvody, pre ktoré požaduje aj samotná Európska komisia revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív.¹⁷	Berie na vedomie Pozri vyššie. Ekonomická životaschopnosť projektu nie je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie.

97.		5. Bezpečnosť LNG terminálu Terminál na skvapalnený zemný plyn pre lode a kamióny je síce plánovaný v prístave, ale ned'aleko od relatívne husto obývanej mestskej časti Ružinov - Nivy. Spoločné vedecké centrum Európskej komisie uvádza 19 nehôd LNG terminálov za posledné tri desaťročia.¹⁸ S LNG terminálmi a cestnými cisternami je spojených viacero bezpečnostných rizík, keďže ide o vysoko horľavú látku. Predpokladáme preto, že je aj v záujme bezpečnosti obyvateľov Ružinova, aby Verejné prístavy, a. s. od predmetného zámeru upustili.	V rámci posúdenia vplyvov na životné prostredie bola spracovaná podrobná analýza bezpečnostných rizík súvisiacich s prevádzkou terminálu LNG, ktorá zhodnotila riziko ako nevýznamné.
98.		6. Kvalita ovzdušia a hustota nákladnej dopravy Výstavba obchvatu D4/R7 za viac ako 1,3 miliardy Eur má za cieľ odkloniť nákladnú a tranzitnú dopravu z mesta Bratislava. Zámer ešte zvýši hustotu nákladnej dopravy a s tým súvisiace znečistenia ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami aj z cestných cisterien na fosilný zemný plyn. Monitoring kvality vzduchu v Bratislave dokazuje, že ročný priemer PM 2,5 na úrovni 10,58 µg/m³ prekračuje limit 10 µg/m³ a ročný priemer PM 10 je 19,79 µg/m³, teda tesne pod hranicou limitu 20 µg/m³.¹⁹ Znečistenie prachovými časticami dlhodobo negatívne vplyva na zdravie obyvateľov a spôsobuje dýchacie problémy a alergie.²⁰ Hlavným znečisťovateľom je doprava, konkrétne osobné a nákladné autá. Najviac ohrozené sú deti, starí rodičia, alergici atď.²¹ Doprava je navyše jediným sektorom hospodárstva, ktorému narastajú emisie skleníkových plynov za posledné roky v rámci Slovenska ako aj EÚ.²² V ostatných sektoroch emisie skleníkových plynov, síce pomaly, ale klesajú. Tým sa zastúpenie oproti ostatným sektorom zvyšuje, konštatuje inštitút environmentálnej politiky Ministerstva životného prostredia (IEP). Riešeniami pre dopravu môže byť podľa IEP postupná elektrifikácia sektora spolu so zavádzaním pokrokových palív.²³ Zemný plyn medzi pokrokové palivá neuvádzajú.	V rámci Správy o hodnotení bola spracovaná rozptylová štúdia, ktorá tvorí jej prílohu. Z analýzy výsledkov modelovania vyplynulo, že realizácia projektu v priebehu stavby negatívne ovplyvní počas niekoľkých mesiacov najmä blízke neobývané okolie. V prípade správnych postupov pre zníženie prašnosti na stavbe nedôjde k prekročeniu imisných limitov. V priebehu ďalších rokov prevádzky zámer naopak pozitívne ovplyvní imisnú situáciu v ďalekom okolí vrátane obývaných oblastí. Malý prírastok koncentrácií všetkých sledovaných znečisťujúcich látok v blízkosti študentského Domova Ekonóm vplyvom zvýšenia dopravy o cca 20 nákladných a 10 osobných vozidiel denne bude nepatrný - rádovo tisíciny µg.m-3 pri PM až stotiny µg.m-3 pri NOx. V pomere k vplyvom dopravy z komunikácie Prístavná a najmä z Prístavného mosta bude prírastok v tejto lokalite nesledovateľný.

99.	Priatelia CEPA	Zeme, 1. Zámer neberie do úvahy dosiahnutie uhlíkovej neutrality do roku 2050 a emisie skleníkových plynov celého životného cyklu vrátane ťažby a distribúcie zemného plynu. Text zámeru v časti „IV.3.10 Vplyvy na klímu“ nedostatočne popisuje vplyvy na klimatickú zmenu v celom životnom cykle od ťažby a distribúcie zemného plynu v zahraničí až po jeho plánované využívanie na Slovensku. Zároveň zámer nezohľadňuje najnovší vývoj ohľadom cieľa dosiahnutia uhlíkovej neutrality do r. 2050. Predmetný zámer má predpokladanú životnosť dvadsať až štyridsať rokov. To znamená, že v prípade ukončenia stavby terminálu v plánovanom roku 2026, tak by svoju činnosť ukončil niekedy v rozmedzí rokov 2046 - 2066. Pritom podľa zámerov Európskej komisie a nedávno prijatého Európskeho klimatického predpisu¹, krajiny Európskej únie musia byť do r. 2050 uhlíkovo neutrálne. Slovensko sa pridalo k cieľu uhlíkovej neutrality do roku 2050, čo má zásadný vplyv na využívanie fosílnych palív, a najmä na investície do energetickej a dopravnej infraštruktúry. Stavanie ďalšej fosilnej infraštruktúry je v rozpore s týmto smerovaním a zásadne nabúra tento záväzný cieľ. Medzivládny panel o zmene klímy (IPCC) vyčíslil v roku 2014 vplyv jednotlivých zdrojov elektrickej energie na klímu.² Do tabuľky nižšie sme doplnili údaje z roku 2015-2016 publikované na v dokumente	Vplyvy projektu na emisie skleníkových plynov boli vyhodnotené v Správe o hodnotení. Zo záverov analýzy vyplýva že celková emisná bilancia skleníkových plynov projektu bude veľmi pravdepodobne negatívna, teda v prípade realizácie projektu dôjde k nižšiemu objemu emisií skleníkových plynov v porovnaní so stavom pri nerealizácii projektu a to aj pri zohľadnení neistôt (emisie metánu v dôsledku nedokonalého spaľovania v starších typoch lodných motorov, emisie spojené so získavaním paliva). V rámci vyhodnotenia boli zohľadnené ako priame emisie zo spaľovania palív (tank-to-wheel) tak emisie z procesov ťažby, výroby a prepravy (well-to-tank, upstream), z čoho vyplýva mierna úspora emisií GHG za dobu životnosti projektu v porovnaní s nulovým scenárom. Pre výpočet boli použité štandardné emisné faktory používané v európskom kontexte. V rámci vyhodnotenia bola vykonaná diskusia relevantných neistôt pri zohľadnení aktuálnej odbornej literatúry a ďalších relevantných podkladov (pozri kap. C.3.III Správy o hodnotení).
-----	-------------------	---	---

Európskej banky pre obnovu a rozvoj (EBRD) v roku 2018 o emisiách vrátane únikov metánu z ťažobno-dodávateľského reťazca zemného plynu.³

Emisie skleníkových plynov vybraných zdrojov elektrickej energie	(gCO ₂ eq/kWh)
Uhlie	820-850
Zemný plyn	490
Zemný plyn (2% úniky)	500
Zemný plyn (5% úniky)	625
slnečná energia - strechy	41
geotermálna energia	38
slnečná - koncentrovaná	27
veterná energia	12

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov IPCC, 2014⁴ a EBRD, 2018⁵

Európska investičná banka prestáva z dôvodu ochrany klímy financovať projekty s emisiami skleníkových plynov nad 250 gCO₂eq/kWh po roku 2021.

Fosílny zemný plyn totiž veľmi výrazne zhoršuje klimatickú zmenu, ak započítame aj úniky metánu pri jeho ťažbe a preprave zo zahraničia. Metán má totiž až 85 násobne vyšší potenciál globálneho otepľovania ako oxid uhličitý vo veľmi dôležitom 20 ročnom období a je 30 násobne škodlivejším skleníkovým plynom ako CO₂ v 100 ročnom období.⁶

A celkové emisie metánu boli rekordné v roku 2020 aj napriek hospodárskemu útlmu počas pandémie

	koronavírusu.⁷ Je preto nevyhnutné dôkladne prehodnotiť rozširovanie a prípadné predlžovanie životnosti infraštruktúry pre fosílné palivá. Napriek tomu že samotné LNG obsahuje menej uhlíku na jednotku energie než konvenčné palivá, podľa štúdie z januára 2020, “The climate implications of using LNG as a marine fuel”, je pravdepodobné že ich samotné používanie počas celého životného cyklu celkovo neznižuje emisie skleníkových plynov.⁸ Ďalšia štúdia NRDC z Decembra 2020 hovorí, že nahrádzanie špinavších fosílnych palív LNG nie je efektívnou stratégiou znižovania emisií, ktorými sa argumentuje v predmetnom zámere. Práve naopak, budovanie akejkoľvek ďalšej fosilnej infraštruktúry sťažuje rozvoj bezuhlíkových alternatív a prakticky znemožňuje dosiahnutie klimatických cieľov.⁹ V ďalšej fáze EIA požadujeme dôsledné posúdenie emisií skleníkových plynov v celom životnom cykle – od ťažby cez distribúciu v zahraničí až po plánované využívanie v rámci tohto zámeru a to vrátane emisií skleníkových plynov z úniku metánu aj v zahraničí.	
100.	2. Prognóza znižujúceho sa dopytu po fosílnych palivách vrátane LNG Vzhľadom k vyššie uvedenému, existuje veľmi vysoká pravdepodobnosť, že bude postupne dochádzať k utlmovaniu ťažby a používania zemného plynu. Podľa analýzy UMAS, “LNG as a marine fuel in the EU”¹⁰, už v nasledujúcich 10 rokoch je predpokladaný dopyt po LNG veľmi neistý, a to vzhľadom na nezlučiteľnosť zemného plynu so zámerom dosiahnúť uhlíkovú neutralitu a s Parížskymi klimatickými cieľmi. Preto základný predpoklad a odôvodnenie zámeru projektu, t.j. zvyšujúci sa dopyt po LNG považujeme za zavádzajúci a problematický. Je naopak veľmi pravdepodobné, že dopyt po LNG začne už v blízkej budúcnosti klesať, a naopak stúpne dopyt po ekologických alternatívach. Vývoj systému obchodovania s emisiami skleníkových plynov, tzv. EÚ ETS, smeruje k zvyšovaniu cien emisných povoleniek pre fosílné palivá čo môžu výrazne ovplyvniť dopyt po LNG. Aktuálne sa na úrovni EÚ diskutuje o zahrnutí sektora dopravy do systému EÚ ETS. Preto žiadame zohľadnenie najnovšieho vývoja Európskych politík v oblasti klímy a ich predpokladaný dopad na dopyt po LNG v rámci celého predpokladaného životného cyklu navrhovanej činnosti.	Hodnotenie vplyvov vychádzalo z údajov uvedených v technickej štúdii, najmä z dopytovej analýzy, ktorá odhaduje vývoj dopytu po LNG z terminálu. Hodnotenie vplyvu európskych politík na dopyt po LNG ide mimo rámec hodnotenia EIA, navyše je ich budúci vývoj pomerne neistý (napr. aktuálne diskusie o zaradení zemného plynu pod EU Taxonómiu. Obdobne, návrh na rozšírenie EU-ETS o ďalšie sektory vrátane dopravy nie je zďaleka akceptovaný). LNG infraštruktúra je využiteľná pre prechod na nízkomenisné palivá, vrátane napr. BioLNG, ktorého využitie je plne konzistentné s cieľmi uhlíkovej neutrality.

101.		3. Existujú udržateľnejšie alternatívy Pokračujúca podpora pre LNG ohrozuje účinnú dekarbonizáciu sektora lodnej dopravy a brzdi investície do rozvoja udržateľnejších alternatívnych palív.¹¹ V scenári, ktorý je kompatibilný s dekarbonizáciou sektora je nevyhnutné postupné vyradenie fosílnych palív v lodnej doprave, dosiahnuté urýchlenným prechodom na batériové, vodíkové a syntetické palivá vyrobené elektrinou z udržateľných obnoviteľných zdrojov energie.¹² Európska komisia v decembri 2019 predstavila Európsku zelenú dohodu, ktorej súčasťou má byť aj upriamenie pozornosti na legislatívu pre lodné palivá. Podľa zhodnotenia Európskeho parlamentu LNG nemôže prispieť k dekarbonizácii lodnej dopravy, pretože ak sa zohľadnia riziká únikov počas celého ich životného cyklu, emisie skleníkových plynov z lodí prevádzkovaných LNG môžu byť horšie ako emisie skleníkových plynov z lodí poháňaných konvenčnými lodnými palivami. Európska komisia požaduje revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív, ktorá je naplánovaná v prvej polovici roku 2021. Európsky parlament navyše požaduje urýchlenné investície do výskumu nových technológií na dekarbonizáciu odvetvia lodnej dopravy a do vývoja ekologických lodí s nulovými emisiami.¹³	Berie sa na vedomie. Diskusia neistôt a možných negatívnych vplyvov emisií celého životného cyklu LNG paliva bola v rámci hodnotenia vykonaná (pozri kap C.III.3 Správy o hodnotení) Platná smernica o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (2014/94/EU) stanovuje ciele k podpore budovania infraštruktúry LNG, vrátane infraštruktúry pre vnútrozemskú vodnú plavbu. V súčasnosti diskutovaný Návrh aktualizácie tejto Smernice (COM(2021) 559 final, dokument) vrátane dopadových štúdií, ktorý je dostupný na https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf skutočne uvádza medzi možnosťami (policy options) okrem iného i odstránenie záväzných cieľov k budovaniu LNG čerpacích terminálov na vnútrozemských vodných cestách. V žiadnom zo zvažovaných variantov sa však nejedná o zákaz či iné regulátorne obmedzenia rozvoja tejto infraštruktúry s ohľadom na klimatickú zmenu. Návrh explicitne uvádza, že o ďalšom vývoji v tomto ohľade majú rozhodnúť ekonomické podmienky (dopyt po LNG ako lodnom palive, ad.). Samotný text návrhu Aktualizovanej Smernice (article 7) okrem iného uvádza:
------	--	---	--

			<i>Dopravné palivá, ako je LNG, je potrebné v stále väčšej miere dekarbonizovať, napríklad primiešavaním/nahradzovaním skvapalneným biometánom (bio-LNG) alebo obnoviteľnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynými e-palivami (e-plyn). <u>Tieto dekarbonizované palivá je možné používať v rovnakej infraštruktúre ako plyné fosílné palivá, čo umožňuje postupný prechod na dekarbonizované palivá.</u></i> Z uvedeného je zjavné, že sama EC nepovažuje budovanie LNG infraštruktúry ako apriori v rozpore s cieľmi klimateckej politiky.
102.		4. Budovanie LNG infraštruktúry nie je kompatibilné s dekarbonizáciou sektora lodnej dopravy Rast a trvanie životaschopnosti LNG ako lodného paliva sú ohraničené na jednej strane tým, či je možné rýchlo zvýšiť dostupnosť LNG a dosiahnuť návratnosť potrebnú pre tieto investície a na druhej strane požiadavkou redukcie emisií skleníkových plynov v lodnej doprave v súlade s dosiahnutím uhlíkovej neutrality v roku 2050. V súčasnosti v rámci TEN-T neexistuje LNG infraštruktúra na európskych riečnych koridoroch zahŕňajúcich Dunaj. Napriek ambicióznym plánom sa doteraz v európe nenachádza ani jeden LNG terminál pre potreby riečnej dopravy.¹⁴ Preto investície do LNG infraštruktúry musia v tomto bode nevyhnutne počítať s návratnosťou v čase, ktorý z pohľadu opatrení na ochranu klímy vyžaduje urýchlený útlm využívania fosílnych palív v doprave. Práve investície do LNG infraštruktúry znamenajú výrazné ohrozenie snahy o zníženie emisií skleníkových plynov naprieč všetkými oblasťami v sektore dopravy, ktoré podľa Klimatického zákona EÚ musia do roku 2050 klesnúť o 90 %.¹⁵ Organizácia Transport & Environment vypočítala, že nekontrolovaný únik metánu môže dokonca emisie z lodnej dopravy zvýšiť.¹⁶ Práve to sú dôvody, pre ktoré požaduje aj samotná Európska komisia revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív.¹⁷	Berie na vedomie Pozri vyššie. Ekonomická životaschopnosť projektu nie je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie.

103.		5. Bezpečnosť LNG terminálu Terminál na skvapalnený zemný plyn pre lode a kamióny je síce plánovaný v prístave, ale neďaleko od relatívne husto obývanej mestskej časti Ružinov - Nivy. Spoločné vedecké centrum Európskej komisie uvádza 19 nehôd LNG terminálov za posledné tri desaťročia.¹⁸ S LNG terminálmi a cestnými cisternami je spojených viacero bezpečnostných rizík, keďže ide o vysoko horľavú látku. Predpokladáme preto, že je aj v záujme bezpečnosti obyvateľov Ružinova, aby Verejné prístavy, a. s. od predmetného zámeru upustili.	V rámci posúdenia vplyvov na životné prostredie bola spracovaná podrobná analýza bezpečnostných rizík súvisiacich s prevádzkou terminálu LNG, ktorá zhodnotila riziko ako nevýznamné.
104.		6. Kvalita ovzdušia a hustota nákladnej dopravy Výstavba obchvatu D4/R7 za viac ako 1,3 miliardy Eur má za cieľ odkloniť nákladnú a tranzitnú dopravu z mesta Bratislava. Zámer ešte zvýši hustotu nákladnej dopravy a s tým súvisiace znečistenia ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami aj z cestných cisterien na fosílny zemný plyn. Monitoring kvality vzduchu v Bratislave dokazuje, že ročný priemer PM 2,5 na úrovni 10,58 µg/m³ prekračuje limit 10 µg/m³ a ročný priemer PM 10 je 19,79 µg/m³, teda tesne pod hranicou limitu 20 µg/m³.¹⁹ Znečistenie prachovými časticami dlhodobo negatívne vplyva na zdravie obyvateľov a spôsobuje dýchacie problémy a alergie.²⁰ Hlavným znečisťovateľom je doprava, konkrétne osobné a nákladné autá. Najviac ohrozené sú deti, starí rodičia, alergici atď.²¹ Doprava je navyše jediným sektorom hospodárstva, ktorému narastajú emisie skleníkových plynov za posledné roky v rámci Slovenska ako aj EÚ.²² V ostatných sektoroch emisie skleníkových plynov, síce pomaly, ale klesajú. Tým sa zastúpenie oproti ostatným sektorom zvyšuje, konštatuje inštitút environmentálnej politiky Ministerstva životného prostredia (IEP). Riešeniami pre dopravu môže byť podľa IEP postupná elektrifikácia sektora spolu so zavádzaním pokrokových palív.²³ Zemný plyn medzi pokrokové palivá neuvádzajú.	V rámci Správy o hodnotení bola spracovaná rozptylová štúdia, ktorá tvorí jej prílohu. Z analýzy výsledkov modelovania vyplynulo, že realizácia projektu v priebehu stavby negatívne ovplyvní počas niekoľkých mesiacov najmä blízke neobývané okolie. V prípade správnych postupov pre zníženie prašnosti na stavbe nedôjde k prekročeniu imisných limitov. V priebehu ďalších rokov prevádzky zámer naopak pozitívne ovplyvní imisnú situáciu v ďalekom okolí vrátane obývaných oblastí. Malý prírastok koncentrácií všetkých sledovaných znečisťujúcich látok v blízkosti študentského Domova Ekonóm vplyvom zvýšenia dopravy o cca 20 nákladných a 10 osobných vozidiel denne bude nepatrný - rádovo tisíce µg.m-3 pri PM až stotiny µg.m-3 pri NOx. V pomere k vplyvom dopravy z komunikácie Prístavná a najmä z Prístavného mosta bude prírastok v tejto lokalite nesledovateľný.

105.	Občianske združenie Tatry	<u>1. Zámer neberie do úvahy dosiahnutie uhlíkovej neutrality do roku 2050 a emisie skleníkových plynov celého životného cyklu vrátane ťažby a distribúcie zemného plynu.</u> Text zámeru v časti „IV.3.10 Vplyvy na klímu“ nedostatočne popisuje vplyvy na klimatickú zmenu v celom životnom cykle od ťažby a distribúcie zemného plynu v zahraničí až po jeho plánované využívanie na Slovensku. Zároveň zámer nezohľadňuje najnovší vývoj ohľadom cieľa dosiahnutia uhlíkovej neutrality do r. 2050. Predmetný zámer má predpokladanú životnosť dvadsať až štyridsať rokov. To znamená, že v prípade ukončenia stavby terminálu v plánovanom roku 2026, tak by svoju činnosť ukončil niekedy v rozmedzí rokov 2046 - 2066. Pritom podľa zámerov Európskej komisie a nedávno prijatého Európskeho klimatického predpisu¹, krajiny Európskej únie musia byť do r. 2050 uhlíkovo neutrálne.	Vplyvy projektu na emisie skleníkových plynov boli vyhodnotené v Správe o hodnotení. Zo záverov analýzy vyplýva že celková emisná bilancia skleníkových plynov projektu bude veľmi pravdepodobne negatívna, teda v prípade realizácie projektu dôjde k nižšiemu objemu emisií skleníkových plynov v porovnaní so stavom pri nerealizácii projektu a to aj pri zohľadnení neistôt (emisie metánu v dôsledku nedokonalého spaľovania v starších typoch lodných motorov, emisie spojené so získavaním paliva). V rámci vyhodnotenia boli zohľadnené ako priame emisie zo spaľovania palív (tank-to-wheel) tak emisie z procesov ťažby, výroby a prepravy (well-to-tank, upstream), z čoho vyplýva mierna úspora emisií GHG za dobu životnosti projektu v porovnaní s nulovým scenárom. Pre výpočet boli použité štandardné emisné faktory používané v európskom kontexte. V rámci vyhodnotenia bola vykonaná diskusia relevantných neistôt pri zohľadnení aktuálnej odbornej literatúry a ďalších relevantných podkladov (pozri kap. C.3.III Správy o hodnotení).
------	---------------------------	--	--

Slovensko sa pridalo k cieľu uhlíkovej neutrality do roku 2050, čo má zásadný vplyv na využívanie fosílnych palív, a najmä na investície do energetickej a dopravnej infraštruktúry. Stavanie ďalšej fosílny infraštruktúry je v rozpore s týmto smerovaním a zásadne nabúrava tento záväzný cieľ.

Medzivládny panel o zmene klímy (IPCC) vyčíslil v roku 2014 vplyv jednotlivých zdrojov elektrickej energie na klímu.² Do tabuľky nižšie sme doplnili údaje z roku 2015-2016 publikované na v dokumente Európskej banky pre obnovu a rozvoj (EBRD) v roku 2018 o emisiách vrátane únikov metánu z ťažobno-dodávateľského reťazca zemného plynu.³

Emisie skleníkových plynov vybraných zdrojov elektrickej energie	(gCO ₂ eq/kWh)
Uhlie	820-850
Zemný plyn	490
Zemný plyn (2% úniky)	500
Zemný plyn (5% úniky)	625
slnečná energia - strechy	41
geotermálna energia	38
slnečná - koncentrovaná	27
veterná energia	12

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov IPCC, 2014⁴ a EBRD, 2018⁵

		Európska investičná banka prestáva z dôvodu ochrany klímy financovať projekty s emisiami skleníkových plynov nad 250 gCO₂eq/kWh po roku 2021. Fosílny zemný plyn totiž veľmi výrazne zhoršuje klimatickú zmenu, ak započítame aj úniky metánu pri jeho ťažbe a preprave zo zahraničia. Metán má totiž až 85 násobne vyšší potenciál globálneho otepľovania ako oxid uhličitý vo veľmi dôležitom 20 ročnom období a je 30 násobne škodlivejším skleníkovým plynom ako CO₂ v 100 ročnom období.⁶ A celkové emisie metánu boli rekordné v roku 2020 aj napriek hospodárskemu útlmu počas pandémie koronavírusu.⁷ Je preto nevyhnutné dôkladne prehodnotiť rozširovanie a prípadné predlžovanie životnosti infraštruktúry pre fosílnu palivá. Napriek tomu že samotné LNG obsahuje menej uhlíku na jednotku energie než konvenčné palivá, podľa štúdie z januára 2020, “The climate implications of using LNG as a marine fuel”, je pravdepodobné že ich samotné používanie počas celého životného cyklu celkovo neznižuje emisie skleníkových plynov.⁸ Ďalšia štúdia NRDC z Decembra 2020 hovorí, že nahrádzanie špinavších fosílnych palív LNG nie je efektívnou stratégiou znižovania emisií, ktorými sa argumentuje v predmetnom zámere. Práve naopak, budovanie akejkoľvek ďalšej fosílny infraštruktúry sťažuje rozvoj bezuhlíkových alternatív a prakticky znemožňuje dosiahnutie klimatických cieľov.⁹ V ďalšej fáze EIA požadujeme dôsledné posúdenie emisií skleníkových plynov v celom životnom cykle – od ťažby cez distribúciu v zahraničí až po plánované využívanie v rámci tohto zámeru a to vrátane emisií skleníkových plynov z úniku metánu aj v zahraničí.	
--	--	---	--

106.		<u>2. Prognóza znižujúceho sa dopytu po fosílnych palivách vrátane LNG</u> Vzhľadom k vyššie uvedenému, existuje veľmi vysoká pravdepodobnosť, že bude postupne dochádzať k utlmovaniu ťažby a používania zemného plynu. Podľa analýzy UMAS, “ LNG as a marine fuel in the EU” ¹⁰, už v nasledujúcich 10 rokoch je predpokladaný dopyt po LNG veľmi neistý, a to vzhľadom na nezlučiteľnosť zemného plynu so zámerom dosiahnuť uhlíkovú neutralitu a s Parížskymi klimatickými cieľmi. Preto základný predpoklad a odôvodnenie zámeru projektu, t.j. zvyšujúci sa dopyt po LNG považujeme za zavádzajúci a problematický. Je naopak veľmi pravdepodobné, že dopyt po LNG začne už v blízkej budúcnosti klesať, a naopak stúpne dopyt po ekologických alternatívach. Vývoj systému obchodovania s emisiami skleníkových plynov, tzv. EÚ ETS, smeruje k zvyšovaniu cien emisných povoleniek pre fosílna palivá čo môžu výrazne ovplyvniť dopyt po LNG. Aktuálne sa na úrovni EÚ diskutuje o zahrnutí sektora dopravy do systému EÚ ETS. Preto žiadame zohľadnenie najnovšieho vývoja Európskych politík v oblasti klímy a ich predpokladaný dopad na dopyt po LNG v rámci celého predpokladaného životného cyklu navrhovanej činnosti.	Hodnotenie vplyvov vychádzalo z údajov uvedených v technickej štúdii, najmä z dopytovej analýzy, ktorá odhaduje vývoj dopytu po LNG z terminálu. Hodnotenie vplyvu európskych politík na dopyt po LNG ide mimo rámec hodnotenia EIA, navyše je ich budúci vývoj pomerne neistý (napr. aktuálne diskusie o zaradení zemného plynu pod EU Taxonómiu. Obdobne, návrh na rozšírenie EU-ETS o ďalšie sektory vrátane dopravy nie je zďaleka akceptovaný). LNG infraštruktúra je využiteľná pre prechod na nízkoemisné palivá, vrátane napr. BioLNG, ktorého využitie je plne konzistentné s cieľmi uhlíkovej neutrality.
------	--	---	--

107.		<u>3. Existujú udržateľnejšie alternatívy</u> Pokračujúca podpora pre LNG ohrozuje účinnú dekarbonizáciu sektora lodnej dopravy a brzdi investície do rozvoja udržateľnejších alternatívnych palív.¹¹ V scenári, ktorý je kompatibilný s dekarbonizáciou sektora je nevyhnutné postupné vyradenie fosílnych palív v lodnej doprave, dosiahnuté urýchlenným prechodom na batériové, vodíkové a syntetické palivá vyrobené elektrinou z udržateľných obnoviteľných zdrojov energie.¹² Európska komisia v decembri 2019 predstavila Európsku zelenú dohodu, ktorej súčasťou má byť aj upriamenie pozornosti na legislatívu pre lodné palivá. Podľa zhodnotenia Európskeho parlamentu LNG nemôže prispieť k dekarbonizácii lodnej dopravy, pretože ak sa zohľadnia riziká únikov počas celého ich životného cyklu, emisie skleníkových plynov z lodí prevádzkovaných LNG môžu byť horšie ako emisie skleníkových plynov z lodí poháňaných konvenčnými lodnými palivami. Európska komisia požaduje revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív, ktorá je naplánovaná v prvej polovici roku 2021. Európsky parlament navyše požaduje urýchlenné investície do výskumu nových technológií na dekarbonizáciu odvetvia lodnej dopravy a do vývoja ekologických lodí s nulovými emisiami.¹³	Berie sa na vedomie. Diskusia neistôt a možných negatívnych vplyvov emisií celého životného cyklu LNG paliva bola v rámci hodnotenia vykonaná (pozri kap C.III.3 Správy o hodnotení) Platná smernica o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (2014/94/EU) stanovuje ciele k podpore budovania infraštruktúry LNG, vrátane infraštruktúry pre vnútrozemskú vodnú plavbu. V súčasnosti diskutovaný Návrh aktualizácie tejto Smernice (COM(2021) 559 final, dokument) vrátane dopadových štúdií, ktorý je dostupný na https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf skutočne uvádza medzi možnosťami (policy options) okrem iného i odstránenie záväzných cieľov k budovaniu LNG čerpacích terminálov na vnútrozemských vodných cestách. V žiadnom zo zvažovaných variantov sa však nejedná o zákaz či iné regulačné obmedzenia rozvoja tejto infraštruktúry s ohľadom na klimatickú zmenu. Návrh explicitne uvádza, že o ďalšom vývoji v tomto ohľade majú rozhodnúť ekonomické podmienky (dopyt po LNG ako lodnom palive, ad.). Samotný text návrhu Aktualizovanej Smernice (article 7) okrem iného uvádza:
------	--	--	--

			<i>Dopravné palivá, ako je LNG, je potrebné v stále väčšej miere dekarbonizovať, napríklad primiešavaním/nahradzovaním skvapalneným biometánom (bio-LNG) alebo obnoviteľnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynými e-palivami (e-plyn). <u>Tieto dekarbonizované palivá je možné používať v rovnakej infraštruktúre ako plyné fosílné palivá, čo umožňuje postupný prechod na dekarbonizované palivá.</u></i> Z uvedeného je zjavné, že sama EC nepovažuje budovanie LNG infraštruktúry ako apriori v rozpore s cieľmi klimateckej politiky.
108.		<u>4. Budovanie LNG infraštruktúry nie je kompatibilné s dekarbonizáciou sektora lodnej dopravy</u> Rast a trvanie životaschopnosti LNG ako lodného paliva sú ohraničené na jednej strane tým, či je možné rýchlo zvýšiť dostupnosť LNG a dosiahnuť návratnosť potrebnú pre tieto investície a na druhej strane požiadavkou redukcie emisií skleníkových plynov v lodnej doprave v súlade s dosiahnutím uhlíkovej neutrality v roku 2050. V súčasnosti v rámci TEN-T neexistuje LNG infraštruktúra na európskych riečnych koridoroch zahŕňajúcich Dunaj. Napriek ambicióznym plánom sa doteraz v Európe nenachádza ani jeden LNG terminál pre potreby riečnej dopravy.¹⁴ Preto investície do LNG infraštruktúry musia v tomto bode nevyhnutne počítať s návratnosťou v čase, ktorý z pohľadu opatrení na ochranu klímy vyžaduje urýchlený útlm využívania fosílnych palív v doprave. Práve investície do LNG infraštruktúry znamenajú výrazné ohrozenie snahy o zníženie emisií skleníkových plynov naprieč všetkými oblasťami v sektore dopravy, ktoré podľa Klimatického zákona EÚ musia do roku 2050 klesnúť o 90 %.¹⁵ Organizácia Transport & Environment vypočítala, že nekontrolovaný únik metánu môže dokonca emisie z lodnej dopravy zvýšiť.¹⁶ Práve to sú dôvody, pre ktoré požaduje aj samotná Európska komisia revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív.¹⁷	Berie na vedomie Pozri vyššie. Ekonomická životaschopnosť projektu nie je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie.

109.		<u>5. Bezpečnosť LNG terminálu</u> Terminál na skvapalnený zemný plyn pre lode a kamióny je síce plánovaný v prístave, ale neďaleko od relatívne husto obývanej mestskej časti Ružinov - Nivy. Spoločné vedecké centrum Európskej komisie uvádza 19 nehôd LNG terminálov za posledné tri desaťročia.¹⁸ S LNG terminálmi a cestnými cisternami je spojených viacero bezpečnostných rizík, keďže ide o vysoko horľavú látku. Predpokladáme preto, že je aj v záujme bezpečnosti obyvateľov Ružinova, aby Verejné prístavy, a. s. od predmetného zámeru upustili.	V rámci posúdenia vplyvov na životné prostredie bola spracovaná podrobná analýza bezpečnostných rizík súvisiacich s prevádzkou terminálu LNG, ktorá zhodnotila riziko ako nevýznamné.
110.		<u>6. Kvalita ovzdušia a hustota nákladnej dopravy</u> Výstavba obchvatu D4/R7 za viac ako 1,3 miliardy Eur má za cieľ odkloniť nákladnú a tranzitnú dopravu z mesta Bratislava. Zámer ešte zvýši hustotu nákladnej dopravy a s tým súvisiace znečistenia ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami aj z cestných cisterien na fosílny zemný plyn. Monitoring kvality vzduchu v Bratislave dokazuje, že ročný priemer PM 2,5 na úrovni 10,58 µg/m³ prekračuje limit 10 µg/m³ a ročný priemer PM 10 je 19,79 µg/m³, teda tesne pod hranicou limitu 20 µg/m³.¹⁹ Znečistenie prachovými časticami dlhodobo negatívne vplyva na zdravie obyvateľov a spôsobuje dýchacie problémy a alergie.²⁰ Hlavným znečisťovateľom je doprava, konkrétne osobné a nákladné autá. Najviac ohrozené sú deti, starí rodičia, alergici atď.²¹ Doprava je navyše jediným sektorom hospodárstva, ktorému narastajú emisie skleníkových plynov za posledné roky v rámci Slovenska ako aj EÚ.²² V ostatných sektoroch emisie skleníkových plynov, síce pomaly, ale klesajú. Tým sa zastúpenie oproti ostatným sektorom zvyšuje, konštatuje inštitút environmentálnej politiky Ministerstva životného prostredia (IEP). Riešeniami pre dopravu môže byť podľa IEP postupná elektrifikácia sektora spolu so zavádzaním pokrokových palív.²³ Zemný plyn medzi pokrokové palivá neuvádzajú.	V rámci Správy o hodnotení bola spracovaná rozptylová štúdia, ktorá tvorí jej prílohu. Z analýzy výsledkov modelovania vyplynulo, že realizácia projektu v priebehu stavby negatívne ovplyvní počas niekoľkých mesiacov najmä blízke neobývané okolie. V prípade správnych postupov pre zníženie prašnosti na stavbe nedôjde k prekročeniu imisných limitov. V priebehu ďalších rokov prevádzky zámer naopak pozitívne ovplyvní imisnú situáciu v ďalekom okolí vrátane obývaných oblastí. Malý prírastok koncentrácií všetkých sledovaných znečisťujúcich látok v blízkosti študentského Domova Ekonóm vplyvom zvýšenia dopravy o cca 20 nákladných a 10 osobných vozidiel denne bude nepatrný - rádovo tisíce µg.m-3 pri PM až stotiny µg.m-3 pri NOx. V pomere k vplyvom dopravy z komunikácie Prístavná a najmä z Prístavného mosta bude prírastok v tejto lokalite nesledovateľný.

