

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 54 ods. 2 písm. j) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vydáva na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa jednotlivých ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v súlade s § 40 a § 42 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

## ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

Číslo: 512/2023-1.7/ed  
7532/2023  
7533/2023-int.

### I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTÁRAVATEĽOVI

#### 1. Názov

Verejné prístavy, a. s.

#### 2. Identifikačné číslo

36 856 541

#### 3. Adresa sídla

Prístavná 10,  
821 09 Bratislava  
Slovenská republika

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

Ing. Zoltán Ács, predseda predstavenstva  
Mgr. Roman Kiss, člen predstavenstva  
Údaje kontaktnej osoby:  
Ing. Michael Trnka, CSc.  
Třebohostická 14, 100 31 Praha 10  
Tel.: +420 602 612 153  
E-mail: [michael.trnka@aquatis.cz](mailto:michael.trnka@aquatis.cz)

## II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

### 1. Názov

Strategický plán rozvoja verejného prístavu Komárno – Master Plan

### 2. Charakter

Strategický plán rozvoja verejného prístavu Komárno – Master Plan (ďalej len „strategický dokument“ alebo aj „Masterplan“) predstavuje strategický dokument navrhovaný na území Slovenskej republiky, presahujúci štátne hranice. Jedná sa o strategický dokument Ministerstva dopravy Slovenskej republiky pre posúdenie alternatív modernizácie verejného prístavu v Komárne ako jednej z hlavných priorít v rámci vnútrozemskej vodnej dopravy. Verejný prístav Komárno je druhým najväčším prístavom v Slovenskej republike, nachádzajúcim sa na sútoku riek Váh a Dunaj. Rieka Dunaj je medzinárodnou vodnou cestou, ktorá je súčasťou TEN-T koridoru Rýn – Dunaj. V poslednej dobe je prístav využívaný len z menšej časti a v správe o hodnotení územného plánu mesta Komárno z roku 2016 je označený za zastaralý. Predmetom strategického dokumentu je naplnenie národnej stratégie rozvoja dopravy, schválenej uznesením vlády Slovenskej republiky v roku 2017.

Prístav Komárno zohráva dôležitú úlohu pri preprave tovaru pochádzajúceho zo Žitného ostrova. Prístav je využívaný na prekládku tovarov medzi prostriedkami železničnej, cestnej a vodnej dopravy priamo alebo s medziskladovaním. Konceptčne, technologicky a štrukturálne je vybudovaný na prekládke hromadných, voľne uložených substrátov. V prípade mimoriadnych udalostí (povodne, ľadochod, vysoké vodné stavy a pod.) plní funkciu ochranného prístavu pre plavidlá na úseku toku Dunaja a časti Váhu. Z hľadiska osobnej lodnej dopravy je využívaný najmä v letných mesiacoch prístávaním kajutových lodí na voľnom toku Dunaja. Vývoj prekladaného množstva vo verejnom prístave Komárno sa v rokoch 2013 - 2017 pohyboval v rozmedzí 85 tis. ton až 150 tis. ton a priemerná vyťaženosť prístavu sa pohybuje okolo 5 % pri celkovej odhadovanej maximálnej kapacite 4,7 mil. ton tovaru.

Zabezpečením prípravy a realizácie výstavby verejných prístavov na území Slovenskej republiky, spolu so spracovaním dlhodobých a krátkodobých koncepcií ich rozvoja je poverená akciová spoločnosť Verejné prístavy, a. s., so sídlom Prístavná 10, 821 09 Bratislava (ďalej len „obstarávateľ“) so 100-percentným vlastníctvom štátu. Predkladaný strategický dokument je pripravovaný obstarávateľom, v spolupráci s Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky.

Význam prístavu Komárno z hľadiska budúcich európskych dopravných rozvojových tendencií je očividný. Do roku 2030 by sa malo previesť 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %. Na dosiahnutie tohto cieľa sú potrebné efektívne zelené koridory nákladnej dopravy a vytvorenie vhodnej infraštruktúry, ako aj jej sprevádzkovanie do roku 2030 v celej Európskej únii a vytvorenie plne funkčnej multimodálnej „základnej siete“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb.

Na základe dopytovej analýzy a predikcie do roku 2050 obsiahnutej v posudzovanom strategickom dokumente je indikatívny odhad potenciálu prekladaného objemu nákladu verejného prístavu Komárno 600 tis. ton/rok. Odhadovaný objem prekladu zaraďuje prístav do kategórie stredne veľkých.

Z hľadiska súčasného a plánovaného využívania prístavu sa javí pozitívne prípadná kumulácia a synergia predkladaného strategického dokumentu so stratégiou uvažovanej Vážskej vodnej cesty, ktorá je prepojená s projektom vodného koridoru Dunaj – Odra - Labe.

Rieka Váh sa na lodnú prepravu takmer nepoužíva, lebo na rieke existuje viacero obmedzení. Vážska vodná cesta je zahrnutá v dohode AGN pod číslom E 81 Rieka Váh od jej

ústia po Žilinu (spojenie Váh - Odra). Stratégia – strategický zámer pripravovaný Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky smeruje k výraznému využitiu Váhu pre nákladnú dopravu a predstavuje zabezpečenie plavby na Váhu v úseku medzi mestami Piešťany a Komárno pre gabarity medzinárodnej plavebnej triedy VIa, resp. Va v súhrnnej dĺžke 113,4 km. V prípade odstránení týchto úzkych miest prístav Komárno bude môcť uľahčovať prekládkové služby aj pre túto rieku.

Prepojením prístavu Komárno na celú západoeurópsku sieť vnútrozemských vodných ciest a celé európske pobrežie Atlantického oceánu prostredníctvom vodného koridoru Dunaj – Odra – Labe sa význam prístavu ďalej posilňuje. Štúdiá uskutočniteľnosti vodného koridoru Dunaj – Odra – Labe bola zadaná Ministerstvom dopravy Českej republiky. Vodný koridor prepájajúci vodné cesty na Odre, Dunaji a Labe by zabezpečil v súlade s dohodou AGN homogénnu plavebnú cestu v triede Vb, s nadväznosťou na ostatné vodné cesty ponúka ročnú kapacitu každej vetve 97,6 miliónov ton nákladu ročne, čo pri spolupráci všetkých 3 vetiev je teoretická prepravná kapacita pri rovnomernom zaťažení všetkých vetiev 146,4 miliónov ton tovaru ročne.

### **3. Hlavné ciele**

Strategický dokument je súčasťou globálneho projektu, ktorý si kladie za cieľ vyvinúť integrovanú sieť vnútrozemských multimodálnych prístavov pozdĺž Dunaja na podporu udržateľnej dopravy a regionálneho rozvoja.

Strategický dokument má za cieľ definovať širšie vzťahy, v rámci ktorých sa predpokladá fungovanie efektívneho verejného prístavu pri rešpektovaní národnej a európskej legislatívy. Strategický dokument stanovuje rámec dlhodobého rozvoja založený na analýze súčasného stavu prístavu a širších vzťahov a modelovaní potenciálnych scenárov rozvoja.

Cieľom rozvojových aktivít bude najmä obnovenie postavenia vodnej dopravy v rámci národnej ekonomiky a v rámci TEN-T koridoru Rýn-Dunaj a základnej siete TEN-T ako rovnocennej, ekologickej a efektívnej súčasti kombinovanej dopravy s aktívnym prepojením na cestnú a železničnú dopravu.

Ďalším cieľom modernizácie bude poskytovať v prístave Komárno prístavné služby spojené s vodnou dopravou tak, aby boli svojou kvalitou a komplexnosťou porovnateľné s modernými zahraničnými prístavmi na Dunaji.

### **4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu**

Návrh strategického dokumentu obsahuje 179 strán, ktoré sú rozčlenené do siedmich kapitol plus zoznam obrázkov, zoznam grafov a zoznam tabuliek, ktoré sú súčasťou návrhu strategického dokumentu. Kapitoly sú podrobne rozpísané v rámci ďalších podkapitol, ktoré zahŕňajú detailné pohľady na konkrétne situácie. Hlavné kapitoly a podkapitoly:

#### **1. ÚVOD**

Ciele Master Plánu

Štruktúra a obsah Master Plánu

#### **2. SEKTOR VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY – STRATEGICKÝ KONTEXT**

Stratégie a politiky v EÚ

Národné stratégie a politiky

Organizácie v systéme vodnej dopravy

Dunajská vodná cesta

Vážska vodná cesta

Zabezpečenie plavebných podmienok

### **3. PRÍSTAV KOMÁRNO – OPIS SÚČASNEJ SITUÁCIE**

Oblasti prístavu a príslušné využitie  
Posúdenie súladu s príslušnými plánmi územného rozvoja  
Vybavenie nábreží  
Prístavná infraštruktúra a superštruktúra  
Dostupnosť prístavu Komárno pre plavidlá a ich parametre  
Železničné a cestné spojenie z a do prístavu  
Analýza kapacity  
Organizácia a funkcia prístavu

### **4. ANALÝZA DOPYTU**

Zázemie prístavu  
Analýza konkurencie / synergií s inými prístavmi (vnútroštátnymi a medzinárodnými)  
Charakteristiky a trendy trhu - prieskum trhu  
Historické údaje a trendy v doprave z prístavu  
Prognózy

### **5. PRÍSTAV KOMÁRNO – VYHODNOTENIE SÚČASNEJ SITUÁCIE, SWOT ANALÝZA**

SWOT analýza  
Záver a odporúčania

### **6. STRATEGICKÉ PLÁNOVANIE**

Výstupy z interných dokumentov spoločnosti  
Strategické ciele rozvoja prístavu s ohľadom na výsledky dopytovej analýzy  
Dimenzovanie požadovaných prístavných zariadení  
Stratégia - alternatívne varianty  
Multikriteriálne posúdenie navrhnutých strategických variantov rozvoja prístavu  
Komplementárne projekty  
Návrh postupu implementácie vybraného strategického scenára (akčný plán)

### **7. ZOZNAM PODKLADOV, SÚPIS LEGISLATÍV**

Zákony, vyhlášky  
Súvisiace predpisy a podklady  
Ostatné podklady

Prílohy strategického dokumentu:  
A.1. Grafické prílohy - súčasný stav  
B.1. Grafické prílohy – návrh

### **5. Vzťah k iným strategickým dokumentom**

Strategický dokument má vzájomné prepojenie s množstvom dokumentov, nie len na národnej, ale aj na európskej úrovni, ktoré majú vplyv predovšetkým na dopravný sektor a koncepciu rozvoja infraštruktúry vodnej dopravy. Strategický dokument je zároveň v súlade s platnými strategickými dokumentmi regionálneho rozvoja spracovanými na regionálnej úrovni, najmä s:

- Územným plánom regiónu Nitrianskeho kraja v znení Zmien a doplnkov (2012, 2015),
- Územným plánom mesta Komárno (2018, zmena a doplnky č. 2/2021).

Okrem vyššie uvedených dokumentov regionálneho charakteru boli pri vypracovaní strategického dokumentu brané do úvahy aj ďalšie národné a európske koncepčné dokumenty:

### ***Strategické dokumenty a politiky Európskej únie***

- Biela kniha - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru,
- Stratégia Európskej únie pre dunajský región,
- Dohovor o režime plavby na Dunaji (Belehradský dohovor), platnosť pre SR od 03. 12. 1949,
- Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN), platnosť pre SR od 5. 5. 2000,
- Transeurópska dopravná sieť TEN-T – program TEN-T schválený Európskou komisiou,
- Európske pravidlá pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI),
- Integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu NAIADES II (prijatý EK 10. 9. 2013),
- Modrá kniha – zoznam hlavných noriem a parametrov siete európskych vodných ciest.

### ***Strategické dokumenty a politiky Slovenskej republiky***

- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (schválený uznesením vlády SR č. 13/2017),
- Aktualizácia Koncepcie rozvoja verejných prístavov (júl 2010),
- Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (schválená uznesením vlády SR č. 469/2000) a jej aktualizácia (01/2003 a 02/2004 schválená PVM),
- Generálny program implementácie NAIADES v SR (schválený uznesením vlády SR č. 642/2009),
- Generálny program implementácie NAIADES II v SR,
- Návrh zámeru projektu Vážskej vodnej cesty (vzatý na vedomie uznesením vlády SR č. 463/2002),
- Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo (schválená uznesením vlády SR č. 846/2010),
- Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región (schválená uznesením vlády SR č. 149/2010) a aktualizovaná Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región a návrh jej koordinácie (schválená uznesením vlády SR č. 229/2011),
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (schválený uznesením vlády SR č. 171/2014 a Európskou komisiou dňa 28. 10. 2014),
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 - so zmenami a doplnkami smernej časti z roku 2011 (KÚRS),
- Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov,
- Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 755/2004 Z. z., ktorým sa ustanovuje výška neregulovaných platieb,
- Vodný plán SR (aktualizácia 2015 a 2021),
- Plán rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie Slovenskej republiky (2015 a 2021-2027),
- Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy, aktualizácia 2018,
- Prevod kompetencií k správe a rozvoju vodných ciest.

### ***Iné strategické dokumenty a politiky***

- Návrh zámeru projektu Vážskej vodnej cesty (vzatý na vedomie uznesením vlády č. 463/2002),
- Štúdia realizovateľnosti splavnenia dolného Váhu v úseku Piešťany - Komárno (rkm 113,40 - 0,00), november 2017,
- Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (Štúdia uskutočniteľnosti vodného koridoru Dunaj – Odra – Labe), Sdružení DOL, 2018.

## **III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA**

V zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) je Masterplan strategickým dokumentom presahujúci štátne hranice. Postup posudzovania návrhov strategických dokumentov upravuje druhá časť zákona. Zákon zohľadňuje požiadavky smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (tzv. smernica SEA) a Protokolu o strategickom environmentálnom hodnotení k Dohovoru o hodnotení vplyvu na životné prostredie presahujúceho štátne hranice.

Cieľom procesu posudzovania strategického dokumentu je zahrnúť výsledky posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie ľudí do rozhodovacieho procesu, so zohľadnením stanovísk dotknutých orgánov, organizácií a verejnosti.

Podľa § 40 zákona, na posudzovanie vplyvov strategických dokumentov presahujúcich štátne hranice, je príslušným orgánom Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR“).

**Oznámenie** o strategickom dokumente (ďalej len „oznámenie“), obdržal dňa 04. 12. 2018 v tom čase príslušný orgán štátnej správy, ktorým bol Okresný úrad Komárno, odbor starostlivosti o životné prostredie, Záhradnícka 6, 945 01 Komárno (ďalej len „OÚ Komárno“). Oznámenie pre obstarávateľa vypracovala spoločnosť AQUATIS, a.s., Pobočka Praha, so sídlom Třebohostická 14, 100 31 Praha 10. V zmysle § 6 zákona OÚ Komárno zverejnil oznámenie na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky ([www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk)) a doručil oznámenie na zaujatie stanoviska dotknutým orgánom a dotknutým obciam. V súlade s § 6 ods. 6 zákona a do vydania rozhodnutia bolo OÚ Komárno písomne doručených 14 stanovísk od zainteresovaných subjektov. Z toho bolo 12 stanovísk od orgánov štátnej správy, 1 od miestnej samosprávy mesta Komárno a 1 od zainteresovanej verejnosti.

**Rozhodnutím** OÚ Komárno č. OU-KN-OSZP-2018/016615-Po; OU-KN-OSZP-2019/002176-23-Po z dňa 18. 02. 2019 bolo rozhodnuté, že strategický dokument sa bude ďalej posudzovať podľa zákona.

**Rozsah hodnotenia** strategického dokumentu (ďalej len „rozsah hodnotenia“) vydal OÚ Komárno listom pod č. OU-KN-OSZP-2018/016615-Po; OU-KN-OSZP-2019/002176-Po dňa 23. 04. 2019. Po preštudovaní predloženého oznámenia, s prihliadnutím na doručené písomné stanoviská a po prerokovaní rozsahu hodnotenia, ktoré sa konalo dňa 25. 03. 2019 za účasti obstarávateľa a dotknutých orgánov v zmysle § 8 zákona, bol rozsah hodnotenia zverejnený na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky ([www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk)), dňa 07. 05. 2019. Verejnosť a dotknuté subjekty mohli zaslať svoje pripomienky k určenému rozsahu hodnotenia podľa § 8 ods. 8 zákona do 10 dní od jeho zverejnenia. V rozsahu hodnotenia boli okrem nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument nerealizoval) určené varianty 1b a 3b strategického dokumentu uvedené v oznámení.

V rozsahu hodnotenia boli uložené 3 všeobecné podmienky a 11 špecifických podmienok. Časový harmonogram určený nebol. Podľa § 8 zákona boli k rozsahu hodnotenia doručené celkovo tri stanoviská.

**Správa o hodnotení** vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie (ďalej len „správa o hodnotení“) bola spracovaná spoločnosťou AQUATIS, a.s., so sídlom Botanická 834/56, 602 00 Brno. Správa o hodnotení predstavuje revíziu pôvodnej správy o hodnotení (2020), ktorá bola vypracovaná v súlade so zákonom a v súlade s určeným rozsahom hodnotenia a spolu s návrhom strategického dokumentu bola zverejnená dňa 26. 05. 2020 na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky ([www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk)).

**Verejné prerokovanie** strategického dokumentu (ďalej len „verejné prerokovanie“) sa uskutočnilo dňa 09. 07. 2020 (o 15:00 hod.) vo veľkej zasadačke mestského úradu v Komárne. V správe o hodnotení boli varianty 1b a 3b vyhodnotené z hľadiska priamych a nepriamych vplyvov za formálne rovnocenné a ich regionálny strategický dopad za rovnaký. V rámci verejného prerokovania bol v zmysle žiadosti o odbornú pomoc vznesený súbor detailných požiadaviek na vnútorné usporiadanie odporúčaného variantu. Na základe týchto pripomienok obstarávateľ dodatočne vypracoval variant, ktorý predstavuje kombináciu variantu 3b a variantu 5 predloženého v oznámení. Následne bola 20. 07. 2020 určená odborne spôsobilá osoba (Ekojet, s.r.o., Bratislava) a v septembri 2020 bol spracovaný odborný posudok k strategickému dokumentu. Záverečné stanovisko bolo schválené OÚ Komárno a bolo zaslané na Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (útvar vedúceho hygienika rezortu), nakoľko sa záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu vypracováva podľa § 14 ods. 1 zákona v súčinnosti s orgánom na ochranu zdravia.

Dňa 09. 11. 2020 bol v tom čase na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekciu environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (v súčasnosti MŽP SR) **doručený e-mail** od Ministerstva poľnohospodárstva Maďarskej republiky, oddelenia environmentálnej ochrany, maďarského kontaktného bodu k UNECE protokolu pre SEA (ďalej len „maďarská strana“) so žiadosťou o informácie k posudzovaniu strategického dokumentu pre potrebu vyjadrenia sa pre možnosť identifikácie závažných vplyvov na životné prostredie presahujúcich štátne hranice. Na základe tejto informácie požiadalo MŽP SR listom č. 7825/2020-1.7/bk; 59153/2020 zo dňa 18. 11. 2020 OÚ Komárno o neukončenie posudzovania vplyvov vydaním záverečného stanoviska až do ukončenia cezhraničných konzultácií z dôvodu umožnenia maďarskej strane vyjadriť sa k strategickému dokumentu v súlade s článkom 7 ods. 1 smernice SEA, článkom 10 ods. 1 protokolu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (UNECE) o strategickom environmentálnom posudzovaní k dohovoru o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v cezhraničnom kontexte (ďalej len „protokol SEA“) a § 42 ods. 1 zákona.

Dňa 26. 01. 2021 bola na MŽP SR doručená oficiálna informácia od maďarskej strany č. KMF/3-5/2021 (ďalej len „žiadosť“) o záujme maďarskej strany o cezhraničné posudzovanie strategického dokumentu v súlade so smernicou SEA, protokolom SEA a § 42 ods. 1 zákona, v nadväznosti na žiadosť maďarskej strany č. KMF/173- 3/2020 zo dňa 27. 11. 2020. V žiadosti maďarská strana zároveň požiadala o poskytnutie podkladov pre účely cezhraničného posúdenia strategického dokumentu, a to správy o hodnotení v maďarskom jazyku a návrhu strategického dokumentu v maďarskom jazyku.

Ďalší postup vyplynul z požiadaviek uvedených v liste MŽP SR č. 3279/2021-1.7/ed; 63534/2021 (odpoveď podľa § 54 ods. 2 písm. e) zákona) zo dňa 18. 11. 2021. Na základe záujmu maďarskej strany bolo vykonané cezhraničné posudzovanie strategického dokumentu.

**Revidovaná správa o hodnotení** (január 2022) nadväzuje na rozsah hodnotenia určený OÚ Komárno zo dňa 23. 04. 2019 a zahŕňa tiež variant 5, upravený v zmysle pripomienok uplatnených v rámci doterajšieho priebehu procesu posudzovania zo strany dotknutých orgánov aj pripomienok Maďarskej strany. Spracovateľom správy o hodnotení vypracovanej podľa

prílohy č. 4 zákona bola spoločnosť AQUATIS, a.s., so sídlom Botanická 834/56, 602 00 Brno. Správa o hodnotení spolu s návrhom strategického dokumentu bola zverejnená na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky ([www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk)) a zároveň aj na webovom sídle obstarávateľa. Správa o hodnotení bola zaslaná MŽP SR listom č. 617/2022-1.7/ed; 28970/2022; 28971/2022-int. zo dňa 20. 05. 2022 na zaujatie stanoviska dotknutej obci, verejnosti, obstarávateľovi, schvaľujúcemu orgánu a dotknutým orgánom. Správa o hodnotení bola zaslaná aj maďarskej strane listom č. 617/2022-11.12/ed; 30355/2022 zo dňa 27. 05. 2022. K správe o hodnotení zaslalo stanoviská 13 dotknutých subjektov.

V poradí druhé **verejné prerokovanie** sa uskutočnilo dňa 23. 06. 2022 o 14:00 hod. vo veľkej zasedačke Mestského úradu Komárno. Priebeh verejného prerokovania je zachytený v zázname z verejného prerokovania spolu s prezenčnou listinou.

**Konzultácie** v zmysle § 63 v súlade s § 65g zákona bolo možné uskutočniť počas celého procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu po dohode s obstarávateľom, respso spracovateľom správy o hodnotení, spoločnosť AQUATIS, a.s., so sídlom Botanická 834/56, 602 00 Brno.

Listom č. 617/2022-1.7/ed; 42156/2022 zo dňa 19. 07. 2022 požiadalo MŽP SR podľa § 12 ods. 4 zákona obstarávateľa o poskytnutie **doplňujúcich informácií**, ktoré sú potrebné na vypracovanie záverečného stanoviska. Doplnujúce informácie k správe o hodnotení boli zaslané obstarávateľom listom č. 61/2022/202-2575 zo dňa 10. 8. 2022, kde boli obsiahnuté aj vyhodnotenia stanovísk, ktoré boli e-mailom zaslané zo strany MŽP SR dňa 09. 08. 2022 obstarávateľovi správy o hodnotení.

**Odborný posudok** a jeho vypracovanie, zabezpečilo MŽP SR. Podľa § 13 ods. 4 zákona určilo listom č. 617/2022-1.7/ed; 46658/2022, zo dňa 11. 08. 2022 za spracovateľa odborného posudku spoločnosť HBH Projekt spol. s r.o. Organizačná zložka Slovensko, Priemyselná 1/A 821 08 Bratislava (ďalej len „spracovateľ odborného posudku“), zapísanú v zozname odborne spôsobilých osôb podľa § 8 vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie pod číslom 49/2010-PO-OHPV. Odborný posudok spolu s návrhom **záverečného stanoviska** z posúdenia strategického dokumentu (ďalej len „záverečné stanovisko“) bol odovzdaný MŽP SR dňa 07. 11. 2022.

Po ukončení procesu posudzovania vplyvov podľa § 15 ods. 2 zákona zohľadní schvaľujúci orgán záverečné stanovisko, ktoré vydalo MŽP SR, pričom je povinný vziať do úvahy výsledky účasti verejnosti, a to najmä stanoviská verejnosti, výsledky konzultácií a verejného prerokovania s verejnosťou a vznesené pripomienky verejnosti.

## 1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

Oznámenie o strategickom dokumente	november 2018
Rozsah hodnotenia strategického dokumentu	apríl 2019
Návrh strategického dokumentu	marec 2019
Návrh strategického dokumentu – revízia	marec 2020
Správa o hodnotení	január 2020
Zverejnenie správy o hodnotení	máj 2020
Zverejnenie návrhu strategického dokumentu – revízia	máj 2020
Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu SD	júl 2020
Návrh strategického dokumentu – revízia	november 2021
Správa o hodnotení – revízia	január 2022
Zverejnenie správy o hodnotení a návrhu SD – revízia	máj 2022
Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu SD	jún 2022
Vypracovanie odborného posudku	október 2022
Návrh záverečného stanoviska	október 2022



## **2. Orgán kompetentný na jeho prijatie**

Predstavenstvo spoločnosti Verejné prístavy, a. s.. Schvaľujúcim orgánom spoločnosti Verejné prístavy, a. s. je valné zhromaždenie. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, ako jediný akcionár spoločnosti vykonáva pôsobnosť valného zhromaždenia spoločnosti.

## **3. Druh prijatia, rozhodnutia**

Uznesenie valného zhromaždenia Ministerstva dopravy Slovenskej republiky

## **4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu**

Správu o hodnotení vypracovala v zmysle zákona spoločnosť AQUATIS, a.s., so sídlom Botanická 834/56, 602 00 Brno (ďalej len „spracovateľ správy o hodnotení“), pričom riešiteľmi boli RNDr. Dalibor Bílek, Ing. Ivana Adámková, Mgr. Radim Kočvara a RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. Správa o hodnotení bola vyhotovená podľa prílohy č. 4 zákona s rešpektovaním všeobecných a špecifických požiadaviek určených v rozsahu hodnotenia. Obsahuje 122 strán a 5 textových príloh.

## **5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu**

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval spracovateľ odborného posudku na základe predloženej správy o hodnotení, doplňujúcich informácií k správe o hodnotení, vlastných informácií a poznatkov, konzultácií s obstarávateľom, záznamu z verejného prerokovania, doručených písomných stanovísk k správe o hodnotení od jednotlivých subjektov procesu posudzovania.

Spracovateľ odborného posudku konštatuje, že predložená správa o hodnotení zodpovedá požiadavkám, ktoré má spĺňať správa o hodnotení v zmysle prílohy č. 4 zákona. Správa o hodnotení v dostatočnej miere a v požadovaných súvislostiach popisuje strategický dokument, poskytuje potrebné údaje o hodnotených variantoch, o súčasnom stave životného prostredia v hodnotenom území, o chránených územiach, o vplyvoch na jednotlivé zložky životného prostredia všetkých variantov. Spracovateľ odborného posudku skonštatoval, že podrobnejšie budú vplyvy vyhodnocované v ďalších stupňoch projektovej prípravy pri jednotlivých navrhovaných činnostiach v rámci procesov posudzovania vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie (ďalej len „proces EIA“). Zároveň upozornil na nesprávne vyhodnotenie vplyvov vo vzťahu k územiám sústavy Natura 2000, kde bude musieť obstarávateľ prijať dostatočné zmiernujúce opatrenia, aby v čase realizácie a prevádzky konkrétnych navrhovaných činností v rámci verejného prístavu nedošlo k významne negatívnym vplyvom (-2) pri jednotlivých posudzovaných činnostiach a tak k výraznému komplikovaniu ich realizácie.

Spracovateľ odborného posudku ďalej analyzuje a vyhodnocuje prílohy správy o hodnotení, pričom vyhodnotenie vplyvov a vyhodnotenie rizík a návrh adaptačných opatrení považuje za objektívne a vzhľadom na strategickú fázu za adekvátne a dostatočné. Zároveň skonštatoval, že v posúdení chýba aspoň rámcové vyhodnotenie variantov, ktoré by pomohlo pri výbere najvhodnejšieho variantu z hľadiska rizík súvisiacich so zmenou klímy, resp. adaptácie na tieto riziká.

Celkovo možno hodnotiť správu o hodnotení ako primerane komplexný materiál s dostatočnou výpovednou hodnotou, ktorá dáva odpoveď na všetky zásadné otázky týkajúce sa vplyvu strategického dokumentu na životné prostredie.

Pri posudzovaní sa zväžil súčasný stav životného prostredia dotknutého územia a jeho využitie, predpokladané vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia obyvateľstva, predpokladané vplyvy strategického dokumentu z hľadiska ich významnosti,

rozsahu a časového pôsobenia, lokalizácia strategického dokumentu so zameraním na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, stanoviská orgánov štátnej správy a samosprávy. Ďalej boli zohľadnené výsledky verejného prerokovania strategického dokumentu a konzultácie v rámci procesu posudzovania.

Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a nemali vplyv na výber optimálneho variantu je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch povoľovacieho procesu strategického dokumentu podľa osobitných predpisov.

Na základe vyššie uvedeného spracovateľ odborného posudku nemal zásadné výhrady k správe o hodnotení po metodickej ako aj obsahovej stránke a **odporučil** strategický dokument na schválenie vo variante 3b, resp. vo variante 5. V závere spracovateľ odborného posudku však skonštatoval, že akceptovateľné sú všetky posudzované varianty za predpokladu rešpektovania všetkých pripomienok uvedených v kapitole 7 odborného posudku, tak aby sa predišlo významne negatívnym vplyvom na územia sústavy Natura 2000.

## 6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

V rámci posudzovania vplyvov strategického dokumentu bolo na MŽP SR doručených celkovo 12 stanovísk od orgánov štátnej správy, samosprávy aj verejnosti a jedno stanovisko maďarskej strany. MŽP SR pri vypracovaní tohto stanoviska vyhodnotilo všetky stanoviská orgánov štátnej správy, samosprávy a verejnosti. Pri vyhodnocovaní pripomienok a požiadaviek uvedených v doručených stanoviskách MŽP SR vychádzalo s odborných podkladov (správa o hodnotení vrátane príloh a návrhu strategického dokumentu, odborný posudok). Pri ich vyhodnotení zvažilo aj doplňujúce informácie, ktoré na MŽP SR doručil obstarávateľ dňa 10. 08. 2022. Pripomienky a požiadavky sú uvedené v skrátenom znení:

**Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcia vodnej dopravy, odbor vnútrozemskej plavby** (ďalej len „MDaV SR“) – dotknutý orgán (list č. 11431/2022/SVD/62746 zo dňa 09. 06. 2022) k správe o hodnotení si neuplatňuje žiadne pripomienky. K návrhu strategického dokumentu navrhuje nasledovné:

- v časti 2.4 „Dunajská vodná cesta“, podkapitola 2.4.1 „Situácia“ je uvedené, že celoročné využitie a spoľahlivá prevádzka vodnej cesty Dunaj je stanovená podľa dohody AGN na 240 dní v roku; MDaV SR žiada do príslušného textu doplniť „Avšak podľa poznámky pod čiarou č. 8 v prílohe III dohody AGN v prípade úsekov prírodných riek proti prúdu, ktoré sa vyznačujú často meniacou sa hladinou vody v dôsledku výraznej priamej závislosti od podmienok počasia, sa odporúča uvádzať priemer počas najmenej 300 dní ročne.“;
- v časti 3.5 „Dostupnosť prístavu Komárno pre plavidlá a ich parametre“, podkapitola 3.5.4 „Obmedzenie uzatváracieho objektu“ MDaV SR žiada doplniť do druhého odseku za text „alebo 60 % počas plavebného obdobia“ do zátvorky nasledovný text: „V prípade úsekov prírodných riek proti prúdu, ktoré sa vyznačujú často meniacou sa hladinou vody v dôsledku výraznej priamej závislosti od podmienok počasia, sa odporúča uvádzať priemer počas najmenej 300 dní ročne.“;
- v časti 4 „Analýza dopytu“ pod grafom č. 6 MDaV SR žiada v texte odseku „V prvom kroku...“ upraviť znenie druhej vety tak, aby bolo identifikovateľné o aké „hodnoty“ ide.

**Vyjadrenie MŽP SR:** Pripomienky sú relevantné a budú do strategického dokumentu zapracované. Pripomienky MŽP SR zahrnulo aj do kapitoly VI.3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu tohto záverečného stanoviska.

**Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Bratislava** (ďalej len „Útvar hlavného hygienika“) – dotknutý orgán (list č. 29305/2022/ÚVHR/80003 zo dňa 01. 08. 2022) vo svojom záväznom stanovisku k správe o hodnotení súhlasí s predloženým strategickým dokumentom. Útvar hlavného hygienika týmto v záujme ochrany verejného zdravia súčasne žiada, aby v ďalších stupňoch posudzovacieho procesu boli súčasťou dokumentácie nasledovné doklady a doplnenia:

- hluková štúdia vypracovaná podľa príslušných ustanovení zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (§ 27 ods. 2) a jeho vykonávacieho predpisu - vyhlášky Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov a to bez ohľadu na definitívne vybraný variant riešenia;
- preukázanie súladu definitívne vybraného variantu riešenia s územnoplánovacou dokumentáciou mesta Komárno;
- vyššie uvedené právne predpisy budú zaradené do zoznamu platnej legislatívy, podľa ktorej budú realizované všetky nasledovné stupne posudzovacieho procesu predmetného strategického dokumentu.

Útvar hlavného hygienika rezortu v revidovanom záväznom stanovisku č. 29305/2022/ÚVHR/80003 zo dňa 01. 08. 2022 uvádza, že v záujme ochrany verejného zdravia trvá na ďalšom posudzovaní predloženého strategického dokumentu, žiada v ďalšom stupni posudzovacieho procesu vypracovať podrobné hodnotenie vplyvu predmetného strategického dokumentu na verejné zdravie podľa prílohy č. 4 zákona predovšetkým z hľadiska expozície hluku a vibráciám ako aj návrh ochrany verejného zdravia pred negatívnymi účinkami hluku a vibrácií.

**Vyjadrenie MŽP SR:** Pripomienky sú relevantné a bude potrebné ich rešpektovať v ďalšom stupni projektovej prípravy obnovy prístavu, t. j. pri posudzovaní konkrétnych navrhovaných činností v rámci procesu EIA. V súvislosti s požiadavkami uvedenými v revidovanom stanovisku si MŽP SR dovoľuje uviesť, že sú splnené. Strategický dokument je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie, kedy na základe rozsahu hodnotenia bola vypracovaná správa o hodnotení (podľa prílohy č. 4 zákona), kde sú podrobne vyhodnotené nulový variant, varianty č. 1b, 3b a 5 okrem iného aj z hľadiska vplyvov na verejné zdravie a obyvateľstvo.

**Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd** – dotknutý orgán (list č. 32221/2022 zo dňa 06. 06. 2022) v stanovisku upozorňuje na nepresnosti v texte správy o hodnotení a síce, že na strane č. 19 v časti „Strategické dokumenty a politiky SR“ v oblasti vodného hospodárstva sú uvedené neaktuálne dokumenty z roku 2015, aktuálne verzie sú Vodný plán Slovenska (aktualizácia 2021) a Plán rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie Slovenskej republiky na roky 2021 – 2027.

**Vyjadrenie MŽP SR:** Pripomienka je relevantná, bude do strategického dokumentu zapracovaná. Vzhľadom na skutočnosť, že zo strany Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, sekcie vôd neboli vznesené žiadne zásadné pripomienky a požiadavky, považuje sa stanovisko za súhlasné.

**Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny** – dotknutý orgán (list č. 8884/2022-6.3 zo dňa 08. 07. 2022) v stanovisku uvádza, že z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny považuje za vhodný a požaduje realizovať variant č. 3b z dôvodu sústreďovania prístavných objektov už do existujúcej priemyselnej zóny pri južnom okraji mesta Komárno a zároveň najmenšieho dopadu na integritu a predmety ochrany európskej sústavy chránených území Natura 2000, pričom realizáciou tohto variantu nedôjde k narušeniu funkcie nadregionálneho biokoridoru NRBk1 Dunaj ani zásahu do vyššie uvedeného prioritného biotopu. Realizáciou tohto variantu tiež nebude ovplyvnený krátky úsek Váhu pri jeho zaústení do Dunaja, ku ktorému by došlo pri variante č. 5. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny zároveň vyjadrilo zásadný nesúhlas s realizáciou variantu č. 1b, ktorý má významne negatívny vplyv na predmety ochrany územia európskeho významu SKUEV3393 Dunaj. Do podmienok záverečného stanoviska z procesu posudzovania vplyvov požaduje doplniť okrem zmierňujúcich opatrení obsiahnutých v správe o hodnotení nasledovné body:

- Rozpracovať koncepciu rozvoja uvoľnených plôch po súčasnom prístave na úrovni parkovo upravených plôch verejnej zelene s napojením na vodnú plochu rieky a využitím aj ako prvku územného systému ekologickej stability lokálnej úrovne;
- Pre jednotlivé areály prístavných zariadení navrhnuť účelovú sprievodnú a areálovú zeleň slúžiacu aj ako izolačný prvok voči ostatným častiam funkčných priestorov;
- Protihlukové steny ozeleniť vhodnými popínavými drevinami;
- V rámci návrhu monitoringu požaduje sledovať vplyv realizácie na jednotlivé predmety ochrany európskej sústavy chránených území Natura 2000 s písomným vyhodnotením každé dva roky zasielaným na príslušný orgán ochrany prírody a krajiny po dobu 6 rokov.

**Vyjadrenie MŽP SR:** Pripomienky a požiadavky na doplnenie zmierňujúcich opatrení sú relevantné. MŽP SR ich akceptuje až na požadovanú dĺžku poprojektovej analýzy (monitoringu) na dobu 6 rokov. Táto požiadavka je veľmi všeobecná bez odborného zdôvodnenia. To znamená, že v prípade jej akceptovania by sa monitorovalo niekoľko desiatok predmetov ochrany po dobu 6 rokov, to aj v prípade, že konkrétnymi zámermi nebudú dotknuté, resp. v dotknutom území sa nevyskytujú. Doba trvania monitorovania 6 rokov rovnako nie je odborne zdôvodnená. Predpokladané vplyvy konkrétnych navrhovaných činností v rámci prístavu sa prejavujú už počas prvých rokov ich prevádzky. V rámci procesov EIA bude vzhľadom na rozsah a povahu konkrétnych navrhovaných činností predložený monitoring záujmov ochrany prírody a krajiny s návrhom konkrétnych požiadaviek na takýto monitoring, t. j. prvky, čas a trvanie monitorovania, adresát i spôsob odovzdávania výstupov. Monitoring vplyvu na dotknuté predmety ochrany navrhlo MŽP SR aj do návrhu monitoringu v rámci kapitoly VI. 5 tohto záverečného stanoviska.

**Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja** – dotknutý orgán (list č. OU-NR-OSZP2-2022/028211-003 zo dňa 01. 06. 2022) – v stanovisku konštatuje, že konkrétne navrhované činnosti, ktoré vyplývajú zo schválenia predloženého strategického dokumentu bude potrebné posúdiť podľa zákona ak dosiahnu prahové hodnoty uvedené v prílohe č. 8 zákona. Zároveň uviedol, že ako dotknutý orgán v zmysle § 3 písm. p) zákona nemá ďalšie pripomienky k predloženému návrhu strategického dokumentu a k správe o hodnotení strategického dokumentu a navrhuje predložený strategický dokument schváliť v zmysle platných právnych predpisov.

**Vyjadrenie MŽP SR:** Súhlasné stanovisko bez pripomienok. MŽP SR berie stanovisko Okresného úradu Nitra, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja na vedomie.

**Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, odbor strategických činností** – dotknutý orgán (list č. CS 1313/2022 CZ19171/2022 zo dňa 01. 06. 2022) – k správe o hodnotení si neuplatňuje žiadne pripomienky. K návrhu strategického dokumentu uvádza, že strategický dokument, ako aj finálny variant nesmie byť v rozpore s Územným plánom regiónu Nitrianskeho kraja schváleným uznesením č. 113/2012 z 23. riadneho zasadnutia Zastupiteľstva Nitrianskeho samosprávneho kraja konaného dňa 14. mája 2012 a jeho záväznou časťou vyhlásenou Všeobecne záväzným nariadením NSK č. 2/2012 a ani s jeho Zmenami a doplnkami č. 1 schválenými uznesením č. 111/2015 zo 16. riadneho zasadnutia Zastupiteľstva Nitrianskeho samosprávneho kraja konaného dňa 20. júla 2015 a ich záväznou časťou vyhlásenou Všeobecne záväzným nariadením NSK č. 6/2015.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR považuje požiadavku Úradu Nitrianskeho samosprávneho kraja, odboru strategických činností za opodstatnenú a berie ju na vedomie. Variant č. 5 nie je úplne v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou Nitrianskeho samosprávneho kraja ani s územnoplánovacou dokumentáciou mesta Komárno. V prípade odporúčania variantu č. 5 by bolo potrebné následne návrh samotných pripravovaných činností a územnoplánovacie dokumentácie Nitrianskeho samosprávneho kraja a mesta Komárno zosúladiť. Aj na základe uvedeného MŽP SR preto odporučilo variant 3b.

**Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Komárne** – pôvodne oslovený ako dotknutý orgán (list č. RH 2022/1270 č.z. 2022/20332 zo dňa 24. 5. 2022) – žiadosť o stanovisko k správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu postúpilo kompetentnému dotknutému orgánu Ministerstvu dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvaru hlavného hygienika rezortu na priame vybavenie.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR vzalo informáciu Regionálneho úradu verejného zdravotníctva v Komárne na vedomie.

**Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Komárne** – dotknutý orgán (list č. ORHZ-KN1-2022/00453-001 zo dňa 14. 06. 2022) – v stanovisku uviedlo, že k predloženej správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu nemá pripomienky.

**Vyjadrenie MŽP SR:** Súhlasné stanovisko bez pripomienok. MŽP SR berie stanovisko Okresného riaditeľstva hasičského a záchranného zboru v Komárne na vedomie.

**VODOHOSPODÁRSKA VÝSTAVBA, štátny podnik** – účastník konania (list č. Z-007274/2022/2320 zo dňa 15. 06. 2022) k správe o hodnotení si neuplatňuje žiadne pripomienky. K návrhu strategického dokumentu uvádza, že v prípade nutnosti zrušenia pozorovacích sond bude požadovať ich nahradenie novými sondami na náklady stavebníka (platí pre sondy, ktoré budú v území dotknutom budúcou prípadnou výstavbou). Zároveň uvádza, že bude požadovať zachovanie pozorovacích sond a vykonávanie stavebných prác tak, aby neboli poškodené sondy a aby bol umožnený výkon pravidelných meraní počas celej doby výstavby aj prevádzky prístavu a v prípade realizácie projektu prístavu, žiada o zaslanie projektovej dokumentácie na vyjadrenie a odsúhlasenie.

**Vyjadrenie MŽP SR:** Pripomienky sú relevantné a MŽP SR ich berie na vedomie. Je potrebné ich rešpektovať v ďalšom stupni projektovej prípravy strategického dokumentu a k nemu nadväzujúcich navrhovaných činností v rámci procesu EIA.

**Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Odbor stratégie a zahraničnej spolupráce** (ďalej len „ŽSR“) – (list č. 13079/2022/O210-14 zo dňa 06. 06. 2022) – v stanovisku nepredložili pripomienky k správe o hodnotení. ŽSR zároveň uviedli požiadavky, ktoré sa dotýkajú ďalšej prípravy strategického dokumentu, t. j. žiadajú:

- zachovanie ochranného pásma dráhy 60 m od osi krajnej koľaje v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov;
- zabezpečenie prejazdnosti (obslužnosti) jednotlivých železničných tratí č. 120 Šurany, Komárno (PT - 35) alebo núdzovej prevádzky trate s využitím obchádzkových tratí hlavne pre účely MO SR;
- v rámci novonavrhnutých stavebných objektov ako aj pri obnove časti železničnej vlečky, ktoré sú súčasťou variantu 5 žiadajú akceptovať § 4 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov;
- akceptovať existujúce strategické a rozvojové zámery na železničnej infraštruktúre:
  - a) „Štúdia uskutočniteľnosti Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava - Dunajská Streda- Komárno“ (NDCCon s.r.o.;2021).
  - b) „Štúdia realizovateľnosti IV. paneurópskeho železničného koridoru štátna hranica ČR/SR - Kúty - Bratislava - Nové Zámky – Štúrovo/Komárno - štátna hranica SR/MR“ (Výskumný úrad dopravný, a.s.; 2015).

**Vyjadrenie MŽP SR:** Pripomienky sú relevantné a MŽP SR ich berie na vedomie. Zo strany obstarávateľa budú akceptované v ďalšej fáze projektovej prípravy strategického dokumentu a k nemu nadväzujúcich navrhovaných činností v rámci procesu EIA.

**SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik, Povodie Dunaja, odštepny závod** – účastník konania (list č. CS SVP OZ BA 76/2022/38 zo dňa 08. 06. 2022) – si k správe o hodnotení neuplatňuje žiadne pripomienky. K návrhu strategického dokumentu sa vyjadruje k jednotlivým variantom, pričom vyjadruje a odôvodňuje svoj nesúhlas k variantom č. 1a a 1b. Zároveň uvádza jednotlivé požiadavky pre ďalšiu prípravu strategického dokumentu a upozorňuje na povinnosti a na dodržiavanie platnej legislatívy v oblasti ochrany vôd.

**Vyjadrenie MŽP SR:** Pripomienky sú relevantné, je potrebné ich brať na zreteľ pri ďalších fázach projektovej prípravy samotného prístavu v rámci procesov EIA.

**Občianske združenie Nec Arte Nec Marte – Komárom-Komárno, Predseda Ing, Róbert Dobi, Ul. I. Madácha 2792/4, 945 01 Komárno** (ďalej len „občianske združenie“) – (list doručený na MŽP SR dňa 10. 06. 2022) – si k správe o hodnotení neuplatňuje žiadne pripomienky. K návrhu strategického dokumentu sa vyjadruje k jednotlivým variantom, pričom v závere vyjadruje svoj jednoznačný nesúhlas s variantom č. 5 a žiada aby bol vylúčený ako možný realizačný variant. Uvedený nesúhlas je podporený aj 496 podpismi občanov mesta Komárno. V stanovisku je okrem iného uvedená aj kritika na mesto Komárno, ktoré podľa názoru občianskeho združenia nedostatočne informovalo občanov o predmetom strategickom dokumente. Za akceptovateľné považuje varianty uvedené v návrhu strategického dokumentu, t.j. varianty č. 1a, 1b, 2, 3a a 3b.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR považuje požiadavku občianskeho združenia za relevantnú a berie ju na vedomie. Skutočnosť o tom, ktorý variant je z pohľadu ochrany životného prostredia vybraný ako najvhodnejší MŽP SR určuje na základe porovnania jednotlivých variantov strategického dokumentu, ich dopadov na jednotlivé zložky životného prostredia vyhodnotené v rámci kapitoly IV. Celkové hodnotenie vplyvov strategického dokumentu tohto záverečného stanoviska a na základe záverov, odporúčaní a podmienok z odborného posudku, zo správy o hodnotení, doplňujúcich informácií k správe o hodnotení a predložených stanovísk. V kontexte uvedeného MŽP SR prijatie strategického dokumentu vo variante 3b. K možnému nedostatočnému informovaniu mesta Komárno voči občanom mesta sa MŽP SR nevie vyjadriť. Z pohľadu zákona si mesto Komárno splnilo všetky zákonom stanovené povinnosti, ktoré vyplývajú z ust. § 11 ods. 1 zákona, resp. z ust. § 11 ods. 6 zákona.

**Maďarská republika, Ministerstvo technológie a priemyslu, odbor ochrany životného prostredia** – dotknutá strana (list č. KMF/5988-5 zo dňa 15. 07. 2022) – predložila stanovisko so všeobecnými pripomienkami k obsahu strategického dokumentu. V ďalšej časti komentuje jednotlivé varianty, ktoré sú predmetom hodnotenia správy o hodnotení, pričom za najvhodnejší považuje variant č. 3b. Ostatné varianty z pohľadu možných cezhraničných negatívnych vplyvov na záujmy ochrany prírody a krajiny nepovažuje maďarská strana za prijateľné. V druhej časti stanoviska sa maďarská strana vyjadruje na vyhodnotenie vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, navrhuje opatrenia na zmiernenie vplyvov a v závere stanoviska uvádza, že akceptuje závery vyplývajúce zo správy o hodnotení, požaduje a uprednostňuje realizáciu variantu 3b. Maďarská strana považuje za mimoriadne dôležité zaviesť príslušné zmiernujúce opatrenia aj počas realizácie tohto variantu, ktoré môžu účinne prispieť k zníženiu významných cezhraničných vplyvov na životné prostredie a/alebo zdravie na území Maďarskej republiky. Ďalej v stanovisku bola vznesená požiadavka, že v prípade, že sa bude realizovať iný variant ako 3b, žiada o možnosť znovu sa vyjadriť k variantu vybranému v cezhraničnom kontexte v rámci ďalšieho plánovania Masterplanu. Maďarská strana ďalej považuje za nevyhnutné, aby v prípade posudzovania konkrétnych navrhovaných činností podľa zákona bola oslovená ako potenciálne dotknutá strana s odkazom na Dohovor Európskej hospodárskej komisie OSN E/ECE/1250 o hodnotení vplyvov na životné prostredie presahujúcich štátne hranice (Dohovor z Espoo) prijatý 25. 02. 1991 vo fínskom meste Espoo v záujme rozvoja medzinárodnej spolupráce pri zabezpečovaní priaznivého životného prostredia a trvalo udržateľného rozvoja. V závere stanoviska maďarská strana žiada MŽP SR aby zohľadnilo uvedené pripomienky a návrhy opatrení a zároveň uvádza, že nemá žiadne námietky voči opatreniam prijatým na dokončenie a prijatie Masterplanu, doplnené vyššie uvedenými pripomienkami.

**Vyjadrenie MŽP SR:** Pripomienky maďarskej strany sú relatívne rozsiahle no často vychádzajú z nedostatočného poznania vecí, resp. zo zlého prekladu ako aj využívajú princíp predbežnej opatrnosti. V každom prípade je potrebné pripomienky maďarskej strany rešpektovať v patričnej miere a pri ďalšej projektovej príprave a posudzovaní jednotlivých činností v rámci procesu EIA primerane využívať inštitút cezhraničného posudzovania. MŽP SR si dovoľuje uviesť, že v tejto fáze posudzovania strategického dokumentu (na základe údajov zo správy o hodnotení a odborného posudku) je možné vylúčiť významné negatívne vplyvy na slovenskej ako aj maďarskej strane (podrobnejšie kapitoly IV a V. tohto záverečného stanoviska). Základné zmiernujúce opatrenia správa o hodnotení zahŕňa. Podrobnejšie zmiernujúce opatrenia bude možné identifikovať v ďalšej fáze prípravy, nakoľko vo fáze posudzovania strategického dokumentu na životné prostredie nie sú dostupné detailnejšie podklady. Mastreplan predstavuje strategický dokument bez podrobných údajov a zahŕňa iba strategické úrovne. Preto bude nevyhnutné, aby investori preukázali a vyhodnotili dopady navrhovaných

činností v rámci prístavu na jednotlivé zložky životného prostredia a verejné zdravie a to v konaniach o posudzovaní vplyvov na životné prostredie podľa zákona, t. j. proces EIA.

## **7. Verejné prerokovanie a jeho závery**

Verejné prerokovanie sa uskutočnilo dňa 23. 06. 2022 o 14:00 hod. v priestoroch veľkej zasadacej miestnosti mestského úradu v Komárne so sídlom Nám. gen. Klapku 1, 945 01 Komárno. Oznámenie o verejnom prerokovaní bolo uverejnené na webovom sídle mesta Komárno dňa 07. 06. 2022, na webovom sídle obstarávateľa dňa 20. 05. 2022 a na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky dňa 20. 05. 2022. Na verejnom prerokovaní sa v zmysle predloženej odpisovej listiny zúčastnilo celkovo 27 účastníkov.

Program verejného prerokovania:

1. Úvod
2. Predstavenie návrhu strategického dokumentu (zástupca spoločnosti AQUATIS a.s.)
3. Predstavenie správy o hodnotení (zástupca spoločnosti AQUATIS a.s.)
4. Diskusia
5. Záver a ukončenie verejného prerokovania

### **Účastníci verejného prerokovania**

#### **Za obstarávateľa strategického dokumentu (Verejné prístavy a.s.)**

Ing. Martin Goliaš

Mgr. Igor Barna

Mgr. Adam Papp

#### **Za spracovateľa strategického dokumentu a SEA hodnotenia (AQUATIS a.s.)**

Ing. Michael Trnka, CSc., zodpovedný riešiteľ a koordinátor vypracovania strategického dokumentu

Ing. Ivana Adámková, posúdenie vplyvov na životné prostredie

Ing. Katerina Bofíková

#### **Za príslušný úrad pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie)**

RNDr. Erik Ducár, PhD.

### 1. Úvod

Konanie zahájila o 14:00 hod Ing. arch. Katalin Besse, vedúca oddelenia výstavby, územného plánu a investícií a dopravy odboru rozvoja a životného prostredia. Privítala všetkých prítomných, v krátkosti objasnila dôvody verejného prerokovania a odovzdala slovo zástupcovi obstarávateľa Mgr. Igoru Barnovi, ktorý stručne predstavil spoločnosť Verejné prístavy a.s. a odovzdal slovo zástupcom spoločnosti AQUATIS, a.s..

### 2. Predstavenie návrhu strategického dokumentu

Ing. Michael Trnka, CSc. (AQUATIS a.s.) za spracovateľa strategického dokumentu formou prezentácie oboznámil prítomných s návrhom strategického dokumentu. V rámci prezentácie poukázal na históriu mesta, ktoré je umiestnené na strategickom mieste sútoku dvoch významných tokov Dunaja a Váhu, a ktorého existencia je spojená hlboko do minulosti s prístavom. Zoznámil prítomných so súčasným stavom prístavu a jeho základnými parametrami. Ďalej predstavil varianty rozvoja prístavu, ktoré sú obsahom návrhu strategického dokumentu a ktoré boli podrobené multikriteriálnej analýze, ktorá posudzovala jednotlivé



strategické varianty z rôznych hľadísk (finančného, sociálneho, životného prostredia i ostatné hľadiská). Tiež oznámil uvažované kapacity technického riešenia zvoleného prevádzkového variantu a zdôraznil, že spracovateľ uvažuje s nakladaním tovaru iba zo Slovenskej republiky. V rámci prezentácie pre úplnosť predstavil aj ďalšie preskúmané lokality možného umiestnenia prístavu, ktoré spracovateľ zvážil, ale nie sú obsahom návrhu strategického dokumentu

### 3. Predstavenie správy o hodnotení

Ing. Ivana Adámková (AQUATIS a.s.) za spracovateľa správy o hodnotení formou prezentácie oboznámila prítomných s hodnotením strategického dokumentu z hľadiska vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie. Oboznámila prítomných s doterajšími krokmi vykonanými v procese posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, predstavila spracovateľov správy o hodnotení a posudzované varianty strategického dokumentu. Ďalej informovala, že vypracovanie správy o hodnotení bolo vykonané podľa obsahovej štruktúry uvedenej v prílohe č. 4 zákona, v zmysle požiadaviek stanovených v rozsahu hodnotenia, požiadaviek obstarávateľa na rozšírenie rozsahu hodnotenia ako aj pripomienok maďarskej strany. Bližšie popísala zhodnotenie súčasného stavu životného prostredia, problémové okruhy z hľadiska životného prostredia ako aj zhodnotenie možných vplyvov strategického dokumentu na jednotlivé zložky životného prostredia vrátane zdravia. K celkovému hodnoteniu vplyvu strategického dokumentu konštatovala, že z hľadiska vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov sú priaznivejšie varianty 3b a 5. Celkovo možno oba varianty z hľadiska priamych a nepriamych vplyvov považovať za formálne rovnocenné, pričom ich regionálny strategický dopad je rovnaký. Variant 1b je s ohľadom na významne negatívny vplyv na navrhované územie európskeho významu SKUEV3393 Dunaj neodporúčaný k realizácii. V ďalšej časti prítomných informovala, že správa o hodnotení navrhuje opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizovanie a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie a taktiež návrh monitorovania environmentálnych vplyvov strategického dokumentu vrátane vplyvov na zdravie na regionálnej a lokálnej úrovni. V závere vystúpenia venovanému možným vplyvom strategického dokumentu presahujúcim štátne hranice Slovenskej republiky bolo konštatované, že neboli identifikované žiadne významné cezhraničné vplyvy (negatívne ani pozitívne) na žiadnu zložku životného prostredia pre žiadny variant strategického dokumentu.

### 4. Diskusia

Verejná rozprava bola zahájená po predstavení návrhu strategického dokumentu a správy o hodnotení zástupcom spracovateľa strategického dokumentu Ing. Michaelom Trnkom, CSc. (AQUATIS a.s.).

V rámci diskusie boli zo strany prítomných vznesené nasledujúce dotazy či pripomienky:

#### **Dotaz 1: MVDr. Alexander Kürthy (Štátna ochrany prírody Slovenskej republiky, správa chránenej krajinej oblasti Dunajské Luhy)**

Konštatoval, že vo variantoch v lokalite Harčáš a u nového cestného mosta chýba podrobnejší návrh opatrení pre terestrický koridor územného systému ekologickej stability, ktorý by nahradil prerušený pás brehu vjazdom do prístavného bazéna. Z hľadiska ochrany prírody je vhodnejší variant 3b, teda vo východnom bazéne.

#### **Odpoveď 1: Ing. Trnka, CSc. (AQUATIS a.s.)**

Potvrdil, že tento návrh sa bude ďalej rozvíjať v prípade ďalšieho kroku prípravy projektu v týchto lokalitách.

#### **Dotaz 2: Mgr. Imrich Tóth (Krajský pamiatkový úrad Nitra)**

Informoval, že záväzné stanovisko Krajského pamiatkového úradu Nitra číslo KPUNR-2020/12405-2/46102/THT zo dňa 17. 06. 2020 je stále v platnosti s tým, že umiestnenie prístavu

v ochrannom pásme národnej kultúrnej pamiatky Pevnosť nie je prípustné, ale pripustil, že v ochrannom pásme je možné umiestniť napríklad státie osobných kajutových plavidiel vrátane budov malého a doplnkového charakteru.

Ďalej upozornil, že zmena záväzného stanoviska Krajského pamiatkového úradu Nitra je možná len zo strany Ministerstva kultúry Slovenskej republiky, ak by bol zistený verejný záujem. Poukázal tiež na to, že v tomto roku vstúpi do platnosti zmena rozsahu ochranného pásma Pevnostného systému a sprísnenie podmienok ochrany vo vzťahu k zámerom v ochrannom pásme národnej kultúrnej pamiatky.

**Odpoveď 2: Ing. Trnka, CSc. (AQUATIS a.s.)**

V rámci návrhu variantu 3b nie je navrhnutá žiadna aktivita nákladného prístavu v ochrannom pásme národnej kultúrnej pamiatky Pevnosť, predpokladá sa iba státie verejnej osobnej dopravy.

**Dotaz 3: Ing. Róbert Dobi (Občianske združenie Nec Arte Nec marte Komárom - Komárno)**

Opýtal sa, akú váhu má pre spracovateľa podpisová listina občianskej iniciatívy „OZ Nec Arte Nec marte Komárom – Komárno“, v ktorej vyjadrujú svoj nesúhlas signatárski občania (496) s výstavbou prístavu a síl pre sypký materiál na rieke Váh teda variant 5?

**Odpoveď 3: Ing. Trnka, CSc. (AQUATIS a.s.)**

Odpovedal, že podpisová listina má pre spracovateľa rovnakú váhu ako akékoľvek stanovisko dotknutých inštitúcií alebo pripomienky v rámci verejného prerokovania.

**Odpoveď 3: Ing. Adámková (AQUATIS a.s.)**

Dodala z procesného hľadiska, že odborný posudok zohľadní všetky stanoviská a vyjadrenia k správe o hodnotení. Na základe odborného posudku vydá MŽP SR záverečné stanovisko.

**Dotaz 4: Ing. Róbert Dobi (Občianske združenie Nec Arte Nec marte Komárom - Komárno)**

Otázka na pána primátora či o verejnom konaní boli informovaní poslanci mesta?

**Odpoveď 4: Mgr. Béla Keszegh (primátor mesta)**

Pán primátor odpovedal, že všetci občania boli informovaní (občania poslanci mesta), verejnou pozvánkou na úradnej tabuli.

**Dotaz 5: Ing. Róbert Dobi (Občianske združenie Nec Arte Nec marte Komárom - Komárno)**

Prezentácia obsahovala viac variantov, ako sa dalo nájsť na webe. Je možné získať prezentáciu, aby si ju mohli preštudovať?

**Odpoveď 5: Ing. Trnka, CSc. (AQUATIS a.s.)**

Celá prezentácia bude zverejnená na webovej stránke mesta.

**Dotaz 6: p. Timea Fazekas**

Vzniesla dotaz, kedy sa očakáva dátum realizácie zámeru.

**Odpoveď 6: Ing. Trnka, CSc. (AQUATIS a.s.)**

Odpovedal, že ak bude do konca roku 2023 dokončená štúdia realizovateľnosti s kladným záverečným stanoviskom v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, potom sa musí uskutočniť klasické stavebné konanie. S veľmi optimistickým pohľadom vyjadril nádej, že realizácia by sa mohla začať najskôr o 4 roky.

**Odpoveď 6: Ing. Csöbökóvá Silvia (Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky)**

Vzhľadom na to, že sme vo fáze štúdie realizovateľnosti a posudzovania vplyvov na životné prostredie a do prejednávania zámeru je zapojených mnoho faktorov, a preto nie je možné relevantným spôsobom odhadnúť skutočný dátum výstavby.

**Dotaz 7: Ing. Róbert Dobi (Občianske združenie Nec Arte Nec marte Komárom - Komárno)**

Ak je schválený akýkoľvek variant, ten sa vykoná a nie je možné implementovať žiadne kombinácie.

**Odpoveď 7: Ing. Adámková (AQUATIS a.s.)**

Kombinácie nie sú možné. Posúdeniu vplyvov na životné prostredie podliehajú len tri varianty. Dva, ktoré boli predmetom rozsahu hodnotenia (1b, 3b) a na základe verejného prerokovania v roku 2020 bol pridaný variant č.5. Ďalšie prezentované varianty boli vytvorené ako súčasť technického zvažovania, ale neboli predmetom posúdenia vplyvu na životné prostredie. Stanovisko nemôže smerovať k inému výsledku ako ktorýkoľvek z 3 variantov, ktoré boli predmetom posúdenia vplyvov na životné prostredie, t. j. variant č. 1b, 3b a 5.

**Dotaz 8: Ing. Róbert Dobi (Občianske združenie Nec Arte Nec marte Komárom - Komárno)**

Spýtal sa spracovateľa, či všetky prezentované varianty rozvoja verejného prístavu Komárno boli čisto návrhom spracovateľa, alebo či bol ovplyvnený inými vplyvmi, ako je názor predstaviteľov mesta atď.

**Odpoveď 8: Ing. Trnka, CSc. (AQUATIS a.s.)**

Odpovedal, že rôzne variantné návrhy vznikli čisto na základe rokovaní medzi obstarávateľom a spracovateľom návrhu strategického dokumentu. Ale ako spracovateľ sa však nevyhýbame návrhom a diskusiám s ním.

5. Záver a ukončenie verejného prerokovania

Verejné prerokovanie bolo ukončené o 15:17 hod. Na verejnom prerokovaní neboli prijaté žiadne závery. Po predstavení návrhu strategického dokumentu a predstavení správy o hodnotení strategického dokumentu bola zahájená diskusia, po ktorej bolo verejné prerokovanie ukončené.

#### **IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU**

Pri realizácii (počas výstavby či modernizácie) sa predpokladajú iba nevýznamné a málo významné vplyvy (priame aj nepriame) na niektoré zložky životného prostredia (variant 3b a 5). Pri variante 1b možno očakávať aj významné (pozitívne aj negatívne) vplyvy. Predpokladané pozitívne vplyvy regionálneho dosahu (priame aj nepriame) vyplývajú zo skvalitnenia infraštruktúry vodnej dopravy s potenciálom prevzatia časti cestnej nákladnej dopravy. Za tohto predpokladu možno očakávať aj nepriame priaznivé vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia v niektorých špecifických prípadoch aj mimo dotknuté územie. Veľkosť vplyvu bude primeraná veľkosti navýšenia vodnej dopravy.

##### **Vplyvy na ovzdušie**

Z hodnotenia vplyvov jednotlivých variantov rozvoja prístavu vyplýva, že z pohľadu vplyvu na ovzdušie sa jedná o mierne negatívne priame vplyvy s lokálnym dosahom a pozitívne nepriame vplyvy s regionálnym dosahom, s dlhodobým pozitívnym pôsobením.

Existencia rizika v pôsobení na ovzduší je daná možnosťou havárie pri doprave alebo prekládke niektorých látok. Toto riziko je hodnotené s ohľadom na možný rozsah ako nevýznamné.

Z hľadiska ochrany ovzdušia budú v prípade Masterplanu ovplyvnené predovšetkým oblasti pozdĺž hlavných cestných komunikácií. Zmena sa prejaví pozdĺž všetkých jestvujúcich komunikácií, na ktorých dôjde vplyvom realizácie stratégie k zníženiu dopravných intenzít. Veľkosť vplyvu bude primeraná veľkosti navýšenia vodnej dopravy. Negatívnym vplyvom bude vo variantoch 3b a 5 lokálne zvýšenie emisií nákladnej cestnej dopravy, ktoré by malo

byť v neďalekej budúcnosti kompenzované modernizáciou cestnej siete (obchvat mesta Komárno).

### **Vplyvy na klimatické pomery**

Z hľadiska negatívnych dôsledkov zmeny klímy na ciele strategického dokumentu možno považovať všetky varianty rozvoja prístavu za rovnako odolné s predbežne očakávanou nízkou alebo miernou zraniteľnosťou vo vzťahu k prírodným rizikám súvisiacim so zmenou klímy v najbližších desaťročiach. Nízka zraniteľnosť strategického rozvoja prístavu je identifikovaná pre snehové javy, námrazové javy, zosuvy a hmly, zatiaľ čo mierna zraniteľnosť pre vysoké teploty, silné dažde, silný vietor, búrkové javy, povodne, sucho a požiare.

Realizácia obnovy prístavu prispeje k zmierneniu nárastu emisií skleníkových plynov (ďalej len „GHG“) z dopravného sektoru, ktorý má významný negatívny vplyv na celkovú snahu zníženia produkcie GHG za Slovenskú republiku. Prevedením predpokladaného objemu cestnej dopravy na vodnú dôjde k zníženiu množstva merných emisií GHG v prepočte na tonu prepravovaného materiálu/tovaru. S ohľadom na absolútny objem celoštátnej prepravy, v ktorom predstavuje vodná doprava iba nevelikú časť, však nemožno očakávať významnejší vplyv stratégie na vývoj klimatickej zmeny závislej na globálnej produkcii GHG.

### **Vplyvy na vodné pomery**

Zachovanie súčasného stavu prístavu (nulový variant) ako aj modernizácia a prevádzka prístavu v súčasnej polohe (variant 3b a variant 5) by nemali mať, pri dodržiavaní vodného zákona a zákona o odpadoch, výraznejší vplyv na kvalitu podzemných či povrchových vôd. Nepredpokladá sa nakladanie s vodami ani spotreba vody vo významnom množstve. Odvádzanie povrchových vôd zostane z principiálneho hľadiska rovnaké, z bilančného hľadiska nedôjde k žiadnemu vplyvu. Z hľadiska hydromorfológie nedôjde k významnému vplyvu, ktorý by mohol ovplyvniť celkový chod splavenín v Dunaji a/alebo Váhu. Počas vykonávaní stavebných prác (úprava prístavnej hrany a dna) môže dochádzať k občasnému ovplyvneniu povrchových vôd vírením sedimentov. Tento vplyv bude lokálny, dočasný a málo významný. Prípadná úprava plavebnej dráhy (Dunaj i Váh) je považovaná za existujúci stav, nakoľko sa nejedná o budovanie novej vodnej cesty, ale údržbu existujúcich.

K ohrozeniu vodného prostredia môže dôjsť iba únikom ropných látok (pohonné hmoty, prevádzkové kvapaliny) pri stavebných prácach, v dôsledku plavebných nehôd alebo závažnej nedisciplinovanosti. Riziko havárií je možné účinne obmedzovať vhodnou organizáciou dopravy a dodržiavaním dopravných predpisov. Kompetentné orgány pre dohľad nad prevádzkou a bezpečnosťou plavby majú vypracované interné predpisy ako napr. „Postup pri riešení mimoriadnych udalostí“, „Postup pri vyšetrovaní plavebných nehôd vo vnútrozemskej plavbe“ a pod.

Z hľadiska prevádzkových rizík nákladného prístavu vo východnom bazéne (variant 3b) treba podotknúť, že východná časť jestvujúceho prístavu nie je chránená existujúcou protipovodňovou ochranou mesta. Koncepcia rozvoja prístavu predpokladá dobudovanie povodňovej ochrany prístavu zvýšením nábrežného múru na hladinu Q100 + bezpečnostné prevýšenie 0,3 m.

Zámer výstavby nového prístavu vo variante 1b v lokalite Veľký Harčáš priamo zasahuje do toku rieky Dunaj vo forme prerušenia existujúcej ľavostrannej brehovej línie i umelo vybudovanej ochrannej protipovodňovej hrádze v mieste plánovaného vjazdového objektu do prístavného bazénu. Riešenie prístavu bude navrhnuté tak, aby bola zachovaná funkcia ochrannej hrádze. Celý nákladný prístav bude navrhnutý tak, aby plochy prístavu boli na úrovni koruny súčasnej protipovodňovej ochrany Dunaja.

Výstavba prinesie kolíziu s odvodňovaco-zavlažovacími kanálmi (kanál Komárno – Iža, Ižiansky kanál) v dotknutej lokalite. V ďalšej fáze projektovej prípravy bude potrebné riešiť prekládku kanálov pri rešpektovaní ich funkcie i otvoreného profilu kanálov.

Najvýznamnejšou zmenou bude vznik novej vodnej plochy v podobe prístavného bazénu namiesto agrárnej pôdy. Nová vodná plocha zaberá 22 ha bez vjazdového objektu (celkom 28 ha vrátane vjazdu).

Ovplyvnenie režimu podzemných vôd zasiahne iba vlastný prístavný bazén, kde dôjde k odstráneniu vrchnej štrkovej vrstvy a miestne podzemné vody sa stanú povrchovými s priamym hydraulickým napojením na Dunaj. Významná zmena režimu prúdenia podzemných vôd ani zmeny v úrovni jej hladiny mimo vlastný prístav sa nepredpokladajú. Podľa spôsobu založenia prístavných múrov a dna môže bazén predstavovať lokálne viac či menej priepustnú bariéru z pohľadu pohybu podzemnej vody v štrkovom podloží. S ohľadom na veľkosť bazénu a rýchlosť prúdenia nemožno očakávať významnejšie ovplyvnenie premenlivej úrovne hladiny podzemnej vody ani v lokálnom meradle.

Pri stavebných prácach môže dôjsť ku krátkodobému ovplyvneniu kvality vody vírením jemných frakcií zemín (zákalom). Tieto krátkodobé negatívne dopady sú z pohľadu vplyvov na povrchové vody akceptovateľné (porovnateľné so zhoršením kvality pri povodňových stavoch). Vlastná prevádzka prístavu nebude pri dodržaní štandardných podmienok zdrojom negatívnych vplyvov na povrchové vody. Vjazd do prístavu bude zabezpečený proti šíreniu prípadnej havárie (zhoršenie akosti vody havarijným únikom závadných látok). Potreba pitnej vody bude kapacitne pokrytá z verejného vodovodu, splaškové odpadové vody budú odvedené do verejnej kanalizačnej siete.

Situovanie porovnávaných variantov v inundačnom území vyplýva z funkcie prístavu a táto skutočnosť bude rešpektovaná pri návrhu i výstavbe. Ovplyvnenie okolia v prípade povodňových prietokov bude vylúčené. Z hodnotenia vplyvov jednotlivých variantov rozvoja prístavu vyplýva, že pri dodržiavaní bezpečnostných opatrení stanovených legislatívou bude vplyv na povrchové i podzemné vody vo všetkých variantoch lokálny a nevýznamný.

### **Vplyvy na pôdu**

Z hľadiska ochrany pôd sa rozvoj prístavnej infraštruktúry prejavuje nižšími negatívnymi dopadmi na trvalý a dočasný záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov než cestná doprava. V prípade strategického plánu rozvoja prístavu Komárno predstavuje variant č. 1b záber zhruba 50 ha zväčša poľnohospodárskych pôd strednej kvality s marginálnym podielom chránených pôd vysokej kvality, varianty č. 3b a 5 majú nulový vplyv.

Existencia rizika v pôsobení na pôdu v prípade havárie je hodnotená ako nulová s ohľadom na to, že v prístave by boli zasiahnuté spevnené manipulačné plochy.

### **Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy**

V nulovom variante a variantoch č. 3b a 5 sa žiadne významné vplyvy na záujmy ochrany prírody nepredpokladajú s ohľadom na umiestnenie v zastavanej oblasti a absenciu prírodných plôch.

Aktívny variant č. 3b sústreďuje rozvojovú činnosť do priemyselnej zóny pri južnom okraji mesta Komárno. Ide o plochy významne poznamenané antropogénnymi vplyvmi (prekladisko, koľajiská, odstavné plochy, ruderalizované trávniky a pod.). Brehy Dunaja sú tu upravené ťažkým kamenným záhozom (alebo sú vybetónované) a dno rieky pri brehoch je tu premodelované. Variant č. 3b, ktorý sústreďuje ďalšie rozvojové aktivity tu v podstate nie je konfliktný so záujmami ochrany prírody a je porovnateľný s variantom nulovým (bez realizácie koncepcie).

V prípade variantu č. 3b možno očakávať iba mierne nepriaznivé, lokálne a dočasné vplyvy na vodnú faunu počas stavebných úprav. Tieto vplyvy sú hodnotené ako nevýznamné.

Variant č. 5 predstavuje tiež sústredenie rozvoja do existujúcej priemyselnej zóny. Okrem Dunaja bude činnosť ovplyvňovať v krátkom úseku aj rieku Váh pri pravom brehu. Nakoľko sedimenty významné pre výskyt mnohých chránených živočíšnych druhov sa sústreďujú pri ľavom brehu (pravý breh predstavuje výrazne transformované územie, brehy sú upravené) možno tento vplyv predbežne považovať za prijateľný.

Variant č. 1b reprezentuje pomerne rozsiahly zásah do poľnohospodársky využívanej krajiny medzi Komárnom a Ižou (východne). Znamená odstránenie brehových porastov v priestore vjazdu do uvažovaného prístavu (vyrúbanie drevín na ploche cca 2 ha), zásah do štrkovo-piesčitých náplavov pri ľavom brehu Dunaja, ďalej možno očakávať zmenu integrity litorálneho ekosystému.

Z negatívnych vplyvov možno predpokladať narušenie dna (brehu) Dunaja, ktoré sa lokálne prejaví likvidáciou bentickej fauny a negatívnym vplyvom na rybie spoločenstvá. To môže vyvolať zníženie početnosti niektorých druhov živočíchov aj rastlín v priamo dotknutej ploche, prípadne zmeny ich rozšírenia, v zmysle trvalého opustenia tejto plochy.

Variant č. 1b je v tomto smere výrazne väčším vplyvom ako variant č. 3b s ohľadom na zásah do neupraveného brehu Dunaja. Oproti tomu za lokálne pozitívny vplyv možno považovať vznik novej vodnej plochy (prístavného bazéna), pretože dôjde k vzniku nového vodného prostredia a biotopu pre vodné živočíchy. Negatívny je výrub drevín, ktorým dôjde k úbytku hniezdných možností a vzniku lokálnej bariéry pre terestriálne živočíchy migrujúce pri ľavom brehu Dunaja. Všetky zistené negatívne vplyvy boli klasifikované ako mierne negatívne (mierne rušivý vplyv na biotop či populáciu druhu; mierne narušenie ekologických podmienok biotopu alebo druhu, okrajový zásah do biotopu alebo do prirodzeného vývoja druhu), ktoré nevylučujú schválenie plánu.

Prerušený koridor brehového porastu Dunaja možno riešiť realizáciou náhradných výsadiieb vhodných drevín. Likvidácia porastov bude čiastočne nahradená obvodovou výsadbou drevín pozdĺž prístavu, prípadne aj plošnou výsadbou stromov s krovitým podrastom na vhodných pozemkoch v blízkosti danej lokality. Rúbanie drevín je nevyhnutné zabezpečiť mimo vegetačné a hniezdne obdobie, prípadne podľa ďalších požiadaviek Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky.

S ohľadom na charakter Masterplanu sa nepredpokladá vznik nových ohnísk ruderalných či invázných druhov a neofytov, bude však potrebné venovať pozornosť obmedzeniu šírenia druhov vyskytujúcich sa aktuálne v území, najmä pri zemných prácach.

V rámci prevádzky možno uvažovať predovšetkým mierny nárast rušivého vplyvu prevádzkou lodí a prítomnosťou ľudí, aj keď v danej lokalite už v súčasnosti rušivé vplyvy existujú vďaka záťažiam blízkych menších sídiel (Malá Iža a Veľký Harčáš) a aktivity ľudí v rámci rekreácie pri brehu Dunaja.

Celkovo je možné konštatovať, že variant č. 1b (rovnako ako aj variant 3b) sa nachádzajú v blízkosti okresného mesta, kde rušivé vplyvy celkovo prevažujú nad prírodnými. Variant č. 1b bude pôsobiť viac rušivo na migráciu a zimovanie vtákov s ohľadom na zvýšenie záťaže v relatívne pokojnejšej časti sútoku Váhu a Dunaja.

Na dotknutých poľnohospodárskych pôdach sa nepredpokladá výskyt významných populácií živočíchov ani rastlín. Pred zahájením prác budú vykonané podrobné prieskumy a budú navrhnuté postupy, ktoré minimalizujú vplyv výstavby na flóru a faunu. To sa týka predovšetkým kanála Komárno – Iža, ktorý bude prístavom prerušený alebo preložený a rovnako aj Ižianskeho kanála.

### **Vplyvy na krajinu, kajinný ráz**

Pri zachovaní prístavu, ako aj modernizácii prístavu v existujúcej polohe (varianty č. 3b a 5) sa neočakáva nový vplyv na krajinný ráz, nakoľko tento vplyv prístavu je z väčšej časti súčasťou súčasnej reality a nepredpokladá sa výstavba nových objektov s potenciálom ovplyvnenia

krajinného rázu (rekonštruované alebo nové objekty budú výškovo obmedzené, zmena prístavnej hrany sa vizuálne prejaví iba na hranici areálu prístavu, zmenšenie plochy na prekládku sa pozitívne prejaví v možnosti rozvoja verejného priestoru mesta a uvoľnení niektorých pohľadov na pevnostný systém).

V prípade umiestnenia prekladísk a zariadení mimo zastavané územie mesta (variant č. 1b) je možné predpokladať možný vplyv v závislosti na konkrétnych technických parametroch objektov a zariadení.

Pri realizácii nového prístavu nastanú zmeny v území, ktoré budú mať vplyv na existujúcu konfiguráciu terénu (výkopy, násypy, prerušenie ochranej hrádze rieky Dunaj a hydromelioračných kanálov, nový prístavný bazén vrátane vjazdu) a súčasne aj na existujúcu krajinnú štruktúru územia (nové dopravné napojenie na cestnú a železničnú sieť).

Tieto vplyvy budú registrovateľné iba v najbližšom okolí lokality, nakoľko sa prístav nachádza v rovinatej krajine a s výnimkou žeriavovej techniky bude zväčša pohľadovo zaclonený vegetáciou a existujúcou zástavbou. Súčasne nepredstavuje pohľadovo exponovanú lokalitu. Územie je dlhodobo poľnohospodársky využívané prevažne ako orná pôda.

Z hľadiska vizuálneho vnemu bude poľnohospodárska krajina premenená na logistický park. Prístavnú štruktúru budú tvoriť pevné zariadenia (napríklad sklady a budovy terminálov), ako aj mobilné zariadenia (napríklad žeriavy). Najmä portálové otočné alebo mostové žeriavy o konštrukčnej výške okolo 20 m tvoria výrazný prvok z hľadiska vplyvov na krajinný ráz. Pozitívna je skutočnosť, že miesto investičného zámeru bude čiastočne odclonené okolitými vegetačnými prvkami.

Umiestnenie prístavu mimo zastavanú oblasť mesta Komárno sa nepriamo pozitívne premietne do možnosti návratu identity zachovaného historického priestoru a obnovenia priestoru vytvárajúceho obraz sídla.

### **Vplyvy na hlukové pomery**

K prekračovaniu limitných hodnôt hluku a vibrácií by mohlo dochádzať v niektorých priestoroch pri výstavbe alebo rekonštrukcii prístavnej infraštruktúry. Takéto prípady budú riešené v súlade s platnou legislatívou (načasovaním, uplatnením technických opatrení) a z porovnania s obdobnými realizovanými stavebnými prácami možno konštatovať, že vplyvy na hlukovú záťaž budú akceptovateľné. Mierne lokálne zvýšenie hlukovej záťaže možno predpokladať v prístave a najbližšom okolí vo variante č. 3b a tiež vo variante č. 5. Výsledný vplyv stratégie prinesie v konečnom dôsledku celkovo pozitívny vplyv vo vzťahu k hlukovej záťaži.

Pri výstavbe sa predpokladá použitie obvyklých stavebných strojov a technológií s hlučnosťou typicky do 80 – 95 dB (merané 1 m od zdroja). Problematike hluku pri výstavbe bude nutné venovať patričnú pozornosť najmä v prípade variantov č. 3b a 5.

Vo fáze prevádzky bude hluk emitovaný lodnou dopravou, prekládkovou činnosťou a vyvolanou cestnou a železničnou dopravou. Emisie hluku sú vždy viazané na miesto vzniku, resp. na pomerne úzke okolie zdroja (maximálne stovky metrov).

Zároveň možno očakávať aj zvýšenie súčasnej hlukovej záťaže aj napriek modernizácii častí prevádzky.

Vo variante č. 1b dôjde k presunu súčasnej hlukovej záťaže mimo mesta Komárno.

Existencia porovnateľných (v kontakte s mestskou zástavbou) prístavov na Dunaji, ako aj na Rýne, Labe a ďalších vodných cestách, dokazuje realizovateľnosť všetkých variantov. Kvantifikácia hlukových vplyvov môže byť vykonaná v rámci posúdenia vplyvov konkrétnej navrhovanej činnosti v procese EIA. Vlastný technický návrh a prevádzka každého variantu musia rešpektovať dodržanie legislatívnych limitných hodnôt.

V prípade nutnosti bude potrebné zvýšenú hlučnosť eliminovať zavádzaním nových technológií a realizáciou niektorých technických opatrení. Jedná sa hlavne o výstavbu

protihlukových stien, valov, výsadbu líniovej a ochrannej zelene pozdĺž existujúcich i navrhovaných dopravných trás a pozdĺž hraníc prístavného areálu, prípadne podľa možností zakrytie technológiou.

Potenciálne ohrozenie obytného prostredia a obyvateľstva nadmernou hlučnosťou v dôsledku prevádzky prístavu je možné predikovať najmä vo variantoch č. 3b a 5 vzhľadom k lokalizácii prístavu blízko centra mesta. Aj keď budú dodržané hygienické limity, vplyv zvýšenej prekládkovej činnosti a vyvolanej pozemnej dopravy bude znateľný. V najbližšom okolí prístavu dôjde k zmene hlukovej situácie (pozadia). Na druhej strane dôjde k utlmeniu jestvujúcej hlukovej záťaže z tranzitnej cestnej dopravy v danom území výstavbou plánovaného obchvatu I/64, ktorý prevedie časť dopravy mimo obytné lokality v centre mesta.

Nepriaznivý vplyv hluku bol konštatovaný aj na faunu, najmä pri prevádzke v prírodne hodnotných lokalitách. Ako vyplýva zo štúdií správania živočíchov, sú napr. niektoré vtáky výrazne ovplyvňované hladinou hluku v okolí ciest. V miestach s vyšším hlukovým zaťažením hrozí vysoké znížovanie počtu hniezdiacich vtákov. Niektoré druhy tiež územia opúšťajú a nehniezdia v nich. Na druhej strane sú známe prípady, keď niektoré druhy vyhľadávajú priemyselné areály kvôli špecifickým hniezdnym podmienkam napriek vysokému hluku. Detailné posúdenie vplyvu na faunu bude predmetom nasledujúcej fázy prípravy.

Z pohľadu hluku a vibrácií možno považovať všetky varianty za porovnateľné, pretože ich technické prevedenie musí zabezpečiť neprekročenie hygienických limitov. Variant č. 1b má významný nepriamy pozitívny vplyv, nakoľko odvádza dopravu a jej hlukové prejavy z intravilánu mesta. Všetky varianty rozvoja prístavu predstavujú rovnaký pozitívny vplyv v regionálnom dosahu zodpovedajúci začleneniu vodnej dopravy do multimodálneho logistického reťazca (zníženie cestnej dopravy). Významnosť vplyvu na hlukovú situáciu je vyššia v prípade variantov č. 3b a 5 vzhľadom k ich pozícii v zastavanom území mesta Komárno.

### **Vplyvy na obyvateľstvo**

Vzhľadom na dostatočnú vzdialenosť variantu č. 1b od trvalo obývaných objektov sa nepredpokladá závažný vplyv prevádzky nového nákladného prístavu na zdravie obyvateľstva dotknutej obce. Redislokácia prístavu do lokality Veľký Harčáš naopak podporuje ochranu obyvateľov pred hlukom, zníženie imisnej záťaže a zníženie dopravných zápch a potenciálnej dopravnej nehodovosti v obytnom území mesta. Lokálne negatívne vplyvy variantu č. 1b treba očakávať v súvislosti s potrebným dopravným napojením nového prístavu na verejnú infraštruktúru (železničné a cestné napojenie). Skvalitnenie verejného priestoru (v prípade transformácie nepoužívanej prístavnej zóny v strede mesta na mestskú oddychovú zónu s parkovými úpravami) prispieje k zvýšeniu kvality životného prostredia v meste a väčšej pohode obyvateľov mesta s pozitívnym dopadom na ich zdravotný stav. Očakáva sa pozitívny vplyv na sociálne determinanty zdravia, keďže rozšírenie úrovne činností vykonávaných v prístave prinesie úžitok obyvateľom z ekonomického hľadiska v podobe zvýšenia zamestnanosti a vytvorenia nových pracovných miest spojených s prístavnou činnosťou, tiež aj s rozvojom turizmu v revitalizovanom historickom centre mesta.

Modernizácia činnosti verejného prístavu bude vo variantoch č. 3b a 5 smerovať k obmedzeniu súčasných negatívnych vplyvov. Z pohľadu koncentrácie emisií (vrátane hlukových) nastane mierne zhoršenie miestnych životných podmienok pre niektorých obyvateľov mesta, prípadne aj návštevníkov historického centra mesta.

Možné zhoršenie imisných pomerov vplyvom realizácie rozvoja prístavných činností v zastavanom území bude z veľkej časti kompenzované znížením tranzitnej automobilovej dopravy v centre mesta (bola zahájená výstavba obchvatu mesta riešiacia odklon tranzitnej dopravy po ceste prvej triedy I/63 a I/64 z centra mesta) a modernizáciou technológie prekládky. Konkrétny dopad na zdravie a prípadné opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov



budú riešené v prípade výberu variantu po spracovaní jeho technického riešenia. Predbežne možno odhadovať, že v blízkosti zástavby je navrhnutá prevádzka prístavu realizovateľná pri dodržaní hygienických limitov, podobne ako u niektorých iných riečnych mestských prístavov.

Očakáva sa neutrálny alebo mierne pozitívny vplyv na sociálne determinanty zdravia, keďže modernizácia a rozšírenie ponuky služieb poskytovaných vo verejnom prístave umožní minimálne zachovanie pracovných príležitostí pre miestnych obyvateľov, alebo mierne zvýšenie zamestnanosti. Modernizácia prístavu tiež môže zvýšiť atraktivnosť niektorých pamiatok, najmä Pevnostného systému Komárno.

### **Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky**

V prípade variantu č. 1b sú potenciálne negatívne vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nevýznamné, nakoľko evidované záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej lokality verejného prístavu. S ohľadom na množstvo archeologických pamiatok v širšom okolí nie je možné vylúčiť výskyt archeologických nálezov v mieste stavby. Pred prípadnou výstavbou sa predpokladá vykonanie archeologického prieskumu.

Presun prístavu do lokality Harčáš ponúka potenciál významných pozitívnych vplyvov v centrálnej polohe mesta a jeho historickej časti - zníženie emisií a hlukovej hladiny znížením dopravného zaťaženia a možnosť citlivej urbanistickej transformácie priestoru rešpektujúcej zachovanie a ochranu historických dominánt a symbolov mesta (parkové úpravy, pobrežná promenáda, pešie prepojenie historického jadra s riekou, nové priestory pre spoločenské využitie, a pod.). Vylúčením prístavu z centrálnej časti mesta budú pamiatková zóna ako aj Pevnostný systém vnímateľné bez rušivých vplyvov zo všetkých významných (hodnotných) pohľadových uhlov.

Rozvoj prístavných činností vo východnom bazéne (variant č. 3b) bude znamenať pokračovanie vplyvov prevádzky prístavu na hranici pamiatkovej zóny mesta a v tesnej blízkosti národnej kultúrnej pamiatky „Systém opevnenia na sútoku riek Dunaja a Váhu v Komárne – Komárom“ – pevnostný systém Komárno. Predpokladá sa otvorenie pohľadu z parku pri pevnosti na Dunaj a čiastočné sprístupnenie niektorých plôch obyvateľom mesta.

Rozvoj prístavu doplnený o plochy pri ústí Váhu (variant č. 5) umožní presun časti existujúcich aktivít ďalej od pamiatkovej zóny mesta Komárno, no stále v ochrannom pásme Pevnostného systému Komárno. Rozvoj prístavných činností na pravom brehu Váhu pri jeho ústí si vyžiada nutnosť úpravy plavebnej dráhy na Váhu a výstavbu prístavnej hrany.

Intenzifikácia prevádzky prístavu bude zahŕňať vybudované prístavisko pre osobnú lodnú dopravu so zázemím pre turistov a užívateľov vrátane návštevníkov mesta a v západnom bazéne bude vyčlenený priestor pre malé a turistické plavidlá s možnosťou prenájmu priestorov v rekonštruovaných skladových objektoch. Medzi týmito priestormi (státie lodnej osobnej dopravy a státie malých plavidiel) bude priestor pre rekonštruovaný nákladný prístav. Bude vypracovaná zastavovacia štúdia pre všetky uvažované úpravy a tieto budú postupne realizované. Predpokladá sa, že nové objekty v prístave budú pripravené tak, aby bolo možné prelínať funkciu mesta a prístavu. Predpokladá sa výškové obmedzenie objektov, aby nedochádzalo ku zhoršeniu súčasnej pohľadovej línie mesta pri významných pohľadoch (napr. z Dunaja a z príjazdovej komunikácie z hraničného priechodu s Maďarskou republikou). Skrátením prístavnej hrany o úsek v tesnej blízkosti pevnosti (ochrannom pásme pevnosti) sa dosiahne náprava rušivého stavu súčasnej prevádzky prístavu na pamiatkovú hodnotu starej a novej pevnosti pri charakteristickom pohľadovom uhle z Dunaja (pohľadovo najexponovanejší). Posun prístavu mimo uvedený priestor umožní prepojenie časti nábrežia s kultúrnou pamiatkou a využitie tejto časti dunajskej línie mesta ako voľnočasová a rekreačná zóna.

### **Vplyvy presahujúce štátne hranice**

V rámci výstavby a vykonávania prístavnej činnosti v hodnotených variantoch nebudú vytvárané žiadne významné vplyvy presahujúce štátne hranice Slovenskej republiky.

Významné negatívne ani pozitívne cezhraničné vplyvy na ovzdušie neboli u žiadneho variantu strategického dokumentu identifikované. Cezhraničný vplyv sa môže prejavovať len málo významne v blízkom okolí hraníc, a to pozdĺž vodnej cesty, ktorá už v súčasnosti existuje. Dôjde iba k málo významnej zmene intenzity dopravy na tejto trase, teda bez významných dopadov na imisnú situáciu.

Šírenie hluku z prístavnej činnosti a dopravného napojenia prístavu musí splňať už na slovenskej strane prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí a neočakávajú sa preto vplyvy na hlukovú situáciu lokalít v blízkosti štátnej hranice. V rámci projektovej prípravy vybraného variantu bude pre konkrétne riešenie potrebné spracovať hlukový štúdiu, ktorá bude detailne vyhodnocovať vplyv na hlukovú situáciu v dotknutom okolí.

U rozvoja prístavu v hodnotených variantoch sa neočakáva nežiadúce ovplyvnenie kvalitatívneho ako aj kvantitatívneho stavu vodného toku Dunaj (mimo havarijných udalostí identifikovaných ako málo významné riziko, ktoré je minimalizované zavedenými regulačnými opatreniami a postupmi).

Potenciálne cezhraničné vplyvy môžu byť vnímané v prípade ovplyvnenia jestvujúceho krajinného rázu umiernením prístavu v novej geografickej polohe západne od osady Veľký Harčáš (variant 1b). Tento vizuálny vplyv navrhovaného prístavu na krajinný ráz bude v riešenom území málo významný až nevýznamný. Priestor prístavu bude odtienený lesnými porastmi pozdĺž Dunaja a len v priestore vjazdového objektu bude brehová vegetácia prerušená a sprístupnený priehľad do logistického parku v krajinskej panoráme. Možný zásah do pohľadových horizontov z maďarskej strany Dunaja je výrazne redukovaný brehovými porastmi, takže ovplyvnenie blízkych výhľadov je významne obmedzené.

Z hodnotenia vplyvov strategického dokumentu na predmety ochrany územia sústavy Natura 2000 vyplýva, že Masterplan vo variantoch č. 3b a 5 nebude mať významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany územia ÚEV Duna és ártere (HUDI20034). Identifikované boli iba potenciálne vizuálne vplyvy vo variante 1b, hodnotené ako nevýznamné a potenciálne mierne negatívne vplyvy na predmety ochrany ÚEV Duna és ártere (HUDI20034) vo variante 1b, hodnotené ako nevýznamné.

Strategický dokument modernizácie prístavu Komárno zohľadňuje európsky rozmer dunajskej plavby a bude riešený v rámci medzinárodných štandardov. Predpokladá sa spolupráca s rezortným partnerom na maďarskej strane, no významné negatívne environmentálne vplyvy strategického dokumentu vrátane vplyvov na zdravie sa neočakávajú.

V predpokladanom objeme tovaru pre prístav Komárno sa neráta s tovarom privázaným z územia Maďarska. Za týchto podmienok možno odôvodnene predpokladať, že realizáciou strategického dokumentu nedôjde k žiadnym významným cezhraničným vplyvom.

### **V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)**

Z hodnotenia možných vplyvov strategického dokumentu na lokality sústavy chránených území Natura 2000 je možné predbežne odhadnúť, že Masterplan bude mať významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany sústavy Natura 2000 v predloženom variante č. 1b.

Masterplan pravdepodobne nebude mať významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany sústavy Natura 2000 v predložených variantoch č. 3b a 5 aj keď je potrebné zdôrazniť, že v prípade hodnotenia týchto variantov (č. 3b a 5) je vo vyhodnotení vyššia miera neurčitosti a metodologickej nepresnosti.

Až pri projektovej príprave jednotlivých stavieb bude možné podrobnejšie preskúmať predpokladaný vplyv, nakoľko tak budú k dispozícii konkrétne údaje o rozsahu vplyvov na predmety ochrany a tiež údaje o možnostiach zmiernenia tohto vplyvu vzhľadom na konkrétne podmienky na lokalite.

Preto bolo hodnotenie vplyvov v rámci správy o hodnotení vykonané iba rámcovo, so všeobecným konštatovaním predpokladaných vplyvov a možných opatrení na ich zmiernenie alebo elimináciu.

Pri nasledujúcich navrhovaných činnostiach plynúcich z hodnoteného strategického dokumentu, bude uplatnený proces EIA, kde budú vplyvy vyhodnotené na základe väčšieho detailu. V prípade kontaktu aktivít s lokalitami sústavy chránených území Natura 2000 budú podliehať procesu hodnotenia podľa čl. 6.3 a 6.4 smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, vychádzajúc z § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov v spojitosti s ustanoveniami zákona.

Práve v súvislosti s vyššie uvedenými neurčitostami s hodnotením zvýšenia intenzity dopravy, kvantifikovania kumulatívnych vplyvov na chránené vtáčie územie Dunajské Luhy (ďalej len „CHVÚ Dunajské Luhy“) aj s prihliadnutím na fakt, že pre túto chránenú lokalitu už boli v minulosti vypracované a realizované kompenzačné opatrenia a taktiež v súvislosti s korektným vyhodnotením vplyvu na stanovené ciele ochrany v CHVÚ Dunajské Luhy, je dôležité toto zahrnúť a dôkladne vyhodnotiť vplyvy činností v ďalších projektových stupňoch v rámci procesu EIA. A to najmä preto, že kvôli vyššie spomenutým dôvodom nie je možné jednoznačne vylúčiť významne negatívny vplyv hodnoteného strategického dokumentu na lokality sústavy chránených území Natura 2000 a to pri všetkých posudzovaných variantoch.

## VI. ZÁVERY

### 1. Výsledok procesu posudzovania

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom bol hodnotený návrh samotného strategického dokumentu, kvalita zhodnotených výsledkov, ich výpovedná hodnota, strategické ciele a spôsob ich dosiahnutia, a pri ktorom sa zväžil stav využitia územia, únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov na životné prostredie na chránené územia a zdravie obyvateľstva, so zreteľom na ich pravdepodobnosť, rozsah a trvanie, so zameraním na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na cezhraničnej, národnej a regionálnej úrovni, úroveň spracovania oznámenia, určený rozsah hodnotenia, úroveň spracovania správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu, znenie odborného posudku, výsledku verejného prerokovania, stanovísk a konzultácií počas celého priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a za súčasného stavu poznania

#### sa odporúča

schválenie strategického dokumentu „**Strategický plán rozvoja verejného prístavu Komárno – Master Plan**“ za predpokladu dodržania odporúčaní uvedených v kap. VI. 3 tohto záverečného stanoviska.

## 2. Odsúhlasený variant

Na schválenie a realizáciu sa odporúča strategický dokument vo variante č. 3b, upravený podľa odporúčaní, ktoré smerujú k dopracovaniu strategického dokumentu (kap. VI. 3 tohto záverečného stanoviska), nakoľko je environmentálne prijateľný a realizovateľný. Uvažované variantné riešenie zohľadňuje ciele a geografický rozmer strategického dokumentu. Dôvody, ktoré zavázili pri výbere vhodného variantu strategického dokumentu sú uvedené v kapitole VI. 4 tohto záverečného stanoviska

## 3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu

V súvislosti s prijímaním a schvaľovaním návrhu spracovaného návrhu riešenia strategického dokumentu odporúča MŽP SR dopracovať, upraviť alebo doplniť predmetný návrh strategického dokumentu o požiadavky a pripomienky uvedené nižšie, ktoré boli vznesené dotknutými orgánmi a verejnosťou alebo vznikli v procese posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, resp. v procese pripomienkovania konceptu riešenia strategického plánu rozvoja verejného prístavu Komárno:

- Pri technickom návrhu i prevádzke dôsledne minimalizovať dopady na imisnú situáciu v dotknutom území (elektrifikácia mechanizácie, obmedzovanie sekundárnej prašnosti);
- Dbieť o ochranu podzemných a povrchových vôd a prispôbiť technické riešenie miestnym pomerom, pri návrhu vytvárať predpoklady pre pasívne zabránenie nežiaduceho úniku nebezpečných látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd;
- Prehĺbovanie dna nevykonávať na dlhých spojitých úsekoch;
- Nedopustiť prekračovanie limitných hladín hluku. Pri návrhu protihlukových opatrení využívať poznatky a skúsenosti strategických hlukových máp a akčných plánov ochrany pred hlukom. V prípade nutnosti je potrebné navrhovať protihlukové opatrenia v danej lokalite na základe spracovaných štúdií;
- Technické návrhy navrhovaných činností (zámerov) vyplývajúcich zo strategického dokumentu riešiť po dohode s príslušným orgánom ochrany prírody a krajiny;
- Pri úprave dna a brehov vodných tokov použiť v maximálnej možnej miere prírodné materiály, najmä kameň;
- V maximálnej možnej miere navrhnuť sprievodné porasty (izolačnú zeleň);
- Vypracovať konkrétny technický návrh v koordinácii s orgánom pamiatkovej ochrany
- Rozpracovať koncepciu rozvoja uvoľnených plôch po súčasnom prístave na úrovni parkovo upravených plôch verejnej zelene s napojením na vodnú plochu rieky a využitím aj ako prvku územného systému ekologickej stability lokálnej úrovne;
- Protihlukové steny ozeleniť vhodnými popínavými drevinami;
- Pred návrhom samotných činností, resp. schválením samotného strategického dokumentu je potrebné brať na zreteľ fakt, že je potrebné navrhnuť technické zmierňujúce opatrenia (v rámci strategického dokumentu a navrhovaných činností) pre obmedzenie vplyvu na CHVÚ Dunajské luhy (kumulatívne je pre niektoré predmety ochrany naplnená únosnosť prostredia), aby sa predišlo komplikácii (prípadnému významne negatívnemu vplyvu) s prípravou a schválením strategického dokumentu a následným návrhom jednotlivých činností.

V textovej časti návrhu strategického dokumentu na základe došlých vyjadrení a stanovísk je potrebné priamo doplniť či upraviť nasledovné:

- V časti 2.4 „Dunajská vodná cesta“, podkapitola 2.4.1 „Situácia“ je uvedené, že celoročné využitie a spoľahlivá prevádzka vodnej cesty Dunaj je stanovená podľa dohody AGN na 240 dní v roku; do príslušného textu doplniť „Avšak podľa poznámky pod čiarou č. 8 v prílohe III dohody AGN v prípade úsekov prírodných riek proti prúdu, ktoré sa vyznačujú často meniacou sa hladinou vody v dôsledku výraznej priamej závislosti od podmienok počasia, sa odporúča uvádzať priemer počas najmenej 300 dní ročne“;
- V časti 3.5 „Dostupnosť prístavu Komárno pre plavidlá a ich parametre“, podkapitola 3.5.4 „Obmedzenie uzatváracieho objektu“ doplniť do druhého odseku za text „alebo 60 % počas plavebného obdobia“ do zátvorky nasledovný text: „V prípade úsekov prírodných riek proti prúdu, ktoré sa vyznačujú často meniacou sa hladinou vody v dôsledku výraznej priamej závislosti od podmienok počasia, sa odporúča uvádzať priemer počas najmenej 300 dní ročne“;
- V časti 4 „Analýza dopytu“ pod grafom č. 6 - v texte odseku „V prvom kroku...“ upraviť znenie druhej vety tak, aby bolo identifikovateľné o aké „hodnoty“ ide;
- na strane 19 v časti „Strategické dokumenty a politiky SR“ v oblasti vodného hospodárstva uviesť, aktuálne verzie strategických dokumentov v oblasti vodného hospodárstva, t.j. Vodný plán Slovenska (aktualizácia 2021), Plán rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie Slovenskej republiky na roky 2021 – 2027;
- prihliadať a akceptovať existujúce strategické a rozvojové zámery na železničnej infraštruktúre:
  - o „Štúdia uskutočniteľnosti Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava - Dunajská Streda- Komárno“ (NDCon s.r.o.;2021).
  - o „Štúdia realizovateľnosti IV. paneurópskeho železničného koridoru štátna hranica ČR/SR - Kúty - Bratislava - Nové Zámky – Štúrovo/Komárno - štátna hranica SR/MR“ (Výskumný úrad dopravný, a.s.; 2015).

#### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu**

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväžil význam očakávaných vplyvov na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na cezhraničnej, národnej a regionálnej úrovni, úroveň spracovania oznámenia, určený rozsah hodnotenia, úroveň spracovania správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu, znenie odborného posudku, výsledku verejného prerokovania, stanovísk a konzultácií počas celého priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a za súčasného stavu poznania bolo toto stanovisko vypracované podľa § 14 zákona.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od všetkých dotknutých subjektov a verejnosti. Vyhodnotenie stanovísk je uvedené v kapitole III. 6 tohto záverečného stanoviska.

V priebehu procesu posudzovania vplyvov boli zhodnotené všetky očakávané vplyvy (pozitívne aj negatívne) návrhu strategického dokumentu na životné prostredie popísané v správe o hodnotení, stanoviskách dotknutých orgánov a v odbornom posudku pre všetky posudzované varianty vrátane nulového variantu. V správe o hodnotení sú na základe rovnakého pozitívneho vplyvu na životné prostredie a verejné zdravie či iné regionálne dopady odporúčené zhodne variant č. 3b a variant č. 5.

Tieto varianty umiestňujú prístav do súčasnej lokality, resp. čiastočne uvoľňujú priestor

pred pevnostným systémom pre turistické a iné využitie a odsúvajú niektoré aktivity ďalej od centra mesta Komárno k ústiu rieky Váh.

MŽP SR na schválenie a realizáciu odporúča strategický dokument vo variante č. 3b. V tomto variante sa predpokladá vybudovanie prístavu v lokalite východného bazéna od súčasného premostenia bazéna smerom k sútoku s Váhom. Predpokladá sa vybudovanie státi plavidiel pri zvislej hrane v dĺžke 223 m (2 prístavné polohy pre preklad) s vyčkávacími polohami krátkodobými. Špičkový preklad je možný v hodnote 4 000 ton/deň a 600 tis. ton/rok. Pri premostení bazéna by mohla byť vybudovaná poloha pre preklad Ro-Ro, najmä pre preklad nových automobilov. Usporiadanie prístavu by bolo také, aby nebol uzavretý pohľad z parku pri hrade na Dunaj.

Výška stavieb by bola taká, aby stavby nekonkurovali okolitej výstavbe a pokiaľ to bude možné, konštrukcie stavieb by boli využité aj pre návštevníkov (vyhliadkové plošiny, sedenie) tak, aby sa mohlo mesto prelínať s prístavom. Zároveň existujúce budovy medzi vlečkou v prístave a ulicou Dunajské nábrežie budú tvoriť clonu medzi vykonávanou prekládkou a centrom mesta, a tým dôjde k obmedzeniu vplyvu prašnosti a hlučnosti pri prevádzke nákladného prístavu.

Napojenie na železnicu sa predpokladá na existujúcu železničnú vlečku do stanice Komárno. Vzhľadom na to, že cestné napojenie existujúceho prístavu je nevyhovujúce (vedené cez obytné územia), je možné realizovať cestné napojenie upravením a rozšírením existujúcej komunikácie po pravom brehu Váhu a jej napojením pred mostom cez Váh na komunikáciu I/63 Komárno – Štúrovo alebo realizovať prepojenie tzv. Eötvösovej ulice so štátnou cestou I/64.

Pre státie osobných kajutových lodí by boli vyčlenené polohy vo východnom bazéne východne od nákladnej časti blízko Pevnosti Komárno. V rovnakej lokalite by potom mohli kotviť plavidlá LOD poskytujúce krátkodobé výlety. Na ploche dnešného prístavu by bolo umožnené státie autobusov a osobných vozidiel zákazníkov lodnej dopravy. Tento variant je z väčšej časti navrhnutý vo východnej časti prístavu, ktorá nie je chránená existujúcou protipovodňovou ochranou mesta. Ponúka sa možnosť pri prebudovaní šikmého nábrežného múru na zvislú stenu, navýšiť pri tejto príležitosti korunu múru tak, aby zároveň slúžil k ochrane prístavu na Q<sub>100</sub>.

Variant s umiestnením prístavu v existujúcom areáli neponúka žiadne možnosti plošného rozvoja prístavu, iba rozvoj vybavenia a ponúkaných služieb v rámci prístavu.

Do doby životnosti budú ponechané aktivity na súčasnom prekladisku tekutých produktov. Súčasne bude zachované státie plavidiel s nebezpečným tovarom v doterajšom umiestnení, pričom bude splnená odstupová vzdialenosť 100 m státi plavidiel od osídlených oblastí, občianskeho vybavenia alebo skladovacích nádrží, ktorá je daná Európskou dohodou o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ADN).

Západný bazén prístavu by bol využitý pre státie malých a športových plavidiel a ako dlhodobé státie nákladných plavidiel. Možnosť využitia západného bazéna pre športové plavidlá bude v ďalšej fáze Štúdie realizovateľnosti prediskutované s ostatnými užívateľmi západného bazéna a najmä s Dopravným úradom. Brehová časť by bola využitá ako zázemie prístaviska malých plavidiel a bola by sprístupnená obyvateľom a návštevníkom Komárna.

MŽP SR odôvodňuje výber variantu č. 3b aj na základe skutočností, že:

- je plne v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou mesta Komárno,
- je umiestnený mimo ochranného pásma národnej kultúrnej pamiatky - Pevnostný systém Komárno, teda je v súlade so záujmami pamiatkovej starostlivosti,
- z pohľadu záujmov ochrany prírody je akceptovateľný a preferovaný zo strany Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru štátnej správy ochrany prírody a Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky,
- z pohľadu možných vplyvov na obyvateľstvo mesta Komárno je akceptovateľný aj pre

- zainteresovanú verejnosť,
- z pohľadu cezhraničných vplyvov je akceptovateľný a preferovaný dotknutou maďarskou stranou,
  - poskytuje možnosť využitia súčasného železničného a cestného napojenia,
  - nižšie investičné náklady oproti ostatným posudzovaným variantom,
  - poskytuje možnosť postupného budovania bez prerušenia prevádzky,
  - bude situovaný na pozemkoch vo vlastníctve obstarávateľa,
  - prekládka nákladného prístavu bude realizovaná vo východnom bazéne, dôjde teda k obmedzeniu vplyvu prašnosti a hlučnosti na obytnú zónu pri západnom bazéne,
  - existujúce budovy medzi vlečkou v prístave a ulicou Dunajské nábrežie budú tvoriť clonu medzi vykonávanou prekládkou a centrom mesta,
  - usporiadanie prístavu bude také, aby nebol uzavretý pohľad z parku pri pevnosti na Dunaj,
  - nákladný prístav nie je obmedzený limitmi vjazdového objektu do západného bazéna,
  - poskytuje možnosť využitia plôch a objektov prístavu pri západnom bazéne pre sprístupnenie obyvateľom mesta Komárno aj užívateľom rekreačného prístavu (občianska vybavenosť - zázemie, kaviarne, reštaurácie, obchody), pričom ekonomické prínosy budú vyhodnotené v ďalšej fáze Štúdie realizovateľnosti.

Predložená správa o hodnotení, ani písomné stanoviská, či odborné posúdenia nepreukázali skutočnosti, ktoré by znamenali spoločensky neprijateľné riziko vážneho poškodenia životného prostredia, či ohrozenia zdravia obyvateľstva, prípadne by znemožňovali schválenie strategického plánu. Zvážili sa všetky riziká navrhovaných variantov z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie, na základe čoho bolo preukázané, že strategický dokument je možné schváliť a v praxi realizovať. Žiadny z dotknutých orgánov nevzniesol pripomienku, ktorá by zásadným spôsobom obmedzovala alebo znemožňovala schválenie strategického dokumentu.

Na základe uvedeného MŽP SR súhlasí so schválením strategického dokumentu vo variante č. 3b s podmienkou realizácie opatrení a podmienok uvedených v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

Všetky oboznámené a dotknuté subjekty procesu posudzovania mali možnosť predložiť stanoviská, prípadne určiť podmienky. Možnosť podať stanovisko mala aj verejnosť. Na MŽP SR bolo podľa § 12 zákona doručených 13 písomných stanovísk. Relevantné podmienky z doručených stanovísk pre strategický dokument sú zakomponované do opatrení v časti VI. 3 tohto záverečného stanoviska.

## 5. Návrh monitoringu

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

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie spočíva podľa § 16 ods. 2 zákona v:

- systematickom sledovaní a vyhodnocovaní jeho vplyvov,
- vyhodnocovaní jeho účinnosti,
- zabezpečení odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe ohodnotení strategického dokumentu so skutočným stavom.

Monitorovaním a zabezpečením prepojenia informácií z monitorovania s plánovaním by malo smerovať k tomu, že Masterplan dosiahne svoje ciele a že sa implementujú prípadné navrhované zmierňujúce opatrenia. Monitorovanie môže tiež poskytnúť hodnotnú spätnú väzbu, ktorá pomôže zlepšiť predpovede v budúcich analýzách.

Ak obstarávateľ zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie posudzovaného podľa tohto zákona sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení, je v zmysle § 16 ods. 3 zákona povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.

Až ďalšia projektová príprava určí presnú lokalizáciu všetkých zdrojov hluku, emisií a pod., resp. definuje vplyvy, ktoré bude potrebné monitorovať.

Rámcovo je už teraz ale možné definovať zameranie monitoringu, ktorý bude potrebné realizovať.

Na základe sledovania výkonnostných charakteristík prístavu – ročný prekládkový výkon prístavu a intenzity prepravných prúdov železničnej a cestnej dopravy a ich pomeru bude potrebné monitorovať nasledujúce:

- monitorovanie úrovne imisnej situácie,
- monitorovanie hladín hluku z dopravy vo vonkajšom prostredí,
- monitoring vplyvu na dotknuté predmety ochrany (faunu a flóru).

Monitoring bude potrebné lokalizovať do najviac exponovaných lokalít, resp. na miesta kde bude potrebné overiť účinnosť zmierňujúcich opatrení.

## **6. Vyhlásenie sumarizujúce, ako boli začlenené úvahy o environmentálnych aspektoch do strategického dokumentu, ako bola zohľadnená správa o hodnotení strategického dokumentu, ako boli zohľadnené stanoviská verejnosti k správe o hodnotení strategického dokumentu, výsledky uskutočnených konzultácií, dôvody výberu schváleného strategického dokumentu v porovnaní s inými prijateľnými variantmi a informácia o opatreniach, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom**

Po preštudovaní návrhu strategického dokumentu a správy o hodnotení boli primerane zohľadnené environmentálne aspekty na základe dostupných informácií. Navrhované opatrenia uvedené v strategickom dokumente, v správe o hodnotení a odbornom posudku sú zamerané na ochranu obyvateľstva a minimalizáciu vplyvov na sledované zložky životného prostredia.

Počas procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie boli na MŽP SR doručené aj stanoviská verejnosti, ktoré sú patrične zohľadnené v záverečnom stanovisku. Rovnako boli patrične zohľadnené aj ostatné pripomienky doručené od dotknutých orgánov štátnej správy a samosprávy. Relevantné pripomienky boli zapracované do návrhu riešenia strategického dokumentu. Podrobnejší popis pripomienok zaslaných v procese posudzovania vplyvov tohto strategického dokumentu je uvedený a vyhodnotený v kapitole 3.1 odborného posudku a III.6 záverečného stanoviska. Pripomienky sú zapracované do odporúčaní na prepracovanie a dopracovanie návrhu strategického dokumentu, kapitola VI.3 záverečného stanoviska.

Návrh výberu variantu riešenia strategického dokumentu je odporúčaný na základe doručených stanovísk ku konceptu riešenia strategickému dokumentu a k správe o hodnotení a predpokladaných pozitívnych a negatívnych vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva.

Návrh monitoringu uvedený v kapitole VI.5 reflektuje súčasný detail poznania problematiky a predpokladaných vplyvov, ako aj sledované ciele minimalizácie vplyvu na obyvateľstvo a okolitú prírodu, resp. chránené územia.



## **7. Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov**

Dotknutá verejnosť podľa § 6a zákona je verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred schválením. Medzi dotknutú verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov patrí fyzická osoba staršia ako 18 rokov podľa § 6a ods. 2 písm. a) zákona, právnická osoba podľa § 6a ods. 2 písm. b) a občianska iniciatíva podľa § 6a odseku 2 písm. c) a § 6a ods. 3 zákona.

MŽP SR, dotknutá obec Komárno a obstarávateľ strategického dokumentu v priebehu posudzovania vplyvov posudzovaného strategického dokumentu vykonali všetky zákonom požadované kroky v zákonom stanovených lehotách, aby sa informácia o spracovanom oznámení (§ 5 a § 6 zákona) a o správe o hodnotení (§ 9 a § 10 zákona), ako aj informácia o verejnom prerokovaní správy o hodnotení (§ 11 zákona) a o možnosti predložiť pripomienky dostala k čo najširšej verejnosti.

V procese posudzovania strategického dokumentu bola identifikovaná dotknutá verejnosť: Občianske združenie Nec Arte Nec Marte – Komárom-Komárno, v zastúpení predsedom Ing. Róbertom Dobim a Združenie domových samospráv. Za dotknutú verejnosť možno považovať aj Železnice Slovenskej republiky a oslovené organizácie rezortu Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, VODOHOSPODÁRSKA VÝSTAVBA, štátny podnik a SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik.

## **VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

### **1. Spracovatelia záverečného stanoviska**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie  
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie  
RNDr. Erik Ducár, PhD.

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky  
Útvar hlavného hygienika rezortu  
Oddelenie oblastného hygienika Bratislava  
MUDr. Iveta Dubrovová, PhD., MPH.

### **2. Potvrdenie správnosti údajov podpísom oprávneného zástupcu príslušného orgánu.**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Sekcia posudzovania vplyvov na životné prostredie  
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie  
Mgr. Michaela Seifertová  
generálna riaditeľka sekcie

### **3. Miesto a dátum vydania stanoviska**

Bratislava, 09. 02. 2023

### **Poučenie**

Posudzovanie vplyvov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie podľa zákona sa nevykonáva podľa zákona č. 71/1967 Z. z. o správnom konaní (správny

poriadok) v znení neskorších predpisov, a preto sa voči nemu nemožno odvolať. Toto záverečné stanovisko možno preskúmať súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov.

Doručuje sa:

1. Mesto Komárno, Námestie generála Klapku 1, 945 01 Komárno
2. Verejné prístavy, a. s., Prístavná 10, 821 09 Bratislava
3. Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P. O. BOX 218, 851 02 Bratislava
4. Občianske združenie Nec Arte Nec Marte – Komárom-Komárno, Ing. Róbert Dobi, Ul. I. Madácha 2792/4, 945 01 Komárno
5. Okresný úrad Komárno, odbor starostlivosti o životné prostredie, Záhradnícka 6, 945 01 Komárno
6. Okresný úrad Komárno, pozemkový a lesný odbor, Záhradnícka 6, 945 01 Komárno
7. Okresný úrad Komárno, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Záhradnícka 6, 945 01 Komárno
8. Okresný úrad Komárno, odbor krízového riadenia, Záhradnícka 6, 945 01 Komárno
9. Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie, Štefánikova trieda 69, 949 01 Nitra
10. Okresný úrad Nitra, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Štefánikova trieda 69, 949 01 Nitra
11. Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, Rázusova 2A, 94901 Nitra
12. Krajský pamiatkový úrad Nitra, Námestie Jána Pavla II. 8, 949 01 Nitra
13. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Komárne, Mederčská 39, 945 01 Komárno
14. Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Komárne, Družstevná 16, 945 01 Komárno
15. Dopravný úrad – divízia vnútrozemskej plavby, Ostrov Sv. Alžbety 3098, 945 01 Komárno
16. Vodohospodárska výstavba, š. p., Karloveská 2, P. O. BOX 45, 842 04 Bratislava
17. Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., Odštepny závod Bratislava, Karloveská 2, 842 17 Bratislava
18. Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, odbor stratégie a zahraničnej spolupráce, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
19. Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, sekcia stratégie, Mlynské nivy 44/A, 827 15 Bratislava 212
20. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia vodnej dopravy, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
21. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
22. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd, TU
23. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia zmeny klímy a ochrany ovzdušia, TU
24. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, TU
25. Ministry of technology and industry, department of environmental preservation, Apáczai Csere János u. 9., 1051 Budapest, Hungary