

Vyhodnotenie pripomienok doručených k rozsahu hodnotenia pre zámer Vybudovanie LNG terminálu vo verejnom prístave Bratislava

Číslo	Autor	Pripomienka	Vysporiadanie
1.	Dopravný úrad	Nakoľko pripomienky Dopravného úradu divízie vnútrozemskej plavby (ďalej len „DÚ DVP“) z listu č. 08744/2021/PBVCP-2 zo dňa 30. 04. 2021 boli vo Vašom stanovisku zapracované, DÚ DVP nemá ďalšie pripomienky k navrhovanej činnosti.	Berie sa na vedomie.
2.	Greenpeace Slovensko	Doplniť špecifickú podmienku 2.2.23 s textom „Vyhodnotiť kumulatívne vplyvy zemného plynu a LNG a súvisiacich produktov v celom ťažobno-dodávateľskom reťazci, najmä s ohľadom na emisie metánu a iných skleníkových plynov.“	Vplyvy na emisie skleníkových plynov (vrátane emisií pri ťažbe a preprave) sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
3.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.24 s textom „Vyhodnotiť vplyv tankovania cestných cisterien LNG na dopravné zaťaženie v Bratislave a s tým súvisiace kumulatívne vplyvy“	Vplyvy pozemnej dopravy sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
4.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.25 s textom „Prehodnotiť účel navrhovanej aktivity, najmä tzv. 'zvyšujúci sa dopyt po LNG' “	Účel navrhovanej činnosti je definovaný v technickej štúdii, ktorá spolu s bezpečnostnou dokumentáciou a CBA predstavuje východiská pre opis navrhovanej činnosti v Správe o hodnotení. Popis účelu nijakým spôsobom nesúvisí s možnými vplyvmi na životné prostredie.
5.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.26 s textom “Posúdiť možné povodňové riziká v území a ich vplyv na navrhovanú činnosť.”	Povodňové riziká sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.

6.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.27 s textom “Posúdiť možné riziká v prípade havárie na blízky Prístavný most, ako aj prilahlé obytné a rekreačné oblasti.”	Riziká havárií a možné vplyvy na životné prostredie a zdravie sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
7.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.28 s textom “Vyhodnotiť predikciu hluku na dotknuté územie a navrhnúť opatrenia na ochranu verejného zdravia”	Vyhodnotenie vplyvu na hlukovú situáciu je súčasťou Správy o hodnotení.
8.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.29 s textom “Špecifikovať priame a nepriame vplyvy uniknutia znečisťujúcich látok do ovzdušia v prípade núdzovej situácie (napr. metán) a namodelovať ich rozptyl v extrémnych poveternostných podmienkach;	Riziká havárií a možné vplyvy na životné prostredie a zdravie sú podrobne vyhodnotené v Správe o hodnotení.
9.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.30 s textom “Identifikovať nebezpečenstvá technológií LNG terminálu a všetky nebezpečné činnosti, ktoré sa tam budú prevádzkovať, vrátane potencionálnych vážnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, popísať prípadné vážne nehody (požiar LNG nádrží, výbuch) a ich vplyvy na životné prostredie.”	Riziká havárií a možné vplyvy na životné prostredie a zdravie sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
10.		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.	Požiadavka ide nad rámec hodnotenia EIA, tak ako je požadované zákonom o posudzovaní vplyvov.

11.	Existujú udržateľnejšie alternatívy ¹ IPCC, s.73, https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WG1AR5_Chapter08_FINAL.pdf ² https://research.noaa.gov/article/ArtMid/587/ArticleID/2742/Despite-pandemic-shutdowns-carbon-dioxide-and-methane-surged-in-2020 ³ https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG%20as%20marine%20fuel%2C%20working%20paper-02_FINAL_20200416.pdf ⁴ https://www.nrdc.org/sites/default/files/sailing-nowhere-liquefied-natural-gas-report.pdf ⁵ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_06_LNG_marine_fuel_EU_UMAS_study.pdf Pokračujúca podpora pre LNG ohrozuje účinnú dekarbonizáciu sektora lodnej dopravy a brzdí investície do rozvoja udržateľnejších alternatívnych palív.⁶ 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.⁷ 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.⁸	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_infrastructur_e_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/nahrádzovaním 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 zrejmé, že sama EC nepovažuje budovanie LNG infraštruktúry ako apriori v rozpore s cieľmi klimatickej politiky.
--	--	--	---

12.	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. Preto investície do LNG infraštruktúry musia v tomto bode nevyhnutne počítať s návratnosťou v čase, ktorý z pohľadu opatrení na ochranu klímy vyžaduje urýchlenný 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 %.⁹ Organizácia Transport & Environment vypočítala, že nekontrolovaný únik metánu môže dokonca emisie z lodnej dopravy zvýšiť.¹⁰ Práve to sú dôvody, pre ktoré požaduje aj samotná Európska komisia revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív.¹¹	Berie na vedomie. LNG infraštruktúra je využiteľná pre prechod na nízkoemisné palivá, vrátane napr. BioLNG, ktorého využitie je plne konzistentné s cieľmi uhlíkovej neutrality. 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)
-----	--	---

13.	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 ⁶ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_06_LNG_marine_fuel_EU_UMAS_study.pdf ⁷ https://www.greenpeace.org/eu-unit/issues/climate-energy/45014/new-roadmap-to-decarbonise-european-transport-by-2040-2/ ⁸ https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-fuel-eu-maritime ⁹ https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en ¹⁰ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_06_LNG_marine_fuel_EU_UMAS_study.pdf ¹¹ https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-fuel-eu-maritime centrum Európskej komisie uvádza 19 nehôd LNG terminálov za posledné tri desaťročia.¹² S LNG terminálmi a cestnými cisternami je spojených viacero bezpečnostných rizík, keďže ide o vysoko horľavú látku.	V rámci posúdenia vplyvov na životné prostredie bola spracovaná podrobná analýza bezpečnostných rizík súvisiacich s prevádzkou terminálu LNG, ktorá zhodnotila riziko ako nevýznamné.
-----	---	--

14.		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/m³.¹³ Znečistenie prachovými časticami dlhodobo negatívne vplyva na zdravie obyvateľov a spôsobuje dýchacie problémy a alergie.¹⁴ Hlavným znečisťovateľom je doprava, konkrétne osobné a nákladné autá. Najviac ohrozené sú deti, starí rodičia, alergici atď.¹⁵ Doprava je navyše jediným sektorom hospodárstva, ktorému narastajú emisie skleníkových plynov za posledné roky v rámci Slovenska ako aj EÚ.¹⁶ 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.¹⁷ 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.
-----	--	---	---

15.		Ďalej žiadame príslušné orgány, aby v rozsahu hodnotenia určili povinnosť dopracovať všetky vyššie uvedené chýbajúce podklady, opisy a vyhodnotenia, a to nielen navrhovanej činnosti ako takej, ale aj jej kumulatívnych vplyvov v rámci celého dodávateľského reťazca.	Rozsah hodnotenia bol pre navrhovanú činnosť stanovený príslušným úradom s ohľadom na doručené stanoviská. Jeho požiadavky sú naplnené Správou o hodnotení.
16.	Katarína Slováková	Doplniť špecifickú podmienku 2.2.23 s textom „Vyhodnotiť kumulatívne vplyvy zemného plynu a LNG a súvisiacich produktov v celom ťažobno-dodávateľskom reťazci, najmä s ohľadom na emisie metánu a iných skleníkových plynov.“	Vplyvy na emisie skleníkových plynov (vrátane emisií pri ťažbe a preprave) sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
17.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.24 s textom „Vyhodnotiť vplyv tankovania cestných cisterien LNG na dopravné zaťaženie v Bratislave a s tým súvisiace kumulatívne vplyvy“	Vplyvy pozemnej dopravy sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
18.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.25 s textom „Prehodnotiť účel navrhovanej aktivity, najmä tzv. 'zvyšujúci sa dopyt po LNG' ”	Účel navrhovanej činnosti je definovaný v technickej štúdii, ktorá spolu s bezpečnostnou dokumentáciou a CBA predstavuje východiská pre opis navrhovanej činnosti v Správe o hodnotení. Popis účelu nijakým spôsobom nesúvisí s možnými vplyvmi na životné prostredie.
19.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.26 s textom “Posúdiť možné povodňové riziká v území a ich vplyv na navrhovanú činnosť.”	Povodňové riziká sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.

20.	Doplniť špecifickú podmienku 2.2.27 s textom “Posúdiť možné riziká v prípade havárie na blízky Prístavný most, ako aj prilahlé obytné a rekreačné oblasti.”	Riziká havárií a možné vplyvy na životné prostredie a zdravie sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
21.	Doplniť špecifickú podmienku 2.2.28 s textom “Vyhodnotiť predikciu hluku na dotknuté územie a navrhnúť opatrenia na ochranu verejného zdravia”	Vyhodnotenie vplyvu na hlukovú situáciu je súčasťou Správy o hodnotení.
22.	Doplniť špecifickú podmienku 2.2.29 s textom “Špecifikovať priame a nepriame vplyvy uniknutia znečisťujúcich látok do ovzdušia v prípade núdzovej situácie (napr. metán) a namodelovať ich rozptyl v extrémnych poveternostných podmienkach;	Riziká havárií a možné vplyvy na životné prostredie a zdravie sú podrobne vyhodnotené v Správe o hodnotení.
23.	Doplniť špecifickú podmienku 2.2.30 s textom “Identifikovať nebezpečenstvá technológií LNG terminálu a všetky nebezpečné činnosti, ktoré sa tam budú prevádzkovať, vrátane potencionálnych vážnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, popísať prípadné vážne nehody (požiar LNG nádrží, výbuch) a ich vplyvy na životné prostredie.”	Riziká havárií a možné vplyvy na životné prostredie a zdravie sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
24.	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.	Požiadavka ide nad rámec hodnotenia EIA, tak ako je požadované zákonom o posudzovaní vplyvov.

25.	Existujú udržateľnejšie alternatívy ¹ IPCC, s.73, https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WG1AR5_Chapter08_FINAL.pdf ² https://research.noaa.gov/article/ArtMid/587/ArticleID/2742/Despite-pandemic-shutdowns-carbon-dioxide-and-methane-surged-in-2020 ³ https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG%20as%20marine%20fuel%2C%20working%20paper-02_FINAL_20200416.pdf ⁴ https://www.nrdc.org/sites/default/files/sailing-nowhere-liquefied-natural-gas-report.pdf ⁵ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_06_LNG_marine_fuel_EU_UMAS_study.pdf Pokračujúca podpora pre LNG ohrozuje účinnú dekarbonizáciu sektora lodnej dopravy a brzdi investície do rozvoja udržateľnejších alternatívnych palív.⁶ 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.⁷ 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.⁸	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_infrastructur_e_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). Tieto dekarbonizované palivá je možné používať v rovnakej infraštruktúre ako plyné fosílné palivá, čo umožňuje postupný prechod na dekarbonizované palivá.</i> Z uvedeného je zrejmé, že sama EC nepovažuje budovanie LNG infraštruktúry ako apriori v rozpore s cieľmi klimatickej politiky.
--	--	--	--

26.	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. 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 %.⁹ Organizácia Transport & Environment vypočítala, že nekontrolovaný únik metánu môže dokonca emisie z lodnej dopravy zvýšiť.¹⁰ Práve to sú dôvody, pre ktoré požaduje aj samotná Európska komisia revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív.¹¹	Berie na vedomie. LNG infraštruktúra je využiteľná pre prechod na nízkoemisné palivá, vrátane napr. BioLNG, ktorého využitie je plne konzistentné s cieľmi uhlíkovej neutrality. 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)
-----	---	---

27.	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 ⁶ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_06_LNG_marine_fuel_EU_UMAS_study.pdf ⁷ https://www.greenpeace.org/eu-unit/issues/climate-energy/45014/new-roadmap-to-decarbonise-european-transport-by-2040-2/ ⁸ https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-fuel-eu-maritime ⁹ https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en ¹⁰ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_06_LNG_marine_fuel_EU_UMAS_study.pdf ¹¹ https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-fuel-eu-maritime centrum Európskej komisie uvádza 19 nehôd LNG terminálov za posledné tri desaťročia.¹² S LNG terminálmi a cestnými cisternami je spojených viacero bezpečnostných rizík, keďže ide o vysoko horľavú látku.	V rámci posúdenia vplyvov na životné prostredia bola spracovaná podrobná analýza bezpečnostných rizík súvisiacich s prevádzkou terminálu LNG, ktorá zhodnotila riziko ako nevýznamné.
-----	---	--

28.		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/m³.¹³ Znečistenie prachovými časticami dlhodobo negatívne vplýva na zdravie obyvateľov a spôsobuje dýchacie problémy a alergie.¹⁴ Hlavným znečisťovateľom je doprava, konkrétne osobné a nákladné autá. Najviac ohrozené sú deti, starí rodičia, alergici atď.¹⁵ Doprava je navyše jediným sektorom hospodárstva, ktorému narastajú emisie skleníkových plynov za posledné roky v rámci Slovenska ako aj EÚ.¹⁶ 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.¹⁷ 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.
-----	--	---	---

29.		Ďalej žiadame príslušné orgány, aby v rozsahu hodnotenia určili povinnosť dopracovať všetky vyššie uvedené chýbajúce podklady, opisy a vyhodnotenia, a to nielen navrhovanej činnosti ako takej, ale aj jej kumulatívnych vplyvov v rámci celého dodávateľského reťazca.	Rozsah hodnotenia bol pre navrhovanú činnosť stanovený príslušným úradom s ohľadom na doručené stanoviská. Jeho požiadavky sú naplnené Správou o hodnotení.
30.	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia vodnej dopravy, odbor vnútrozemskej plavby	Ministerstvo nepredkladá k návrhu rozsahu hodnotenia k činnosti „Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava“ z hľadiska svojej vecnej pôsobnosti žiadne ďalšie pripomienky a s navrhovaným rozsahom súhlasí.	Berie sa na vedomie.
31.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad správy majetku štátu	K predloženému návrhu rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti „Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava“, nemáme žiadne pripomienky.	Berie sa na vedomie.
32.	Ministerstvo životného prostredia, Sekcia obehového hospodárstva, Odbor environmentálnych rizík a biologickej bezpečnosti	Po preštudovaní návrhu rozsahu hodnotenia Vám oznamujeme, že z hľadiska pôsobnosti odboru environmentálnych rizík a biologickej bezpečnosti k nemu nemáme pripomienky.	Berie sa na vedomie.
33.	Ministerstvo životného prostredia, Sekcia vôd	K zámeru navrhovanej činnosti sa sekcia vôd Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky vyjadrila listom č. 20752/2021 zo dňa 19.04.2021. Vzhľadom na to, že v predloženom rozsahu hodnotenia sú naše požiadavky zahrnuté, ďalšie pripomienky si neuplatňujeme.	Berie sa na vedomie.
34.	Ministerstvo životného prostredia, Odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny	Ministerstvo ako príslušný orgán ochrany prírody a krajiny podľa § 65 ods. 1 písm. u) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 543/2002 Z. z.“) po preštudovaní návrhu rozsahu hodnotenia, ako aj na základe odborného stanoviska Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky si k predloženému návrhu hodnotenia neuplatňuje žiadnu pripomienku. Navrhovaná činnosť je lokalizovaná mimo chránených území národnej aj európskej siete. Zároveň si Vás dovoľujeme oboznámiť, že nakoľko sa predmetná činnosť nedá považovať za plán alebo projekt, ktorý môže mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom významný vplyv na územie európskej sústavy chránených území Natura 2000, na vydanie záväzného stanoviska orgánu ochrany prírody podľa § 9 ods. 1 písm. w) zákona č. 543/2002 Z. z. k realizácii navrhovanej činnosti je v zmysle § 67 písm. f) zákona č. 543/2002 Z. z. príslušný okresný úrad v sídle kraja.	Na základe hodnotenia vykonaného v rámci Primeraného hodnotenia vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000, ktorí tvorí prílohu Správy o hodnotení môžeme konštatovať, že projekt Vybudovanie Terminálu LNG vo Verejnom prístave Bratislava nebude mať významný nepriaznivý vplyv na

			integritu území sústavy Natura 2000 samostatne ani v kombinácii s inými projektami.
35.	OZ Priatelia Zeme	Doplniť špecifickú podmienku 2.2.23 s textom „Vyhodnotiť kumulatívne vplyvy zemného plynu a LNG a súvisiacich produktov v celom ťažobno-dodávateľskom reťazci, najmä s ohľadom na emisie metánu a iných skleníkových plynov.“	Vplyvy na emisie skleníkových plynov (vrátane emisií pri ťažbe a preprave) sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
36.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.24 s textom „Vyhodnotiť vplyv tankovania cestných cisterien LNG na dopravné zaťaženie v Bratislave a s tým súvisiace kumulatívne vplyvy“	Vplyvy pozemnej dopravy sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
37.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.25 s textom „Prehodnotiť účel navrhovanej aktivity, najmä tzv. 'zvyšujúci sa dopyt po LNG' “	Účel navrhovanej činnosti je definovaný v technickej štúdii, ktorá spolu s bezpečnostnou dokumentáciou a CBA predstavuje východiská pre opis navrhovanej činnosti v Správe o hodnotení. Popis účelu nijakým spôsobom nesúvisí s možnými vplyvmi na životné prostredie.
38.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.26 s textom “Posúdiť možné povodňové riziká v území a ich vplyv na navrhovanú činnosť.”	Povodňové riziká sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
39.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.27 s textom “Posúdiť možné riziká v prípade havárie na blízky Prístavný most, ako aj prilahlé obytné a rekreačné oblasti.”	Riziká havárií a možné vplyvy na životné prostredie a zdravie sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
40.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.28 s textom “Vyhodnotiť predikciu hluku na dotknuté územie a navrhnúť opatrenia na ochranu verejného zdravia”	Vyhodnotenie vplyvu na hlukovú situáciu je súčasťou Správy o hodnotení.

41.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.29 s textom “Špecifikovať priame a nepriame vplyvy uniknutia znečisťujúcich látok do ovzdušia v prípade núdzovej situácie (napr. metán) a namodelovať ich rozptyl v extrémnych poveternostných podmienkach;		Riziká havárií a možné vplyvy na životné prostredie a zdravie sú podrobne vyhodnotené v Správe o hodnotení.
42.		Doplniť špecifickú podmienku 2.2.30 s textom “Identifikovať nebezpečenstvá technológií LNG terminálu a všetky nebezpečné činnosti, ktoré sa tam budú prevádzkovať, vrátane potencionálnych vážnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, popísať prípadné vážne nehody (požiar LNG nádrží, výbuch) a ich vplyvy na životné prostredie.”		Riziká havárií a možné vplyvy na životné prostredie a zdravie sú vyhodnotené v Správe o hodnotení.
43.		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.		Požiadavka ide nad rámec hodnotenia EIA, tak ako je požadované zákonom o posudzovaní vplyvov.

44.		Existujú udržateľnejšie alternatívy ¹ IPCC, s.73, https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WG1AR5_Chapter08_FINAL.pdf ² https://research.noaa.gov/article/ArtMid/587/ArticleID/2742/Despite-pandemic-shutdowns-carbon-dioxide-and-methane-surged-in-2020 ³ https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG%20as%20marine%20fuel%2C%20working%20paper-02_FINAL_20200416.pdf ⁴ https://www.nrdc.org/sites/default/files/sailing-nowhere-liquefied-natural-gas-report.pdf ⁵ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_06_LNG_marine_fuel_EU_UMAS_study.pdf Pokračujúca podpora pre LNG ohrozuje účinnú dekarbonizáciu sektora lodnej dopravy a brzdí investície do rozvoja udržateľnejších alternatívnych palív.⁶ 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.⁷ 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.⁸	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). Tieto dekarbonizované palivá je možné používať v rovnakej infraštruktúre ako plyné fosílné palivá, čo umožňuje postupný prechod na dekarbonizované palivá.</i> Z uvedeného je zrejmé, že sama EC nepovažuje budovanie LNG infraštruktúry ako apriori v rozpore s cieľmi klimatickej politiky.
--	--	--	--

45.		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. 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 %.⁹ Organizácia Transport & Environment vypočítala, že nekontrolovaný únik metánu môže dokonca emisie z lodnej dopravy zvýšiť.¹⁰ Práve to sú dôvody, pre ktoré požaduje aj samotná Európska komisia revíziu smernice o infraštruktúre alternatívnych palív.¹¹	Berie na vedomie. LNG infraštruktúra je využiteľná pre prechod na nízkoemisné palivá, vrátane napr. BioLNG, ktorého využitie je plne konzistentné s cieľmi uhlíkovej neutrality. 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)
46.		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 ⁶ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_06_LNG_marine_fuel_EU_UMAS_study.pdf ⁷ https://www.greenpeace.org/eu-unit/issues/climate-energy/45014/new-roadmap-to-decarbonise-european-transport-by-2040-2/ ⁸ https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-fuel-eu-maritime ⁹ https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en ¹⁰ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_06_LNG_marine_fuel_EU_UMAS_study.pdf ¹¹ https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-fuel-eu-maritime centrum Európskej komisie uvádza 19 nehôd LNG terminálov za posledné tri desaťročia.¹² S LNG terminálmi a cestnými cisternami je spojených viacero bezpečnostných rizík, keďže ide o vysoko horľavú látku.	V rámci posúdenia vplyvov na životné prostredie bola spracovaná podrobná analýza bezpečnostných rizík súvisiacich s prevádzkou terminálu LNG, ktorá zhodnotila riziko ako nevýznamné.

47.		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/m³.¹³ Znečistenie prachovými časticami dlhodobo negatívne vplýva na zdravie obyvateľov a spôsobuje dýchacie problémy a alergie.¹⁴ Hlavným znečisťovateľom je doprava, konkrétne osobné a nákladné autá. Najviac ohrozené sú deti, starí rodičia, alergici atď.¹⁵ Doprava je navyše jediným sektorom hospodárstva, ktorému narastajú emisie skleníkových plynov za posledné roky v rámci Slovenska ako aj EÚ.¹⁶ 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.¹⁷ 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.
-----	--	---	---

48.		Ďalej žiadame príslušné orgány, aby v rozsahu hodnotenia určili povinnosť dopracovať všetky vyššie uvedené chýbajúce podklady, opisy a vyhodnotenia, a to nielen navrhovanej činnosti ako takej, ale aj jej kumulatívnych vplyvov v rámci celého dodávateľského reťazca.	Rozsah hodnotenia bol pre navrhovanú činnosť stanovený príslušným úradom s ohľadom na doručené stanoviská. Jeho požiadavky sú naplnené Správou o hodnotení.
49.	Verejné prístavy	Bod 2.2.1 RH: Požiadavka ide nad rámec zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ktorý požaduje vyhodnotiť vplyvy navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a nie súlad so strategickými dokumentmi (okrem súladu s územnoplánovacou dokumentáciou), čo je predmetom posudzovania návrhov strategických dokumentov (SEA). Navrhujeme túto požiadavku vypustiť z návrhu RH.	Berie sa na vedomie.
50.		Bod 2.2.2 RH: Požiadavka ide na rámec zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ktorý požaduje vyhodnotiť vplyvy navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a nie súlad so strategickými dokumentmi (okrem súladu s územnoplánovacou dokumentáciou), čo je predmetom posudzovania návrhov strategických dokumentov (SEA). Navrhujeme túto požiadavku upraviť nasledovne: „V návrhu opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie využiť aj relevantné opatrenia strategického dokumentu Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy v mestskej časti Bratislava – Ružinov“.	Berie sa na vedomie.

51.		Bod 2.2.3 RH: Navrhovaná činnosť nepredstavuje významný vplyv na ovzdušie. Vplyvom prevádzky navrhovanej činnosti nedôjde k prekročeniu hodnôt znečisťujúcich látok, k významnému zhoršeniu súčasnej úrovne znečistenia, k významným vplyvom na zdravie ľudí pôsobením imisných príspevkov zámeru ani k obťažovaniu obyvateľstva zápachom. V rámci prevádzky terminálu LNG sa počíta s max. intenzitou nákladnej cisternovej dopravy na úrovni cca 10 cisterien za 24 hodín. Intenzitu osobnej dopravy súvisiacu s prevádzkou možno charakterizovať ako dopravu cca 10 zamestnancov z a do areálu osobnými automobilmi. S ohľadom na skutočnosť, že predmetná lokalita sa nachádza v blízkosti diaľničného obchvatu D1, kde na najfrekventovanejšom úseku prejde denne viac ako 90 000 vozidiel, je predpokladaná intenzita nákladnej aj osobnej dopravy spojená s navrhovanou činnosťou marginálna. Takisto nedôjde v súvislosti s prevádzkou navrhovanej činnosti k navýšeniu intenzity lodnej dopravy. Dominantná zložka LNG (90 až 100% metánu) nie je znečisťujúcou látkou z hľadiska zákona o ovzduší. Okrem LNG bude na termináli stáčaná iba nafta, ktorá sa vyznačuje podstatne menším obsahom prchavých a toxikologicky nebezpečných zložiek ako benzínové frakcie. S ohľadom na vzdialenosť plôch trvalého bývania min. 710 m (lokalita Pálenisko) a záhradkárskej kolónie min. 470 m je možné už na základe existujúcich informácií vylúčiť, že by stáčanie nafty a LNG v rámci posudzovaného zámeru mohlo mať negatívny vplyv na kvalitu ovzdušia nad mieru stanovenú platnými predpismi ochrany ovzdušia. Z vyššie uvedených dôvodov nepovažujeme spracovanie rozptylovej štúdie za nutné k vyhodnoteniu vplyvov navrhovanej činnosti na ovzdušie a navrhujeme túto požiadavku vypustiť z návrhu RH.	Berie sa na vedomie.
52.		Bod 2.2.4 RH: Predpokladáme, že požiadavka sa týka hydrogeologického prieskumu (je požadované vyhodnotiť hydrogeologické pomery). V tejto súvislosti uvádzame, že navrhovaná činnosť je situovaná na „polostrove“, ktorého podzemná voda je v priamej hydraulikej súvislosti s vodou v Dunaji aj v zálive prístavu z ktorého odbočuje Malý Dunaj. V správe o hodnotení bude posudzovaný vplyv stavby na podzemnú vodu, ale už teraz je možné konštatovať, že podzemná voda „polostrova“ je oddelená od podzemných vôd na brehoch Dunaja samotným Dunajom a jeho prístavným zálivom. Vplyvy na Malý Dunaj sú v tomto prípade možné len prostredníctvom veľkého Dunaja, pričom nie je žiadny dôvod predpokladať, že navrhovaná činnosť by mohla zmeniť prúdenie v Dunaji a ovplyvňovať množstvo vody vtekajúcej do Malého Dunaja. Napriek tomu budú vplyvy riešené v rámci bodov 2.2.12, 2.2.13, 2.2.14 návrhu rozsahu hodnotenia. Samotné hodnotenie možného vplyvu na Malý Dunaj bude vykonané v rámci požiadavky uvedenej v bode 2.2.5.. Akékoľvek vplyvy by navrhovaná činnosť mohla mať, nie je možné ich „odhaliť“ ani predpovedať na základe hydrogeologického prieskumu vykonaného v mieste plánovanej stavby. Požiadavka na hydrogeologický prieskum s cieľmi určenými v návrhu rozsahu hodnotenia teda nie je relevantná a navrhujeme aby nebola v rozsahu hodnotenia uvedená.	Berie sa na vedomie.

53.	Bod 2.2.16 RH: V mieste plánovanej činnosti bol vykonaný podrobný geologický prieskum životného prostredia (Auxt a kol., 2015). Bolo zistené znečistenie horninového prostredia a podzemnej vody, bola spracovaná analýza rizika v ktorej boli stanovené ciele a cieľové hodnoty sanácie, spracovaná bola aj štúdia uskutočniteľnosti sanácie. Záverečná správa a cieľové hodnoty sanácie boli schválené Rozhodnutím MŽP SR č. R-AR 75/2015. Tento podklad je relevantný pre vypracovanie a schválenie projektu sanácie a teda je plne postačujúci pre spracovanie správy o hodnotení. Spôsob sanácie znečistených zemín a nakladanie so znečistenými vodami čerpanými počas výkopových prác budú v správe popísané a posúdené. Pred samotnou stavbou (pred spracovaním dokumentácie pre stavebné povolenie) bude v území vykonaný podrobný inžinierskogeologický prieskum a prieskum životného prostredia v etape doplnkového prieskumu a bude spracovaný projekt sanácie územia. Na základe uvedených skutočností navrhujeme bod 2.2.16 z rozsahu hodnotenia vypustiť, pretože je už splnený, prípadne ho skrátiť a ponechať z neho len poslednú vetu.	Berie sa na vedomie.
54.	Ďalšie pripomienky: Navrhujeme medzi špecifické body rozsahu hodnotenia zahrnúť aj požiadavku na vypracovanie Primeraného hodnotenia vplyvu projektu na okolité územia Natura 2000. Primerané hodnotenie by malo byť vypracované v súlade s § 28 zákona č. 543/2002 Z.z v znení neskorších predpisov, ako samostatná príloha správy o hodnotení. Hodnotenie je potrebné vypracovať podľa metodiky ŠOP SR (2014, 2016).	Berie sa na vedomie.