

## Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice - Ťahanovce

Správa o hodnotení navrhovanej činnosti vypracovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

marec 2025

## OBSAH

Úvod .....	5
<b>A. ZÁKLADNÉ ÚDAJE.....</b>	<b>6</b>
I. Základné údaje o navrhovateľovi .....	6
1.1. Názov (meno).....	6
1.2. Identifikačné číslo .....	6
1.3. Sídlo.....	6
1.4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa.....	6
1.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie.....	6
II. Základné údaje o navrhovanej činnosti .....	7
2.1. Názov.....	7
2.2. Účel.....	7
2.3. Užívateľ.....	7
2.4. Charakter navrhovanej činnosti.....	7
2.5. Umiestnenie navrhovanej činnosti .....	7
2.6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti.....	8
2.7. Dôvod umiestnenia v danej lokalite. ....	8
2.8. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti .....	9
2.9. Popis technického a technologického riešenia .....	9
2.10. Varianty navrhovanej činnosti .....	16
2.11. Celkové náklady (orientačné).....	16
2.12. Dotknutá obec .....	16
2.13. Dotknutý samosprávny kraj.....	16
2.14. Dotknuté orgány.....	16
2.15. Povoľujúci orgán .....	17
2.16. Rezortný orgán.....	17
2.17. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov .....	17
2.18. Vyjadrenie o vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.....	17
<b>B. ÚDAJE O PRIAMYCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIAI. ....</b>	<b>18</b>
I. Požiadavky na vstupy .....	18
1.1. Pôda.....	18
1.2. Voda.....	18
1.3. Suroviny.....	18
1.4. Energetické zdroje .....	19
1.5. Nároky na dopravu a inú infraštruktúru .....	19
1.6. Nároky na pracovné sily. ....	20
II. Údaje o výstupoch .....	20
2.1. Ovzdušie.....	20
2.2. Odpadové vody.....	20
2.3. Odpady .....	21
2.4. Hluk a vibrácie.....	22
2.5. Žiarenie a iné fyzikálne polia .....	22
2.6. Zápach a iné výstupy.....	22
2.7. Doplňujúce údaje.....	22
<b>C. KOMPLEXNÁ CHARAKTERISTIKA A HODNOTENIE VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIAI. ....</b>	<b>23</b>

I.	Vymedzenie hraníc dotknutého územia .....	23
II.	Charakteristika súčasného stavu životného prostredia dotknutého územia .....	23
2.1.	Geomorfologické pomery .....	23
2.2.	Geologické pomery .....	23
2.3.	Pôdne pomery .....	24
2.4.	Klimatické pomery .....	24
2.5.	Hydrologické pomery .....	25
2.6.	Fauna a flóra .....	26
2.7.	Krajina .....	28
2.8.	Chránené územia podľa osobitných predpisov a ich ochranné pásma .....	29
2.9.	Územný systém ekologickej stability .....	29
2.10.	Obyvateľstvo .....	30
2.11.	Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti .....	35
2.12.	Archeologické a paleontologické náleziská, geologické lokality .....	35
2.13.	Charakteristika existujúcich zdrojov znečistenia životného prostredia a ich vplyv na životné prostredie ...	36
2.14.	Komplexné zhodnotenie súčasných environmentálnych problémov .....	36
2.15.	Celková kvalita životného prostredia – syntéza pozitívnych a negatívnych faktorov .....	36
2.16.	Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala .....	36
2.17.	Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou .....	37
III.	Hodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a odhad ich významnosti .....	37
3.1.	Vplyvy na obyvateľstvo .....	37
3.2.	Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery .....	38
3.3.	Vplyvy na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy .....	38
3.4.	Vplyvy na ovzdušie .....	38
3.5.	Vplyvy na vodné pomery .....	39
3.6.	Vplyvy na pôdu .....	40
3.7.	Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy .....	40
3.8.	Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz .....	40
3.9.	Vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ich ochranné pásma .....	40
3.10.	Vplyvy na územný systém ekologickej stability .....	40
3.11.	Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme .....	40
3.12.	Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky .....	40
3.13.	Vplyvy na archeologické náleziská .....	40
3.14.	Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality .....	41
3.15.	Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy .....	41
3.16.	Iné vplyvy .....	41
3.17.	Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území .....	42
3.18.	Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi .....	43
3.19.	Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie .....	44
IV.	Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie .....	45
4.1.	Územnoplánovacie opatrenia .....	45
4.2.	Technické opatrenia .....	45
4.3.	Technologické opatrenia .....	46
4.4.	Organizačné a prevádzkové opatrenia .....	46
4.5.	Iné opatrenia .....	47
4.6.	Vyjadrenie k technicko-ekonomickej realizovateľnosti opatrení .....	47
V.	Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu .....	48
5.1.	Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu .....	48
5.2.	Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty .....	48

5.3.	Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu .....	48
VI.	Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy .....	49
6.1.	Návrh monitoringu od začatia výstavby, v priebehu výstavby, počas prevádzky a po skončení prevádzky navrhovanej činnosti. ....	49
6.2.	Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok. ....	49
VII.	Metódy použité v procese hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a spôsob a zdroje získavania údajov o súčasnom stave životného prostredia v území, kde sa má navrhovaná činnosť realizovať .....	49
VIII.	Nedostatky a neurčitosti v poznatkoch, ktoré sa vyskytli pri vypracovaní správy o hodnotení .....	51
IX.	Prílohy k správe o hodnotení .....	51
X.	Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie .....	52
XI.	Zoznam riešiteľov a organizácií, ktoré sa na vypracovaní správy o hodnotení podieľali .....	63
XII.	Zoznam doplňujúcich analytických správ a štúdií, ktoré sú k dispozícii u navrhovateľa a ktoré boli podkladom pre vypracovanie správy o hodnotení.....	63
XIII.	Dátum a potvrdenie správnosti a úplnosti údajov podpisom (pečiatkou) oprávneného zástupcu spracovateľa správy o hodnotení a navrhovateľa. ....	63

## Úvod

Navrhovateľ Zberné suroviny Žilina a.s. predkladá v zmysle § 29 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 č. 24/2006 Z.z.“) správu o hodnotení navrhovanej činnosti „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice – Ťahanovce“ (ďalej len „Zámer“).

Konanie vo veci posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. pre činnosť pod názvom „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice – Ťahanovce“ bolo začaté v roku 2024 doručením Zámeru k navrhovanej činnosti na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcii posudzovania vplyvov na životné prostredie, oddeleniu posudzovania vplyvov na životné prostredie I. (ďalej len „MŽP SR“). Následne na základe prerokovania podľa § 30 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov vo veci navrhovanej činnosti určilo MŽP SR listom č. 8987/2025-11.1/av 2060/2025 2061/2025-int. 2062/2025-N z dňa 16.1.2025 rozsah hodnotenia pre hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti, ktorý vyplynul z doručených stanovísk k navrhovanej činnosti.

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel s celkovou kapacitou 3 000 ks vozidiel/rok, ktoré bude umiestnené v areáli existujúcej prevádzky navrhovateľa, pričom jednotlivé objekty a technológia budú umiestnené vo vlastnom oplotenom areáli, nadväzujúc na jestvujúce objekty na zber, výkup a spracovanie odpadov, ktoré v súčasnosti navrhovateľ prevádzkuje.

Správa je po obsahovej a štruktúrálnej stránke spracovaná v zmysle Prílohy č. 11 zákona č. 24/2006 Z.z. a v rozsahu, ktorý určilo Ministerstvo životného prostredia SR vo svojom liste č. 8987/2025-11.1/av 2060/2025 2061/2025-int. 2062/2025-N z dňa 16.1.2025 na základe prerokovania s navrhovateľom a dotknutými orgánmi. Údaje v Správe komplexne opisujú a vyhodnocujú predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti.

## A. ZÁKLADNÉ ÚDAJE

### I. Základné údaje o navrhovateľovi

#### 1.1. Názov (meno)

Zberné suroviny Žilina a.s.

#### 1.2. Identifikačné číslo

50 634 518

#### 1.3. Sídlo

Kragujevská 3, 010 01 Žilina

#### 1.4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa

RNDr. Peter Krasnec , PhD., MBA - Predseda predstavenstva  
Zberné suroviny Žilina a.s., Kragujevská 3, 010 01 Žilina  
e-mail: pkrasnec@zsza.sk

#### 1.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie

##### **Kontaktné osoby:**

Karel Sikora, environmentálny manažér  
Zberné suroviny Žilina a.s., Kragujevská 3, 010 01 Žilina  
mobil: +421 917 195 557, e-mail: ksikora@zsza.sk

Mgr. Filip Sapák  
ENEX consulting, s.r.o., Hanzlíkovská 1987/85B, 911 05 Trenčín  
tel.: +421 32 286 21 10, mobil: +421 911 414 009, e-mail: sapak@enexconsult.sk

##### **Miesto na konzultácie:**

Zberné suroviny Žilina a.s., Kragujevská 3, 01 01 Žilina  
ENEX consulting, s.r.o., Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín

## II. Základné údaje o navrhovanej činnosti

### 2.1. Názov

Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice – Ťahanovce

### 2.2. Účel

Účelom je vybudovanie zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel. Nové autorizované pracovisko pre spracovanie starých vozidiel sa plánuje vybudovať v jestvujúcom areáli firmy Zberné suroviny Žilina a. s v meste Košice, mestská časť Ťahanovce, kde v súčasnosti navrhovateľ prevádzkuje zariadenie na zber a zhodnocovanie odpadov. Objekty a technológia budú umiestnené vo vlastnom oplotenom areáli, nadväzujúc na jestvujúce objekty zberu, výkupu a spracovania odpadov, ktoré v súčasnosti navrhovateľ prevádzkuje.

### 2.3. Užívateľ

Zberné suroviny Žilina a.s., Kragujevská 3, 010 01 Žilina

### 2.4. Charakter navrhovanej činnosti

Nová činnosť

### 2.5. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Záujmové územie sa nachádza:

Kraj: Košický kraj

Okres: Košice I.

Obec: Košice

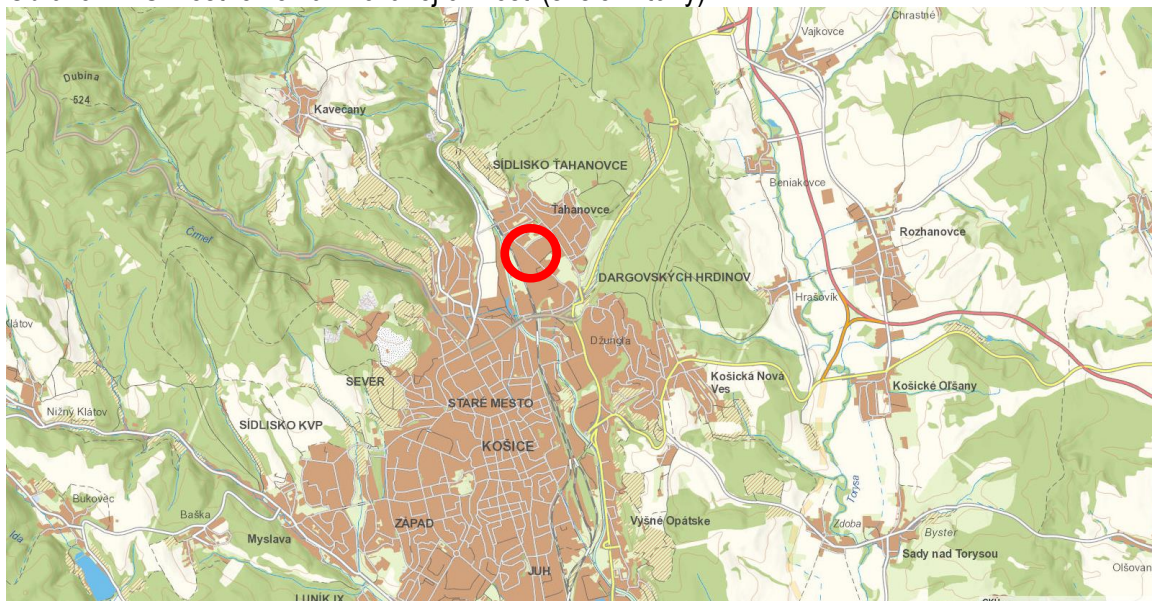
Katastrálne územie: Ťahanovce

Parcela č.: 1600/8, 1648/1, 1648/2, 1648/4, 1648/5, 1648/6, 1734/2

Posudzovaná činnosť je situovaná v areáli spoločnosti Zberné suroviny Žilina a.s. v meste Košice v mestskej časti Ťahanovce. Jedná sa o existujúci areál s vybudovanou infraštruktúrou, kde navrhovateľ vykonáva činnosti spojené so zberom, výkupom odpadov a zhodnocovaním odpadov. Prístup do prevádzky je z jestvujúcej komunikácie – ulice Magnezitárska. Areál je umiestnený v jestvujúcej priemyselnej zóne, ktoré je v zmysle územného plánu Košice definovaná ako Funkčné plochy zariadení výroby, skladov a stavebnej výroby. Medzi prípustné funkčné využitie na týchto plochách patrí aj prevádzka zariadení odpadového hospodárstva súvisiace s danou funkciou. Navrhovaná činnosť v jestvujúcom areáli navrhovateľa je v súlade so záväznou časťou územného plánu mesta Košice.

## 2.6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti

Obrázok 1: Umiestnenie navrhovanej činnosti (širšie vzťahy)



Obrázok 2: Umiestnenie navrhovanej činnosti (užšie vzťahy)



 lokalita umiestnenia prevádzky

## 2.7. Dôvod umiestnenia v danej lokalite.

Navrhovateľ disponuje vlastným areálom, kde v súčasnosti vykonáva zber, výkup a zhodnocovanie odpadov. K týmto jestvujúcim činnostiam plánuje doplniť aj činnosť zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel. Prínosom realizácie tohto projektu v dotknutom území je komplexnosť riešenia nakladania s odpadmi určenými pre ich ďalšie využitie ako druhotnú surovinu - ich recykláciu.



Činnosť sa bude realizovať vo vlastnom jestvujúcom oplotenom areáli, kde je vybudovaná potrebná infraštruktúra a aj v súčasnosti v ňom prebieha činnosť zberu a zhodnocovania odpadov. Vzhľadom na nulové (záber pôdy) alebo len minimálne (hluk, doprava) zásahy a vplyvy na životné prostredie a prevažujúce socio-ekonomické a environmentálne prínosy (zvýšenie podielu zhodnocovaných odpadov v súlade so strategickými dokumentami v oblasti odpadového hospodárstva) je prevádzkovanie navrhovanej činnosti v navrhovanom areáli optimálne.

Areál je umiestnený v jestvujúcej priemyselnej zóne, ktoré je v zmysle územného plánu Košice definovaná ako Funkčné plochy zariadení výroby, skladov a stavebnej výroby.

## **2.8. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti**

Termín začatia výstavby:	po získaní potrebných povolení
Termín ukončenia výstavby:	upresnené v ďalších etapách projektu
Termín začatia prevádzky:	po získaní potrebných povolení
Termín ukončenia prevádzky:	nie je určený

## **2.9. Popis technického a technologického riešenia**

### **Súčasný stav – nulový variant**

Nulový variant je stav, keby sa navrhovaná činnosť nerealizovala, predstavuje areál v súčasnosti.

Areál je oplotený a zabezpečený proti vniknutiu nepovolených osôb. V areáli je vybudovaný kamerový systém na zabezpečenie monitorovania celej prevádzky. Súčasťou areálu je budova administratívneho a sociálneho zabezpečenia. Voľná spevnená plocha prevádzky slúži na dočasné uskladnenie objemnejších zberaných ostatných odpadov – kovového šrotu, na ostatnej ploche sú umiestnené kovové kontajnery na separáciu menších druhov odpadov, uzamykateľný sklad na zhromažďovanie farebných kovov, hala na lisovanie odpadov, kanálový balíkovací lis HSM VK 7215 na lisovanie papiera, plastov, kompozitných obalov a farebných kovov, hydraulické nožnice na šrot CNS 400K a súprava technických plynov. Súčasťou zariadenia sú váhy na zisťovanie množstva odpadov.

Objekt je napojený na miestne vnútroareálové komunikácie a na vnútorné rozvody inžinierskych sietí. Areál je sprístupnený z verejnej komunikácie Magnezitárska ulica a je napojený na areálovú železničnú vlečku. Areál je riešený ako súhrn stavieb zabezpečujúcich základnú prevádzku areálu a stavieb na zber a spracovanie odpadov.

V areáli sú prevádzkované elektronická váha s meracím rozsahom 400 - 60 000 kg (automobilová), elektronická váha s merací, rozsahom 10 - 1 500 kg a elektronická váha, s rozsahom 0,2 - 60 kg. Železničná váha, bude umiestnená v rámci železničnej vlečky, určená pre jeden vagón s váživosťou do 100 t.

Parkovanie osobných automobilov zamestnancov ako aj návštev zariadenia je riešené v rámci plôch, ktoré má vo vlastníctve navrhovateľ. Nároky na statickú dopravu nebudú vytvárať záťaž pre jestvujúce plochy statickej dopravy v okolí navrhovanej činnosti.

Ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala, jestvujúce priestory by boli stále využívané ako zariadenie na zber, výkup a spracovanie odpadov bez činnosti súvisiacej s nakladaním so starými vozidlami.

Súčasný stav krajiny širšieho okolia posudzovanej lokality je ovplyvnený stresovými faktormi súvisiacimi s osídlením, priemyslom, tvorbou odpadov a dopravou (brownfield). Jestvujúci areál sa nachádza v zóne určenej ako plochy zariadení výroby, skladov a stavebnej výroby v dotyku železničnej trate. Tieto sa prejavujú nielen ako bodové, líniové, či plošné zdroje znečistenia, ale aj ako líniové bariéry vo vzťahu k migrácii živočíchov.

Záujmové územie je poznačené antropogénnymi vplyvmi, nakoľko sa nachádza v jestvujúcej priemyselnej zóne.

Biodiverzita územia je hodnotená ako nízka. Jestvujúce areál sa nachádza na konci intravilánu obce a nadväzuje na neho poľnohospodárska pôda a ďalšie objekty priemyslu v rámci priemyselnej zóny. Vzhľadom na charakter biotopu na záujmové územie nie sú viazané žiadne významné druhy živočíchov.

V riešenom území je vegetácia výrazne ovplyvnená antropogénnou činnosťou, súčasné druhové a priestorové zloženie je výsledkom a odrazom vplyvu človeka na životné prostredie.

## **Zber a spracovanie starých vozidiel**

### **Urbanistické a dispozičné riešenie**

Zariadenie bude umiestnené v jestvujúcom areáli spoločnosti Zberné suroviny Žilina a.s. na území mesta Košice, v katastrálnom území Ťahanovce na parcelách č. 1600/8, 1648/1, 1648/2, 1648/4, 1648/5, 1648/6, 1648/7, 1648/8, 1734/2, 1734/3, ktoré sú charakterizované ako zastavané plochy a nádvorja.

### **Stavebno-technické riešenie**

#### **Zber a spracovanie starých vozidiel**

V areáli zariadenia na zber a zhodnocovanie odpadov plánuje vybudovať navrhovateľ autorizované pracovisko pre zber a spracovanie starých vozidiel. Staré vozidlá budú privázané do zariadenia a budú zhromažďované na vyhradenej ploche pre parkovanie starých vozidiel pred ďalším nakladaním s nimi. Odtiaľ budú pristavované na autorizované pracovisko, kde z nich budú odsaté prevádzkové kvapaliny a odstrojené jednotlivé komponenty. Tieto budú vyskladnené v jednotlivých prevádzkových priestoroch a pracoviskách.

V rámci zberu a spracovania starých vozidiel ide o nakladanie s druhmi odpadov: - spracovanie starých vozidiel kategórie M1, N1 a L2e. Vozidlá sú v zmysle Katalógu odpadov (Príloha č. 1 k Vyhláske č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov) zaradené ako nasledovné druhy odpadov (N – odpad nebezpečný, O – odpad ostatný):

Tabuľka 1: Zoznam odpadov zo starých vozidiel, ktoré budú predmetom navrhovanej činnosti

<b>Katalógové číslo</b>	<b>Názov odpadu</b>	<b>Kategória</b>
16 01 04	staré vozidlá	N
16 01 06	staré vozidlá neobsahujúce kvapaliny a iné nebezpečné dielce	O

V rámci činnosti zberu a spracovania starých vozidiel bude využívaný komplex spracovateľského zariadenia pozostávajúci z nasledovných prevádzkových priestorov a pracovísk:

- Skladovanie prevzatých starých vozidiel (Vybudovanie novej plochy v areáli jestvujúceho zariadenia na zber a zhodnocovanie odpadov, ktorá bude zabezpečená a odvodnená cez novovybudovaný ORL do podzemných vôd cez vsakovací systém)
- Vysušovanie starých vozidiel - demontážna hala so stabilnou stanicou SEDA na vysušovanie starých vozidiel (umiestnená bude vo vnútri jestvujúcej haly a bude zabezpečená proti úniku znečisťujúcich látok)
- Skladovanie vysušených starých vozidiel (vyhradenie plochy v areáli jestvujúceho zariadenia na zber a zhodnocovanie odpadov)

- Demontáž starých vozidiel (bude prebiehať vo vnútri jestvujúcej haly a bude zabezpečená proti úniku znečisťujúcich látok)
- Sklad prevádzkových kvapalín (umiestnený bude vo vnútri jestvujúcej haly a bude zabezpečený proti úniku znečisťujúcich látok)
- Sklad nebezpečných odpadov (umiestnený bude vo vnútri jestvujúcej haly a bude zabezpečený proti úniku znečisťujúcich látok)
- Sklad autobatérií – olovené batérie (umiestnený bude vo vnútri jestvujúcej haly, batérie budú skladované v na tento účel určených v plastových nádobách, ktoré sú zabezpečené proti úniku znečisťujúcich látok)
- Sklad trakčných batérií z elektro vozidiel (umiestnený bude vo vnútri jestvujúcej haly, batérie budú skladované v na tento účel určených v nádobách, ktoré sú zabezpečené proti úniku znečisťujúcich látok)
- Sklad náhradných dielov (umiestnený bude vo vnútri jestvujúcej haly)
- Sklad pneumatík (na vyhradených plochách v rámci areálu navrhovateľa)

Situovanie jednotlivých prevádzkových priestorov v rámci areálu navrhovateľa je znázornené na obrázku č. 3

Odstránenie všetkých prevádzkových kvapalín zo starých vozidiel sa bude realizovať v demontážnej hale so stabilným zariadením SEDA. Základným priestorom bude jestvujúca hala, v ktorej budú prebiehať jednotlivé technologické procesy nakladania so starými vozidlami. Pracovisko na spracovanie starých vozidiel, bude od ostatných častí oddelené vybudovanou murovanou priečkou. Spracovateľské zariadenie bude oplotené a zabezpečené proti vstupu cudzích osôb. Technologické zariadenia procesu spracovania starých vozidiel budú logicky rozdelené do jednotlivých operácii tak, aby zabezpečili plynulý priebeh autorizovanej činnosti. V rámci areálu budú vybudované priestranné spevnené plochy pre uloženie zhodnotiteľného a nezahodnotiteľného odpadu ako aj veľkokapacitné kontajnery.

Obrázok 3: Umiestnenie pracovísk spracovania starých vozidiel v jestvujúcej prevádzke navrhovateľa.



## Popis technológie spracovania starých vozidiel

### Vstupný objekt do spracovateľského zariadenia

Vstup do spracovateľského zariadenia starých vozidiel bude riešený uzamykateľnou vstupnou bránou. V spracovateľskom zariadení budú viditeľne označené oddelené priestory jednotlivých prevádzok.

### Skladovanie prevzatých starých vozidiel

V areáli bude vyčlenená plocha určená ako sklad starých vozidiel (katalógové číslo 16 01 04 - staré vozidlá), ktorá bude zabezpečená izoláciou proti pôsobeniu škodlivín, spevnená, vyspádovaná a odvod vôd z povrchového odtoku bude zabezpečený cez novovybudovaný odľučovač ropných látok. Uvedený priestor bude označený a oddelený tak, aby sa zabránilo nežiaducemu nakladaniu so starými vozidlami.

Prístupové komunikácie a plochy v areáli sú spevnené. V rámci areálu budú vybudované spevnené plochy pre určené parkovisko pre vyradené staré vozidlá a plochy na skladovanie vozidiel po odstránení všetkých prevádzkových kvapalín a odstrojené od jednotlivých komponentov.

Prijem vozidla bude vykonávať pracovník poverený touto činnosťou. Po zvážení vozidla na elektronickej váhe a prebratí starého vozidla, bude staré vozidlo pristavené alebo prepravené vysokozdvížnym vozíkom a umiestnené na plochu skladu starých vozidiel. Sklad starých vozidiel bude slúžiť na skladovanie starých vozidiel pred ich spracovaním. Na túto plochu budú ukladané nevysušené staré vozidlá stohovaním v množstve max. 2 na sebe položené staré vozidlá, pričom nesmie dôjsť k deformácii a poškodeniu častí vozidla s obsahom prevádzkových kvapalín a tých častí vozidla, ktoré možno účelne opätovne použiť. Každé uložené staré vozidlo na skladovaciu plochu bude označené poradovým číslom, ktoré bude zhodné s poradovým číslom potvrdeného tlačiva o prevzatí starého vozidla na spracovanie. Na vyhradenej ploche bude vyhradený priestor na

skladovanie hybridných a elektrických starých vozidiel, aby bolo zabezpečené ich skladovanie oddelene od vozidiel so spaľovacími motormi.

Plocha na zber starých vozidiel bude vstupnou časťou spracovateľského zariadenia, ktoré plynule nadväzuje na autorizované pracovisko. Zo zbernej plochy bude vyradené vozidlo prepravené vysokozdvížnym vozíkom do demontážnej časti.

V prípade požiadavky na spracovanie elektro vozidiel prípadne hybridných automobilov, budú tieto prevzaté do zariadenia najlepšie až po odobratí trakčných batérií v autorizovanom pracovisku na tento druh činnosti.

V prípade starých vozidiel, ktoré by obsahovali takéto batérie, bude pracovisko vybavené špeciálnymi kontajnermi, ktoré chránia batérie pred požiarom a inými nebezpečnými incidentmi. Na pracovisku budú zabezpečené prostriedky na hasenie elektro vozidiel a ich batérií, ako aj kontajner na dohasovanie a ochladzovanie elektro vozidiel a hybridných vozidiel ich zaplavením vodou na nevyhnutne potrebný čas. Zachladenie spodnej časti vozidla, kde sú umiestnené trakčné batérie, spoľahlivo zamedzí opätovnému vznieteniu batérie vozidla a vzniku ďalšieho požiaru. Pracovisko bude vybavené pravidelnou kontrolou stavu batérií pred ich uložením. Batérie musia byť uložené v izolovaných a bezpečne oddelených oblastiach, ktoré minimalizujú riziko šírenia požiaru a zabezpečujú, že nebudú v kontakte s vodou.

V prípade elektro vozidiel, bude po ich pristavení na záchytné parkovisko zabezpečené prioritne odpojenie a odstránenie trakčnej batérie. Odpojenie a odstránenie takýchto batérií bude realizované odborne spôsobilou osobou, ktorá bude držiteľom oprávnenia podľa § 21 vyhlášky MPSVR SR č. 508/2009 Z. z. Toto oprávnenie je určený pre obsluhu elektrických vozidiel a ich spôsobilosť pracovať s elektrickými vozidlami.

Staré vozidlá budú zakázané pred vysušením stavať na čelnú, bočnú, zadnú stranu alebo na strechu. Zároveň bude zakázané pred vysušením stohovať staré vozidlá vo väčšom počte ako 2 nad sebou.

### **Demontážna hala starých vozidiel**

Predstavuje halu so zabezpečenou betónovou podlahou a vybavením slúžiacim na odsávanie prevádzkových kvapalín a skladovanie nebezpečných odpadov.

### **Pracovisko vysušovania starých vozidiel**

Plocha na vysušovanie bude predstavovať určené miesto vybavené certifikovaným technickým zariadením SEDA a stojanom pre uloženie vozidla v optimálnej pracovnej výške. Staré vozidlo bude vysokozdvížnym vozíkom privezené z miesta skladovania starých vozidiel k SEDE pred stojan. Na tomto mieste bude odobraná autobatéria, ktorá bude uložená do špeciálneho dvojplášťového kontajnera, ďalej budú odobraté v prípade potreby (t.j. ak sa na starom vozidle nachádzajú) náplne airbagov a zariadenia samonavíjacích bezpečnostných pásov.

Následne bude pomocou vysokozdvížneho vozíka staré vozidlo premiestnené na stojan - odkvapalňovaciu plošinu, kde je odsatie prevádzkových kvapalín realizované pomocou zariadenia SEDA (Seda Easy Drain Mobil – na prevádzkové kvapaliny, Seda Vacuum Tanks 51100 – na benzín, Seda Vacuum Tanks 5120 – na naftu, Seda Rem 5230 – na kvapaliny klimatizačných zariadení, Seda Tanks Drilling 5200 – na dokonalé vysušovanie), ktoré predstavuje bezkontaktné podtlakové odsatie prevádzkových kvapalín cez potrubie do príslušných nádob uložených v sklade nebezpečných odpadov. Z vozidiel budú odstránené všetky kvapaliny a nebezpečné časti ako sú oleje, olejové filtre, mazadlá, pohonné látky, chladiace zmesi motora, brzdové kvapaliny, kvapaliny z ostrekovačov okien a svetiel, kvapaliny z klimatizačných zariadení a ďalšie kvapaliny, ktoré sa vo vozidle nachádzajú a prípadné kondenzátory obsahujúce PCB alebo PCT. Odobraté náplne a

autobatérie budú skladované v objekte (sklad prevádzkových kvapalín a autobaterií), ktorý bude pre tento účel stavebne a technologicky upravený.

Po vysušení bude staré vozidlo pripravené na demontáž. Vysušené staré vozidlo bude prepravené vysokozdvížným vozíkom buď priamo do priestorov demontážnej haly resp. na plochu určenú pre vysušené staré vozidlá vo vyhradenej časti areálu (obrázok 3).

### **Skladovanie vysušených starých vozidiel**

V areáli spoločnosti bude vyčlenená plocha na skladovanie vysušených, očistených a odstrojených vozidiel (obrázok 3). Plocha bude zabezpečená, označená a oddelená tak, aby sa zabránilo nežiaducemu nakladaniu s vozidlami. Plocha priestoru bude spevnená, betónová a dostatočná na manipuláciu s vysušenými starými vozidlami.

Staré vozidlo zbavené prevádzkových kvapalín a nebezpečných častí – batérie, kondenzátorov, airbagov ako aj pneumatík bude z mesta skladovanie vysušených starých vozidiel odvážané zmluvným prepravcom prioritne na ďalšie zhodnotenie do zariadenia na drvenie starých vozidiel spoločnosti SPV RECYCLING CZ a.s. – „zařízení ke zberu, výkupu a využívání odpadu prevádzka Ostrava – Vítkovice“ povolené integrovaným povolením Krajského úradu Moravskoslezský kraj č. MSK 28109/2020 zo dňa 18.5.2020. Prípadne bude na ďalšie zhodnotenie využité iné obdobné zariadenie s požadovanými povoleniami.

***V prípade potreby kompletnej demontáže starého vozidla, budú tieto spracovávané nasledovným postupom:***

### **Demontáž starých vozidiel**

Demontáž starých vozidiel bude uskutočňovaná v priestore demontážnej haly. Na priestor budú nadväzovať jednotlivé sklady príslušných druhov odpadov. V tomto priestore pracoviska nastáva demontáž na niekoľkých pracoviskách.

Demontážou sa rozumie postupné oddeľovanie jednotlivých častí vozidla a následné rozdeľovanie týchto častí tak, aby sa dali účelne opätovne použiť, zhodnotiť resp. zneškodniť. Demontáž umožní následné oddelené a bezpečné skladovanie nebezpečných odpadov, ktoré vznikli pri tejto činnosti. Demontáž starých vozidiel je uskutočňovaná na niekoľkých na seba nadväzujúcich pracoviskách.

Pre uvedené je demontážna hala rozdelená na nasledovné pracovné pozície:

- demontáž skiel,
- demontáž pneumatík,
- demontáž štartéra
- demontáž sedadiel a interiéru,
- demontáž exteriérových dielov,
- odstránenie prístrojovej dosky a plastových častí z dvier,
- vybratie káblovania a odseparovanie železných a neželezných kovov,
- demontáž airbagov.

Na pracovnú pozíciu demontáže starého vozidla sa vozidlo zloží a privezie priamo zo zariadenia SEDA resp. zo skladu vysušených vozidiel vysokozdvížným vozíkom a následne sa vykoná demontáž vozidla. Postupne sú oddeľované jednotlivé časti vozidla. Pred samotným procesom demontáže určí vedúci prevádzky alebo ním poverená osoba diely prípadne časti, ktoré budú po demontáži odložené do skladu ND k ich ďalšiemu predaju.

### **Sklad prevádzkových kvapalín**

Prevádzkový sklad bude umiestnený v hale, kde sa bude nachádzať pracovisko SEDA a bude ho tvoriť samostatná vyčlenená časť, ktoré bude technologicky prepojená potrubným systémom s odsávacím zariadením v priestoroch vysušovania starých vozidiel systémom SEDA. Jednotlivé technologické potrubia budú vizuálne farebne odlišené. Nadzemné podtlakové kovové nádoby (200 l sudy) určené pre zhromažďovanie prevádzkových kvapalín budú uložené na roštových záchytných havarijných nádrží (vaničiek) dimenzovaných so záchytným objemom na celý objem najväčšej umiestnenej nádoby. Podlaha skladu bude zabezpečená proti prieniku prípadne uniknutých nebezpečných odpadov.

#### **Sklad autobatérií (olovených batérií)**

Zhromažďovanie demontovaných akumulátorových batérií bude vykonávané v plastových nádobách do doby ich prepravy oprávnenou spoločnosťou, s ktorou má spoločnosť uzatvorenú zmluvu. Sklad bude vybavený zbernými nádobami pre uloženie akumulátorových batérií, ktoré sú uložené na záchytných roštových vaničkách.

#### **Skladovanie trakčných batérií z elektro vozidiel**

V priestoroch haly, bude vyčlenené miesto, kde budú v prípade ich vzniku skladované trakčné batérie z elektro vozidiel. Batérie budú skladované vo vhodných obaloch odolných voči vlhkosti. V hale budú k dispozícii vhodné hasiace prostriedky na tento druh batérií.

#### **Sklad nebezpečných odpadov**

Nadväzuje na priestor demontáže vysušených starých vozidiel. Sklad bude vybavený regálovým systémom a nádobami pre zhromažďovanie nebezpečných odpadov, ktorých zneškodnenie zabezpečuje oprávnená spoločnosť na základe zmluvného vzťahu.

#### **Sklad pneumatík**

Bude realizovaný vo veľkokapacitných kontajneroch alebo v stohoch, tak aby nedochádzalo k ich padaniu. Ďalšie zhodnocovanie odpadových pneumatík bude zabezpečené na základe zmluvy s oprávnenou organizáciou.

Celková ročná kapacita zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel bude 3000 ks vozidiel za rok.

#### **Spôsob napojenia na inžinierske siete**

Zber a spracovanie starých vozidiel sa bude vykonávať v jestvujúcom spracovateľskom areáli navrhovateľa s vybudovanou infraštruktúrou. Tým sa eliminuje potreba na budovanie infraštruktúry mimo areál, ale využije sa existujúca s tým, že sa dobudujú potrebné plochy a pracoviská slúžiace na spracovanie starých vozidiel.

#### **Voda**

Pre prevádzku technologického zariadenia nie je potrebný vodný zdroj. Pitná voda a voda pre hygienu je riešená priamo v administratívnej a sociálnej budove samostatnou prípojkou. Zásobovanie areálu pitnou vodou bude vodovodnou prípojkou napojenou na verejný vodovod bez potreby zmeny oproti súčasnému stavu.

#### **Odkanalizovanie**

System odvádzania splaškových odpadových vôd je v súčasnosti vybudovaný a funkčný. Splaškové vody z budovy administratívy a sociálneho zabezpečenia sú odvádzané verejnou kanalizáciou bez potreby zmeny oproti súčasnému stavu.

V rámci navrhovanej činnosti bude vybudovaná nová plocha, ktorá bude slúžiť ako záchytné parkovisko starých vozidiel. Táto plocha bude zabezpečená a odvodnená cez novovybudovaný ORL do podzemných vôd prostredníctvom vsakovacieho systému.

### **Elektrická energia**

Jestvujúci areál má vybudovanú vlastnú trafostanicu z ktorej je zásobovaná celá prevádzka. Prípojka VN rieši napojenie areálu na distribučný VN 22 kV rozvod.

## **2.10. Varianty navrhovanej činnosti.**

Podľa § 22 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na ŽP obsahoval spracovaný Zámer nulový variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala a jeden variant navrhovanej činnosti.

Určený rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti vyžaduje v rámci správy o hodnotení dôkladné zhodnotenie nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa uvedená navrhovaná činnosť neuskutočnila) a realizačného variantu uvedeného v zámere navrhovanej činnosti, eventuálne nového variantu v rámci dotknutej lokality v prípade, že sa pri hodnotení navrhovanej činnosti preukáže jeho potreba v závislosti od výsledkov hodnotenia požadovaného v súlade s § 31 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31. 12. 2024.

V rámci stanovísk doručených k zámeru a ani v rámci prerokovania rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti nevyplývala požiadavka na spracovanie nového variantu navrhovanej činnosti.

## **2.11. Celkové náklady (orientačné)**

Celkové predpokladané investičné náklady predstavujú 130.000,- EUR.

## **2.12. Dotknutá obec**

Mesto Košice, Tr. SNP 48/A, 040 11 Košice

## **2.13. Dotknutý samosprávny kraj**

Košický samosprávny kraj, Úrad Košického samosprávneho kraja,  
Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice

## **2.14. Dotknuté orgány**

Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie,  
Komenského 52, 041 26 Košice

Okresný úrad Košice, Odbor krízového riadenia,  
Komenského 52, 041 26 Košice

Okresný úrad Košice, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií,  
Komenského 52, 041 26 Košice

Okresný úrad Košice, Pozemkový a lesný odbor,  
Komenského 52, 041 26 Košice



Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Košiciach  
Ipeľská 1597/1A, 040 11 Košice

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Košiciach  
Požiarnická č. 4, 040 01 Košice

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy  
Miletičova 19, 820 05 Bratislava 25

### **2.15. Povoľujúci orgán**

Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie  
Komenského 52, 041 26 Košice

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

### **2.16. Rezortný orgán**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava

### **2.17. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov**

Na prevádzku navrhovaného zariadenia sa vzťahujú predovšetkým ustanovenia zákona č. 79/2015 Z.z. zákon o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov:

- súhlas na prevádzkovanie zariadenia na zhodnocovanie odpadov podľa §97, ods. 1 písm. c) v zmysle zákona č. 79/2015 Z.z.,
- súhlas na prevádzkovanie zariadenia na zber odpadov podľa §97, ods. 1 písm. d) v zmysle zákona č. 79/2015 Z.z.,
- súhlas na vydanie prevádzkového poriadku podľa §97, ods. 1 písm. e) v zmysle zákona č. 79/2015 Z.z.,
- oprávnenie na autorizovanú činnosť podľa § 89 ods. 1 písm. a) bod 3. v zmysle zákona č. 79/2015 Z.z..
- súhlas na povolenie vodnej stavby v zmysle §26 ods. 1, písm. d) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách
- súhlas na vypúšťanie vôd z povrchového odtoku do podzemných vôd v zmysle §21 ods. 1, písm. d) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách

### **2.18. Vyjadrenie o vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice**

Vplyvy činnosti popisovanej v správe nepresahujú štátne hranice.

## B. ÚDAJE O PRIAMYCH VPLYVOCH NAVRHovANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIAI.

### I. Požiadavky na vstupy

#### 1.1. Pôda

Realizáciou navrhovanej činnosti v meste Košice – mestská časť Ťahanovce nedôjde k záberu pôdy a pozemkov. Zariadenie bude umiestnené v areáli súčasného zariadenia na zber a zhodnocovanie odpadov navrhovateľa na parcelách, ktoré sú evidované ako zastavané plochy a nádvorie a sú situované v jestvujúcom priemyselnom areáli.

Všetky pozemky sú vo vlastníctve navrhovateľa Zberné suroviny Žilina a.s..

#### 1.2. Voda

Potreba vody bude zabezpečená z jestvujúcich rozvodov vody v rámci areálu. Areál je napojený na vodovod. Spotreba vody bude závislá od počtu pracovníkov na prevádzke a spotreby vody bude na sociálne potreby pracovníkov.

Uvažovaná spotreba vody obsluhou navrhovanej činnosti:

- prevádzka 2 zamestnanci 120 l/os a deň 2 x 120 = 240 l/deň
- Spolu 240 l/deň

Ročná spotreba vody pri obsluhu zariadenia 2 zamestnancami a predpoklade 250 prac. dní:

- Qr 60 000 l/rok = 60,00 m<sup>3</sup>/rok

#### 1.3. Suroviny

Pri spracovaní starých vozidiel je nakladané so starými vozidlami kategórie M1, N1 a L2e. Vozidlá sú v zmysle Katalógu odpadov (Príloha č. 1 k Vyhláške č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov) zaradené ako nasledovné druhy odpadov (N – odpad nebezpečný, O – odpad ostatný):

Tabuľka 2: Zoznam odpadov zo starých vozidiel, ktoré budú vstupovať do zariadenia (v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov):

Kód odpadu	Názov odpadu	Kategória
16 01 04	staré vozidlá	N
16 01 06	staré vozidlá neobsahujúce kvapaliny a iné nebezpečné dielce	O

Po demontáži starých vozidiel budú vznikať ostatné ako aj nebezpečné odpady. Získané odpady budú odovzdané oprávneným spracovateľom na ich konečné zhodnotenie. Ďalší podiel budú predstavovať odpady ďalej nezhodnotiteľné, a tieto budú odovzdané na zneškodnenie v zariadeniach na to určených.

Vzniknuté odpady budú zatriedené podľa Katalógu odpadov (Príloha č. 1 k Vyhláške č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov), buď do kategórie nebezpečných odpadov alebo do kategórie ostatných odpadov. Prehľad vznikajúcich odpadov je uvedený v časti Výstupy v tabuľkách č. 3 a 4.

Kapacita zariadenia na zber starých vozidiel bude maximálne 3.000 ks starých vozidiel za rok.

## 1.4. Energetické zdroje

### Elektrická energia

Areál budúcej prevádzky je napojený na jestvujúcu elektrickú prípojku v areáli. Spotreba elektrickej energie počas prevádzky bude spôsobená zapojením a prevádzkou jednotlivých technologických segmentov spracovania starých vozidiel a pri činnosti ďalších technologických zariadení vrátane administratívnej budovy.

### Zemný plyn

Prevádzka nie je napojená na prípojku zemného plynu.

Ďalšie energetické zdroje predstavujú pohonné hmoty pre dopravné mechanizmy.

## 1.5. Nároky na dopravu a inú infraštruktúru

Nároky na dopravu môžeme v súvislosti s posudzovanou činnosťou rozdeliť na nároky na statickú dopravu (parkovacie miesta), nároky na dopravu zamestnancov prevádzky, nároky na dopravu vstupných surovín (odpadov) a nároky na dopravu výstupných produktov (druhotných surovín a odpadov) z prevádzky. Je dôležité uviesť, že posudzovaná činnosť v danej lokalite nadväzuje na identickú činnosť, ktorá je v predmetnom areáli momentálne prevádzkovaná navrhovateľom s kompletne vybudovanou infraštruktúrou.

Dovoz do areálu prevažne nákladná cestná doprava (cca 70 %) a v menšej miere aj železničná preprava (cca 30 %). Odvoz materiálu na konečné zhodnotenie alebo na využitie ako suroviny do spracovateľských závodov bude realizovaný prioritne železničnou prepravou.

Celková navrhovaná kapacita zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel bude 3 000 kusov starých vozidiel za rok. Kapacitne je možné na jednom zariadení SEDA, ktoré bude v prevádzke nainštalované naraz spracovávať len jedno vozidlo. S prevádzkou zariadenia sa uvažuje len počas pracovných dní. Pri ročnom fonde pracovnej doby 250 dní vychádza priemerná denná kapacita zariadenia na 12 vozidiel.

Pri výpočte nárokov na dopravu starých vozidiel do areálu sa uvažuje s dvoma možnosťami. Prvou je individuálny dovoz starého vozidla priamo majiteľom alebo držiteľom vozidla. Ak ide o vozidlo ktoré je pojazdné, má takýto dovoz charakter osobnej dopravy. V prípade nepojazdného vozidla môže majiteľ do prevádzky vozidlo odviezť alebo dovoz na nákladnom odťahovom vozidle. Druhou možnosťou je dovoz starých vozidiel z prevádzok zberu starých vozidiel, pričom sa využíva preprava pomocou nákladných vozidiel s kapacitou 4 – 8 kusov vozidiel (uvažuje sa s kontajnerovými nákladnými vozidlami s návesom za dodržania podmienky stohovania max 2 starých vozidiel). Tento spôsob dopravy sa predpokladá ako dominantný v rámci uvažovanej kapacity zariadenia. Pri uvažovanej doprave priemerne 12 starých vozidiel denne do prevádzky a priemernej prepravnej kapacity 6 starých vozidiel vychádza pri využití maximálnej kapacity v počte 2 jazdy nákladných vozidiel za deň.

V zásade platí, že v rámci zariadenia na spracovanie starých vozidiel je množstvo dovezeného materiálu rovnaké ako množstvo odvezeného materiálu. Pri starých vozidlách sa na vstupe uvažuje kapacita v počte kusov vozidiel, na výstupe budú odpady a druhotné suroviny ktoré vzniknú procesom spracovania starých vozidiel. Kompletná preprava upravených starých vozidiel bude realizovaná železničnou prepravou, čo odbúra potrebu nákladnej dopravy pri odvoze materiálu zo zariadenia. Preprava spracovaných vozidiel zo zariadenia bude oproti ich dovozu do zariadenia podstatne efektívnejšia. Uvažuje sa s priemernou hmotnosťou starého vozidla 1,0 tony. Pri celkovom počte 3 000 ks vozidiel spracovaných na prevádzke vychádza priemerná hmotnosť výstupného materiálu 3 000 ton. Pri konzervatívnom odhade prepravnej kapacity jedného vagónu železničnej

súpravy, ktorá je cca 15 starých vozidiel na vagón, vychádza maximálne ročne 200 vypravených vagónov zaradených do železničných súprav vypravených z areálu.

### **1.6. Nároky na pracovné sily.**

Celkový počet zamestnancov v zariadení na zber a zhodnocovanie starých vozidiel bude v počte 2 zamestnancov.

## **II. Údaje o výstupoch**

### **2.1. Ovzdušie**

Pri realizácii sa nepredpokladá významný vznik emisií znečisťujúcich látok. Počas budovania záchytného parkoviska bude dočasne zvýšená prašnosť, ktorá bude ale obmedzená len na dobu prípravy a vybudovanie plochy záchytného parkoviska. Samotná technológia a vysušanie starých vozidiel si nevyžaduje stavebné úpravy. Ostatné potrebné stavebné úpravy budú realizované výhradne vo vnútri jestvujúcej haly, kde nie je predpoklad zvýšenej prašnosti mimo areál navrhovateľa.

Činnosti ako sú zber a spracovanie starých vozidiel, skladovanie ostatných a nebezpečných odpadov neprodukuje látky znečisťujúce ovzdušie. Odpady, s ktorými sa bude v zariadení nakladať, nepatria k odpadom, pri manipulácii s ktorými vzniká zvýšená prašnosť. Táto skutočnosť je overená aj prevádzkovaním obdobných zariadení na zber a zhodnocovanie odpadov s rovnakým charakterom, bez citelného ovplyvnenie okolia mimo samotný areál prevádzky.

V spojitosti s jestvujúcou prevádzkou a navrhovanými činnosťami bude najvýznamnejším zdrojom látok znečisťujúcich ovzdušie doprava. Predpokladáme, že v dôsledku navrhovaných zmien a doplňujúcich aktivít nedôjde k významnému nárastu intenzity dopravy v dotknutom území a teda ani významnému nárastu emisií produkovaných dopravou.

### **2.2. Odpadové vody**

#### **Splaškové vody**

Splaškové vody vznikajúce v prevádzke navrhovanej činnosti budú odvádzané cez jestvujúcu areálovú splaškovú kanalizáciu priamo do verejnej kanalizácie. Tvorba splaškových vôd počas bežnej prevádzky bude korelovať so spotrebou pitnej vody. Celková ročná tvorba splaškových vôd bude v danom zariadení na zber a spracovanie starých vozidiel navýšená o 60,0 m<sup>3</sup>.

#### **Technologické vody**

Prevádzka zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel nebude produkovať odpadové technologické vody.

#### **Dažďové vody**

Spevnené plochy areálu, na ktorých bude vybudované parkovisko pre staré vozidlá, budú odvodnené dažďovou kanalizáciou cez odlučovač ropných látok do podzemných vôd prostredníctvom vsakovacieho systému. Režim odvádzania dažďových vôd z ostatných plôch zariadenia budú odvádzané rovnakým režimom, ako tomu je v súčasnosti. Dažďové vody v rámci nespevnených plôch sú vsakované priamo do terénu, čím ostáva dažďová voda zadržaná v území.

### 2.3. Odpady

Po demontáži starých vozidiel budú vznikať ostatné ako aj nebezpečné odpady. Získané odpady budú odovzdané oprávnených spracovateľom na ich konečné zhodnotenie. Ďalší podiel budú predstavovať odpady ďalej nezhodnotiteľné, a tieto budú odovzdané na zneškodnenie v zariadeniach na to určených.

Tabuľka 3: Zoznam nebezpečných odpadov, ktoré môžu vznikať pri prevádzke zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel

Kód odpadu	Názov odpadu	Kategória
13 01 09	chlórované minerálne hydraulické oleje	N
13 01 10	nechlórované minerálne hydraulické oleje	N
13 01 11	syntetické hydraulické oleje	N
13 02 05	nechlórované minerálne motorové, prevodové a mazacie oleje	N
13 02 06	syntetické motorové, prevodové a mazacie oleje	N
13 02 07	biologicky ľahko rozložiteľné syntetické motorové, prevodové a mazacie oleje	N
13 02 08	iné motorové, prevodové a mazacie oleje	N
13 07 01	vykurovací olej a motorová nafta	N
13 07 02	benzín	N
13 07 03	iné palivá (vrátane zmesí)	N
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 02 02	absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N
16 01 07	olejové filtre	N
16 01 10	výbušné časti (bezpečnostné vzduchové vankúše)	N
16 01 11	brzdové platničky a obloženie obsahujúce azbest	N
16 01 13	brzdové kvapaliny	N
16 01 14	nemrznúce kvapaliny obsahujúce nebezpečné látky	N
16 01 21	nebezpečné dielce iné ako uvedené v 16 01 07 až 16 01 11, 16 01 13 a 16 01 14	N
16 02 13	vyrazené zariadenia obsahujúce nebezpečné časti iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 12	N
16 02 15	nebezpečné časti odstránené z vyradených zariadení	N
16 06 01	olovené batérie	N

Tabuľka 4: Zoznam ostatných odpadov, ktoré môžu vznikať pri prevádzke zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel

Kód odpadu	Názov odpadu	Kategória
16 01 03	opotrebované pneumatiky	O
16 01 06	staré vozidlá neobsahujúce kvapaliny a iné nebezpečné dielce	O
16 01 12	brzdové platničky a obloženie iné ako uvedené v 16 01 11	O
16 01 17	železné kovy	O

Kód odpadu	Názov odpadu	Kategória
16 01 18	neželezné kovy	O
16 01 19	plasty	O
16 01 20	sklo	O
16 01 22	časti inak nešpecifikované	O
16 02 14	vyradené zariadenia iné ako uvedené v 160209 až 160213	O
16 02 16	časti odstránené z vyradených zariadení, iné ako uvedené v 160215	O
16 08 01	použitý katalyzátory obsahujúce zlato, striebro, rénium, ródium, paládium, irídium alebo platínu okrem 16 08 07	O

Zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov vznikajúcich počas prevádzky zariadenia bude zabezpečené na základe zmluvy o odbere odpadu s oprávnenou organizáciou na nakladanie s príslušným druhom odpadu.

#### 2.4. Hluk a vibrácie

Zdrojmi hluku počas prevádzky budú:

- doprava materiálov (odpadov) do zariadenia a zo zariadenia,
- nakladanie, manipulácia s materiálmi

Z pohľadu hluku a vibrácií vznikajúcich pri prevádzke sa očakáva v navrhovanom zariadení zvýšená hladina hluku, z dôvodu manipulácie so starými vozidlami, chodu zariadenia a zvýšenej dopravnej premávky automobilov a železničnou vlečkou. Areál zariadenia, v ktorom sa navrhuje vykonávanie uvedenej činnosti, je priemyselným areálom, v ktorom sa obdobná činnosť navrhovateľom vykonáva aj v súčasnosti a areál bude funkčne prispôsobený a vybavený na tento účel. Samotné odsávanie prevádzkových kvapalín a odstrojovanie vozidiel bude prebiehať v uzatvorenej hale. Navrhovaná činnosť si nevyžiada lisovanie alebo inú rozmerovú úpravu starých vozidiel, ktorá by mohla byť premetom zvýšených hladín hluku zo zariadenia do okolitého prostredia.

Zariadenie na zhodnocovanie odpadov bude prevádzkové len počas denných hodín mimo dní pracovného pokoja.

Najbližšia obytná zástavba je situovaná cca 40 m vzdušnou čiarou od prevádzky, kde bude navrhovaná činnosť realizovaná.

#### 2.5. Žiarenie a iné fyzikálne polia

Navrhované zariadenie nebude predstavovať zdroj tepla neprimeranej úrovne. V zariadení nebudú umiestnené zdroje žiarenia a iných fyzikálnych polí.

#### 2.6. Zápach a iné výstupy

Navrhovaná činnosť po jej uvedení do užívania nebude zdrojom zápachu a ani iných výstupov, ktoré by mohli negatívne vplyvať na okolie a životné prostredie. Všetky prevádzkové kvapaliny odstránené zo starých vozidiel, budú skladované v uzatvorených priestoroch na skladovanie nebezpečných odpadov.

#### 2.7. Doplňujúce údaje

Navrhovaná činnosť nebude produkovať žiadne iné výstupy, ako boli popísané v tejto kapitole.

## **C. KOMPLEXNÁ CHARAKTERISTIKA A HODNOTENIE VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIAI.**

### **I. Vymedzenie hraníc dotknutého územia**

Predpokladané vplyvy na životné prostredie predstavujú vplyvy vyvolané činnosťami súvisiacimi s realizáciou a užívaním navrhovanej činnosti. Pre analýzu súčasného stavu životného prostredia a pre vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie bolo dotknuté územie vymedzené ako katastrálne územie mesta Košice. V tomto území sa budú prejavovať priame a nepriame vplyvy s najväčšou intenzitou. Z hľadiska predpokladaných a očakávaných vplyvov na životné prostredie nie je vzhľadom na charakter predkladaného projektu predpoklad ovplyvňovania kvality životného prostredia aj za hranicami vymedzenými katastrálnym územím mesta Košice.

### **II. Charakteristika súčasného stavu životného prostredia dotknutého územia**

#### **2.1. Geomorfologické pomery**

Podľa geomorfologického členenia Slovenska (Atlas krajiny SR, 2002), územie mesta Košice spadá do Alpsko-Himalájskej sústavy, podsústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, subprovincie Vnútorne Západné Karpaty, geomorfologických oblastí Lučenecko-košická zníženia a Slovenské Rudohorie. Prevažná časť územia mesta patrí do geomorfologického celku Košická kotlina, do S a SV časti územia zasahuje geomorfologický celok Čierna hora a SZ výbežok spadá do geomorfologického celku Volovské vrchy.

V zmysle geomorfologického členenia SR je súčasťou oblasti Lučenecko-košickej zníženia, celku Košickej kotliny, podcelku Košická rovina.

Základnou morfoštruktúrou mesta sú morfoštruktúry lučensko-košickej zníženia reprezentované výrazne negatívnymi morfoštruktúrami – priekopovými prepadlinami. Základným typom erózne – denudačného reliéfu mesta je reliéf rovín a nív, na ktorý nadväzuje V a SV reliéf pedimentových podvrchovín a pahorkatín, S vrchovinový reliéf, Z a J reliéf kotlinových pahorkatín.

Základným morfologicko – morfometrickým typom reliéfu mesta sú nerozčlenené roviny a horizontálne a vertikálne rozčlenené roviny prechádzajúce prevažne do silne členitých pahorkatín, menej do mierne a stredne členitých pahorkatín, a v S časti do stredne členitej vrchoviny.

#### **2.2. Geologické pomery**

##### **Geologická charakteristika územia**

Z hľadiska geologickej stavby záujmové územie budujú neogénne a kvartérne sedimenty.

Predkvartérne podložie je zastúpené kochanovským súvrstvom, je tvorené polohami jemnozrnných, ílovitých sedimentov (polohy sivých, sivozelených až modrasto sivých ílov s prechodom do zvetraných ílovcov) a prachovcov s polohami štrkov a pieskov.

Kvartérne sedimenty riešeného územia sú zastúpené fluviálnymi náplavmi aluviálnej nivy rieky Hornád a antropogénnymi navážkami. Vo vrchnej časti geologického profilu kvartérnych sedimentov ide o polohy piesčitých hlien a ílov – povodňové sedimenty holocénneho veku. V spodnej časti prevládajú polohy pleistocénnych piesčitých štrkov dnovej výplne s nepravidelnými polohami a šošovkami ílovitých pieskov až piesčitých ílov.

Antropogénne navážky tvoria akumulácie prevažne súdržných zemín s obsahom úlomkov hornín, tehál a betónu, resp. zemín nesúdržných, prevažne štrkovitých, ktoré boli použité v procese antropogénnej činnosti.

Podľa schémy inžinierskogeologických regiónov (Atlas krajiny SR, 2002) územie mesta Košice patrí prevažne do regiónu tektonických depresii, do subregiónov s neogénnym podkladom. Podľa inžinierskogeologickej rajonizácie prevažná časť územia mesta spadá v rámci rajónov kvartérnych sedimentov do rajónu údolných riečnych náplavov a rajónu náplavov terasových stupňov. Do S, V a J časti mesta zasahuje rajón deluviálnych sedimentov. Rajóny predkvartérnych hornín sú v území východne od rieky Hornád reprezentované rajónom piesčito-štrkovitých sedimentov. Západne je to rajón striedajúcich sa súdržných a nesúdržných sedimentov, rajón jemnozrnných sedimentov a v menšej miere rajón spevnených sedimentov vcelku, ktorý zasahuje aj do S časti územia mesta. Severnú časť územia mesta reprezentuje rajón metamorfovaných hornín vcelku.

### Geodynamické javy

Na základe nízkej energie rovinatého reliéfu sa v hodnotenom území geodynamické javy nevyskytujú. Ide o geodynamicky stabilný reliéf bez výskytu svahových, alebo erózných javov. V zmysle Mapy seizmických oblastí sa lokalita nachádza v pásme, v ktorom maximálna intenzita seizmických javov nepresiahne hodnotu 6 ° stupnice makroseizmickej aktivity MSK-64. Z hľadiska stability je posudzované územie stabilné.

### Ložiská nerastných surovín

Na území mesta Košice je evidovaných niekoľko ložísk nerudných nerastných surovín a to magnezitu, keramických surovín a stavebného kameňa. Z rúd je evidovaný výskyt uránovej rudy. Priamo v dotknutom území sa nenachádza žiadne ložisko rudných, nerudných surovín, ropy a plynu.

## 2.3. Pôdne pomery

### Pôdne typy

Prevládajúcimi pôdnymi typmi v území mesta Košice I. sú:

- Fluvizeme s pôdnymi jednotkami: fluvizeme kultizemné, sprievodné fluvizeme glejové, modálne a kultizemné ľahké; z nekarbonátových aluviálnych sedimentov,
- Kambizeme s pôdnymi jednotkami: kambizeme modálne a kultizemné nasýtené, sprievodné kambizeme pseudoglejové; zo zvetralín pieskovcovo-ílovcových hornín (flyš),
- Kambizeme s pôdnymi jednotkami: kambizeme modálne a kultizemné nasýtené až kyslé, sprievodné rankre a kambizeme pseudoglejové; zo stredne ťažkých až ľahších skeletnatých zvetralín nekarbonátových hornín,
- Pseudogleje s pôdnymi jednotkami: pseudogleje modálne, kultizemné a luvizemné nasýtené až kyslé, zo sprašových hĺn a svahovín.

Podľa prílohy č. 3 zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy je poľnohospodárska pôda zaradená podľa kódu BPEJ do deviatich skupín kvality. Na území dotknutej MČ sa nenachádza poľnohospodárska pôda zaradená do BPEJ 1 – 4 (osobitne chránené pôdy). Pôdy MČ patria do kategórie ostatné (zastavané územia, lesy, vodné plochy).

## 2.4. Klimatické pomery

Prevažná časť územia mesta (centrálna a južná časť) patrí podľa klimatického členenia (Lapin, M., Faško, P., Melo, M., Šťastný, P., Tomlain, J., In: Atlas krajiny SR, 2002), do teplej klimatickej oblasti,



okrsku T5 – teplého, mierne suchého, s chladnou zimou. Severozápadná časť mesta patrí čiastočne do teplej klimatickej oblasti, okrsku T7 a čiastočne do mierne teplej oblasti, okrsku M3.

#### Zrážkové pomery

Zrážky sú ovplyvňované nadmorskou výškou územia. Priemerný ročný úhrn zrážok v riešenom území je 600-700 mm, pričom maximum je 969 mm a minimum 412 mm. Obdobie najbohatšie na zrážky je mesiac jún, alebo júl. Minimum zrážok padne v mesiacoch január až marec. Priemerný počet dní so snehovou pokrývkou je cca 80 dní (Faško, P., Handžák, Š., Šrámková, N., In: Atlas krajiny SR, 2002).

#### Teplota

Priemerné teploty vzduchu v mesiaci júl, ktorý je najteplejším mesiacom, dosahujú v riešenom území 18,7 - 19,2 °C. Priemerné teploty v mesiaci január, ktorý je najchladnejším mesiacom, dosahujú -3,4 až -4,2 °C. Najvyššie priemerné mesačné teploty vzduchu sú v mesiacoch júl a august. Najnižšie teploty sú v mesiacoch december až február (Šťastný, P., Nieplová, E., Melo, M., In: Atlas krajiny SR, 2002). Priemerná teplota vo vykurovacom období je 3,3 °C. Priemerný počet vykurovacích dní v roku je 215. Najchladnejším mesiacom je január s priemernou mesačnou teplotou -3,4 až -4,2 °C. Najteplejším mesiacom je júl s priemernou mesačnou teplotou 19,2 až 18,7 °C.

#### Veternosť

Priemerná ročná rýchlosť vetra za posledných 10 rokov na stanici Košice – letisko je 2,8 m.s<sup>-1</sup>, bezvetrie sa vyskytuje v necelých 11 % roka a rýchlosti vetra do 2 m.s<sup>-1</sup> prevládajú takmer polovicu roka, až 44 % prípadov. Je zrejme, že rýchlosti vetra nad 8 m.s<sup>-1</sup> predstavujú výraznú menšinu prípadov, čo predstavuje v tomto prípade len 2 %.

Prúdenie vzduchu je modifikované reliéfom krajiny. Prevládajúcimi smermi vetra v riešenom území sú severné s vedľajším južným vetrom.

## 2.5. Hydrologické pomery

#### Povrchové vody

Hodnotené územie sa nachádza v povodí toku Hornád (4 32 03), ktorý preteká mestom Košice. Tok Hornád tečie širším záujmovým územím prevažne južným smerom. V severnej časti mesta Košice Hornád ku sebe priberá pravostranný prítok Črmeľ a ľavostranný prítok Moňok. Oba tieto toky Hornád priberá pod Ťahanovskou haňou. Typ režimu odtoku je dažďovo snehový s minimom v septembri a maximom v marci a výrazne vysokým stavom v apríli. Hydrologické pomery sú málo upravené. Pôvodné toky s prítokmi sú zregulované a odvedené do kanálov. Priemerný denný prítok za mesiac na profile Hornád Košice (rkm 36,60, plocha povodia 2440,40 km<sup>2</sup>) v roku 2008 dosiahol 20,51 m<sup>3</sup> .s<sup>-1</sup>. Minimálny denný prítok za mesiac bol pritom zaznamenaný v mesiaci december o hodnote 10,65 m<sup>3</sup> .s<sup>-1</sup> a maximálny denný prítok za mesiac v mesiaci júl 50,03 m<sup>3</sup> .s<sup>-1</sup>. Maximálny kulminačný prítok dosiahol v mesiaci júl 320,50 m<sup>3</sup> .s<sup>-1</sup> a minimálny denný priemerný prítok v mesiaci september 5,831 m<sup>3</sup> .s<sup>-1</sup>.

#### Podzemné vody

V zmysle hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Šuba et al., 1984) do územia mesta Košice zasahuje niekoľko hydrogeologických rajónov. Do územia okresu Košice I zasahuje hydrogeologický rajón NQ 123 Neogén východnej časti Košickej kotliny a hydrogeologický rajón Q 125 Kvärtér Hornádu v Košickej kotline.

Riešené územie je súčasťou hydrogeologického rajónu Q – 125. Podľa vymedzenia útvarov podzemných vôd SR je hydrogeologický rajón súčasťou útvaru medzizrnových podzemných vôd kvartérnych náplavov oblasti povodia Hornádu (SK1001200P).

Najvýznamnejšie zásoby podzemných vôd sa nachádzajú v južnej časti územia mesta Košice, v kvartérnych sedimentoch. Vyskytujú sa tu hlavne fluviálne sedimenty, ktoré sú hodnotené ako dosť silne priepustné až silne priepustné a z hydrogeologického hľadiska sú najpriaznivejšie. Najväčšie využiteľné množstva podzemných vôd ( $2,00 - 9,99 \text{ l.s}^{-1} \cdot \text{km}^{-2}$ ) v rámci jednotlivých hydrogeologických rajónov sa nachádzajú v riečnych náplavoch Košickej kotliny, v štrkoch a pieskoch Hornádu.

Hladina podzemnej vody sa v oblasti údolnej nivy Hornádu pohybuje prevažne v hĺbke menšej ako 2 m pod terénom. V oblasti nižších terás Hornádu je hladina podzemnej vody v hĺbke 2 – 5 m a vysokej terasy v hĺbke 5 – 10 m pod terénom.

### Minerálne a geotermálne vody

Z geologického a hydrogeologického hľadiska je povodie Hornádu veľmi rôznorodé. V monitorovacej sieti správy SHMÚ je v celom povodí Hornádu evidovaných celkom 45 prameňov.

Na území mesta Košice sú zaregistrované dva minerálne pramene, nachádzajúce sa v okrese Košice I:

- Bývalé Gajdove kúpele – prameň Kiosk (registračné číslo KE – 6), ktorý sa nachádza v mestskom rekreačnom areáli Anička a je využívaný
- Studňa pri bývalých Gajdových kúpeľoch (registračné číslo KE – 7), je nevyužívaný.

V širšom území mesta Košice (cca 30 km SV od mesta Košice), v okrese Košice – okolie sa nachádza významná a perspektívna oblasť geotermálnych vôd Košickej kotliny. Hlavné kolektory geotermálnych vôd sú tu triasové karbonáty, tepelný výkon geotermálnych vôd je 1 000 MWt. V k.ú. obce Ďurkov sa nachádza zdroj geotermálnych vôd GTD 1, 2,3 s teplotou vody na povrchu nad  $100^\circ\text{C}$  s výdatnosťou nad  $50 \text{ l.s}^{-1}$ . Aj v katastri obce Svinica, neďaleko obce Ďurkov, sa nachádza geotermálna voda, kde prieskumné vrty z r. 1998 preukázali teplotu vody  $126^\circ\text{C}$  s prietokom  $150 \text{ l. s}^{-1}$ .

Menej významný potenciál geotermálnych vôd sa nachádza v okrese Košice I, vrt G4 s výdatnosťou  $4 \text{ l.s}^{-1}$  s teplotou  $26^\circ\text{C}$  a v okrese Košice IV, vrt KAH 6 v MČ Šebastovce s výdatnosťou  $10 \text{ l.s}^{-1}$  s teplotou  $18^\circ\text{C}$ .

V riešenom hodnotenom území ani v jej okolí sa nenachádzajú žiadne pramene ani pramenné oblasti. Taktiež zdroje geotermálnych vôd, prírodné liečivé zdroje a prírodné zdroje minerálnych stolových vôd sa v lokalite navrhovanej činnosti ani v jej okolí nevyskytujú.

### Vodohospodársky chránené územia

Do záujmového územia nezasahuje žiadne vodohospodársky chránené územie, ani pásmo hygienickej ochrany. Rieka Hornád a vodný tok Črmeľ však patria medzi vodohospodársky významné toky.

## 2.6. Fauna a flóra

### Flóra

Územie mesta Košice patrí podľa fyto geografického členenia Slovenska (Futák, J., In: Atlas SSR, 1980) do: oblasti západokarpatskej flóry (Carpathicum occidentale), odvodu predkarpatskej flóry (Praecarpathicum), fyto geografického okresu – stredné Pohornádie. Z časti patrí aj do: oblasti panónskej flóry (Pannonicum), obvodu eupanónskej xerotermnej flóry (Eupannonicum), fyto geografického okresu – Košická kotlina.

Podľa MÚSES mesta Košice, boli na území mesta Košice vyčlenené nasledujúce jednotky potenciálnej prirodzenej vegetácie:

- Jaseňovo brestovo dubové lesy, Lužné lesy nížinné
- Dubovo hrabové lesy panónske
- Dubovo hrabové lesy karpatské
- Dubové subxerothermofilné a borovicové xerofilné lesy
- Dubové kyslomilné lesy
- Dubovo cerové lesy
- Dubové nátržnikovité lesy
- Podhorské bukové lesy
- Javorovo-lipové lesy v nižších polohách

Reálna nelesná vegetácia je vegetácia, ktorá sa v súčasnosti nachádza na dotknutom území je výsledkom zmien, ktoré sú odrazom vplyvu človeka na prírodné pomery územia. Na území mesta Košice sa stretávajú dve fyto geografické oblasti flóry – panónska (teplomilná) a západokarpatská (chladnomilná). V zmysle MÚSES mesta Košice medzi hlavné skupiny rastlinných spoločenstiev (fytocenóz) na území mesta Košice patria:

- Fytocenózy lužných lesov
- Fytocenózy dubovo-hrabových lesov
- Fytocenózy bukových lesov
- Fytocenózy nížinných a podhorských lúk a pasienkov
- Fytocenózy vodných tokov a vodných plôch
- Fytocenózy brehových porastov vodných tokov a vodných plôch
- Fytocenózy antropicky podmienených biotopov.

Pre okolie hodnoteného územia sú charakteristické fyto cenózy antropicky podmienených biotopov, ku ktorým patria synantropné spoločenstvá vyskytujúce sa v intraviláne mesta, pozdĺž dopravných komunikácií, na nevyužívaných plochách. Pôvodné prirodzené stanovišťa na území mesta často obsadzujú porasty invázných druhov. Medzi najvýznamnejšie invázne druhy rastlín, masovo sa vyskytujúce na území mesta, patria pohánkovec japonský (*Fallopia japonica*), slnečnica hľuznatá (*Helianthus tuberosus*), zlatobyľ kanadská (*Solidago canadensis*), zlatobyľ obrovská (*Solidago gigantea*). Pozdĺž komunikácií bola na území mesta v minulosti realizovaná aj výsadba líniových porastov nepôvodných druhov drevín, napr. topoľ kanadský (*Populus x canadensis*), javorovec jaseňolistý (*Negundo aceroides*) i pajaseň žliazkatý (*Ailanthus altissima*).

### **Fauna**

Podľa zoogeografického členenia (Čepelák, J., In: Atlas SSR, 1980) patrí podstatná časť územia mesta Košice, tiež riešená MČ, do provincie vnútrokarpatské znížieniny, oblasti panónskej, obvodu juhoslovenského, okrsku košického. Severozápadná časť územia mesta patrí do provincie Karpaty, oblasti Západné Karpaty, obvodu vnútorného, okrsku centrálného, podokrsku rudohorského. Pre oblasť panónsku sú typické teplomilné druhy, avšak väčšia časť živočíšnych druhov žije v západokarpatskej oblasti.

Na území dotknutej MČ je zoocenóza antropicky podmienených biotopov. V hodnotenom území je rôznorodosť biotopov malá. Zoocenóza je tu odrazom intenzívneho pôsobenia človeka v krajine, pri ktorom došlo k zmene jeho relatívne pôvodnej štruktúry. Zoocenóza je tu reprezentovaná spoločenstvami antropogénneho charakteru, ktoré predstavujú druhy viazané na ľudské sídla a ich okolie. Charakteristickými druhmi sú adaptabilné a všeobecne rozšírené druhy migrujúce územím a využívajúce uvedené prvky ako náhradné stanovišťa. K charakteristickým bezstavovcom týchto biotopov patria, napr. niektoré suchozemské kôrovce, pavúky, roztoče, rôzne druhy hmyzu,

chrobáky. Z vtákov je to hrdlička záhradná (*Streptopelia decaocto*), drozd čierny (*Turdus merula*), žltouchvost domový (*Phoenicurus ochrurus*), lastovička domová (*Hirundo rustica*), belorítka domová (*Delichon urbica*), vrabec domový (*Passer domesticus*), z cicavcov sa na týchto biotopoch vyskytujú niektoré druhy netopierov, napr. netopier obyčajný (*Myotis myotis*), raniak hrdzavý (*Nyctalus noctula*), večernica pestrá (*Vespertilio murinus*). Z ďalších menších cicavcov sa v ľudských sídlach hojne vyskytujú aj druhy myš domová (*Mus musculus*) a potkan obyčajný (*Rattus norvegicus*) a i.

## 2.7. Krajina

### Štruktúra krajiny

Súčasná krajinná štruktúra širšieho územia je štruktúrou vidieckeho typu s vysokou dynamikou zmien na typ sídelnej štruktúry s prevládajúcou výrobnou a dopravnou funkciou a rozvojom dopravnej a technickej infraštruktúry.

Miesto navrhovanej činnosti ako aj širšie dotknuté územie má typický antropogénny charakter s intenzívnym poľnohospodárskym využitím. V krajine dotknutého územia a jeho okolia sa nachádzajú človekom vytvorené alebo modifikované prvky, ktoré dávajú predstavu o súčasnom využití územia.

Región Košíc predstavuje bohatú mozaiku typov druhotnej (človekom ovplyvnenej) krajiny štruktúry. Vyskytujú sa tu územia s vysokou kultúrno-historickou resp. vizuálnou hodnotou (mestská pamiatková rezervácia tvorená historickým jadrom Košíc) i krajinoekologicky hodnotné územia (napr. enklávy územia pri vodných tokoch alebo v prostredí mestských lesov Košice). Vzhľadom na prudký nárast počtu obyvateľov približne v období rokov 1960 – 1990 tvoria významný a mnohokrát určujúci prvok štruktúry krajiny sídliská panelových domov a k nim prislúchajúca technická a občianska vybavenosť – so všetkými sprievodnými pozitívami i negatívami realizácie obytných zón v uvedenom období.

Posudzovaná lokalita sa nachádza v území, ktoré podlieha dlhodobej urbanizácii so všetkými sprievodnými znakmi intenzívneho využitia veľkomestského prostredia, ako sú intenzívna zástavba, vysoká intenzita všetkých foriem dopravy, hlučnosť, znečistenie ovzdušia. Výstavbou nedôjde k likvidácii žiadnych krajinoštruktúr a biotopov. V priestore záberu nie je evidovaný žiadny trvalý výskyt chránených druhov rastlín a živočíchov. Plocha výstavby je v súčasnosti pokrytá trávnaťm porastom.

### Scenéria, krajinný obraz

Scenéria krajiny je charakterizovaná hodnotou estetického pôsobenia krajinného obrazu, ktorý je prejavom krajiny štruktúry. Nie je možné kvantifikovať, ale môžeme ho posúdiť len kvalitatívne.

Za najvýznamnejšie faktory, ktoré podmieňujú estetický ráz kultúrnej krajiny môžeme považovať osídlenie (druh, dobu a hustotu), spôsob poľnohospodárskeho využitia, lesné hospodárstvo (spôsob hospodárenia), komunikácie, elektrovedy a priemysel vrátane ťažby surovín.

Z hľadiska krajiny štruktúry mesto Košice, kam spadá územie realizácie zámeru, predstavuje typickú urbanizovanú krajinu. V krajiny štruktúre dominujú zastavané plochy s rôznym funkčným využitím.

### Stabilita, ochrana

Stupeň ekologickej stability územia vyjadruje plošný pomer medzi prirodzenými, poloprirodzenými a antropogénnymi prvkami v danom území. Koeficient ekologickej stability odráža vzájomný pomer pozitívnych a negatívnych prvkov v území.

V krajiny dotknutého územia a jeho okolia sa nachádzajú človekom vytvorené alebo modifikované prvky, ktoré dávajú predstavu o súčasnom využití územia. Ekologická významnosť územia je malá.

Z hľadiska súčasnej krajinnej štruktúry širšie územie možno charakterizovať ako človekom silne pozmenenú krajinu s nízkym zastúpením lesných spoločenstiev a s vysokým podielom zastavaných území a poľnohospodárskej krajiny, doplnenú o dopravnú a technickú štruktúru.

## 2.8. Chránené územia podľa osobitných predpisov a ich ochranné pásma

### Chránené územia podľa osobitných predpisov

Chránené územia sú súčasťou národnej siete chránených území alebo sú súčasťou európskej siete chránených území – NATURA 2000 (územia európskeho významu – SKUEV a chránené vtáčie územia – CHVÚ). Ochrana sa už od 1. stupňa tiež poskytuje biotopom európskeho alebo národného významu. Zoznam týchto biotopov je uvedený vo vyhláške MŽP SR č. 24/2003 Z. z. V zmysle implementácie princípov európskej politiky pri ochrane biodiverzity a ekosystémov boli na Slovensku implementované dve základné smernice, ktoré tvoria základ ochrany prírody v EÚ - smernica Rady č. 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov (Smernica o vtákoch) a smernica Rady č. 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (Smernica o biotopoch). Sieť sústavy NATURA 2000 predstavuje súvislú európsku ekologickú sieť chránených území na ochranu prírodných biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín významných pre ES. Sústavu NATURA 2000 tvoria dva typy území - osobitné územia ochrany (Special Areas of Conservation, SACs) vyhlasované na základe Smernice o biotopoch a osobitne chránené územia (Special Protection Areas, SPAs) vyhlasované na základe Smernice o vtákoch.

### Chránené vodohospodárske oblasti

Do záujmového územia nezasahuje žiadne vodohospodársky chránené územie, ani pásmo hygienickej ochrany. Rieka Hornád a vodný tok Črmeľ však patria medzi vodohospodársky významné toky.

## 2.9. Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) predstavuje takú celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených ekosystémových zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára predpoklady pre trvalo udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu. Pre mesto Košice bol vypracovaný miestny a regionálny ÚSES (M-ÚSES, SAŽP 2013 a R-ÚSES, SAŽP, 2007).

Biocentrá (BC) - na území mesta Košice je vyčlenené 1 BC nadregionálneho významu, 9 BC regionálneho významu, 11 BC regionálneho významu (mestských) a 39 BC miestneho významu. Z uvedených BC boli na území riešenej MČ vyčlenené:

dve BC regionálneho významu (mestské):

**BC-R (M) Mestský park** (11,25 ha) – prírodno-krajinársky park celomestského významu.

Živočíšstvo predstavuje hniezdiaca avifauna, viazaná na stromy a kroviny.

Rastlinstvo reprezentuje niekoľko cenných druhov drevín, z toho cca 90 % domácich a 10 % introdukovaných. Dreviny v Mestskom parku so svojou plošnou výmerou tvoria významný biologický a krajnotvorný prvok s množstvom dendrologicky významných taxónov. V parku prevládajú listnaté druhy drevín, menšie zastúpenie majú aj ihličnaté dreviny a miestami sa vyskytujú i krovinné porasty. Vek niektorých stromov je aj 100 – 130 rokov.

**BC-R (M) Park na Žriedlovej ul.** (5,32 ha) – prírodno-krajinársky park v MČ Staré Mesto.

Rastlinstvo tvorí zvyšok porastov stanovištno prirodzených porastov. Pôvodný prestarnutý porast na tomto území (bývalý starý cintorín) bol v rámci likvidácie cintorína zlikvidovaný, zostali len zvyšky pôvodného drevinového porastu.

tri BC miestneho významu:

**BC-M Mŕtve rameno Hornádu pri Rampovej ul.** (1,87 ha)

Na mieste pôvodného koryta rieky Hornád sa vytvorila mokraď, zarastajúca náletmi vrúb, jelší a topoľov. Na mokraď nadväzuje záhradkárka osada so skupinami vysadenej zelene a stromoradií topoľov. Lokalita je refúgiom obojživelníkov a hniezdiacej avifauny vtáctva.

**BC-M Areál Leteckej fakulty TUKE – Prešovská cesta** (24,26 ha) – prírodno-krajinárska parková zeleň. Zo živočíšstva je zaznamenaný výskyt viacerých druhov avifauny. Zeleň tvorí skupinová líniová, plošná i bodová stromová zeleň parkového typu, ktorá slúži ako prirodzené stanovište avifauny. Porast drevín je starý cca 90 -110 rokov.

**BC-M Drevný trh** – park (0,53 ha), ktoré sa nachádza najbližšie k hodnotenému územiu.

Prírodno-krajinársky park tvorí cca 95 % domácich druhov drevín. Priestor pre dreviny je veľmi ovplyvnený vonkajšími plošnými obmedzeniami, ako i negatívnymi vplyvmi z prevádzky motorových vozidiel zo všetkých štyroch strán. Dreviny sú vo veku cca 80 – 100 rokov, optimálnej výšky. Významnejšie exempláre drevín: sofora japonská (*Sophora japonica*), pajaseň žliazkatý (*Ailanthus altissima*), javorovec jaseňolistý (*Negundo aceroides*), javor mlečný (*Acer platanoides*), borievka čínska (*Juniperus chinensis*). Potenciálny stav pre reprodukciu drevín je dobrý.

Biokoridory (BK) prírodné a mestské spájajú medzi sebou biocentrá spôsobom umožňujúcim migráciu organizmov. Časti biokoridorov môžu pozostávať z línii a plôch stromovej, krovitej a bylinnej etáže prírodného charakteru s preferenciou domácich druhov. Môžu to byť aleje stromov s trávnaťm podrastom, lúčne priestory prírodného charakteru, parkovo upravené priestory a pod.

Na území mesta Košice je vymedzený 1 BK nadregionálneho významu, 9 BK regionálneho významu, 3 mestské BK regionálneho významu a 67 BK miestneho významu.

Biokoridor nadregionálneho významu (BK-NR) prechádzajúci riešenou MČ je:

**BK-NR Tok Hornádu**

Riešenou MČ vedie biokoridor mestský regionálneho významu (BK-R(M)) Čičkovský potok – **BC-R(M) Borovicový lesík nad Popradskou ul.** – BC-R(M) Park na Žriedlovej ul. – BC-R(M) Mestský park Mlynský náhon - Hornád

Mestskou časťou Staré Mesto prechádza tiež miestny biokoridor (BK-M) Mestský park - Mlynský náhon – Jarmočná ulica – prerušovaná líniová zeleň od Mestského parku (BC-R (M)), trávinatej ploche pri krytej plavárni, zeleni na Bajzovej a pozdĺž železničnej trate až po Jarmočnú ulicu v MČ Juh

**Miestny biokoridor (BK-M)** Železnica sever predstavuje existujúca a navrhovaná ochranná sprievodná zeleň železničnej trate Košice – Žilina v úseku od Mestského parku pozdĺž Bencúrovej, Stromovej a Slovenskej ulice až po tok Hornád v lokalite Medzi mostami. Trasa uvedených biokoridorov nezasahuje do lokality navrhovanej činnosti.

## 2.10. Obyvateľstvo

### Demografické údaje

V roku 2020 bolo v Košiciach evidovaných 238 138 obyvateľov, z čoho 52 % tvorili ženy a 48 % muži. V porovnaní s rokom 2015 došlo k poklesu počtu evidovaných obyvateľov o 0,44 %. Na území obcí funkčnej oblasti bolo evidovaných spolu 55 301 obyvateľov, čo predstavuje 42,5 % obyvateľov z počtu za okres Košice – okolie (130 132 obyvateľov).

Z hľadiska národnostného zloženia obyvateľov boli v roku 2020 v Košiciach najviac zastúpení obyvatelia so slovenskou národnosťou (75,77 %), maďarskou (2,84 %), rómskou (1,98 %) a českou národnosťou (0,72 %). Iná a nezistená národnosť predstavuje 16,38 %.

Priemerný vek obyvateľov v roku 2020 v meste Košice bol 42,39 roka, pričom celkovo na Slovensku je to o niečo menej, a to 41,29 roka. V okrese Košice – okolie je to 37,74 roka. Najdôležitejšou informáciou a taktiež alarmujúcim zistením je rýchle starnutie obyvateľov Košíc, čo dokazuje aj samotný index starnutia. Kým v roku 2010 pripadalo na 100 obyvateľov mladších ako 15 rokov 82 osôb v poproduktívnom veku, tak v roku 2020 to už je približne 128 osôb. Čo reflektuje aj vývoj prirodzeného prírastku.

### **Sídla**

Mesto Košice je druhým najväčším mestom na Slovensku. Je to krajské mesto, ktoré predstavuje ekonomické a spoločenské centrum nielen pre blízke okolie, ale celé Východné Slovensko. Funkčná oblasť mesta je tvorená jadrovým mestom Košice s 22 mestskými časťami a 40 okolitými obcami. Územie mesta Košice sa administratívne člení na 22 mestských častí s vlastnou miestnou samosprávou na úrovni obce a na 4 okresy.

- Košice I.: Džungľa, Kavečany, Sever, Sídliisko Ťahanovce, Staré mesto, Ťahanovce
- Košice II.: Lorinčík, Luník IX, Myslava, Pereš, Poľov, Sídliisko KVP, Šaca, Západ
- Košice III.: Dargovských hrdinov, Košická Nová Ves
- Košice IV.: Barca, Juh, Krásna, Nad jazerom, Šebastovce, Vyšné Opátske

### **Aktivity**

Celková výmera územia mesta má plochu 24 372 ha. Poľnohospodárska pôda z toho zaberá 9147 ha. Hustota obyvateľstva na 1 km<sup>2</sup> je 983,9. Košice svojou rozlohou 243,7 km<sup>2</sup> zaberajú 3,6 % územia Košického samosprávneho kraja (KSK). Vysoké zastúpenie majú lesné plochy, ktoré sa podieľajú na celkovej rozlohe mesta 30,8%. Samotné urbanizované územie, t.j. zastavané plochy zaberajú 19 %, vodné plochy 1,2 % a ostatné plochy 11,4 % z rozlohy mesta.

### **Poľnohospodárstvo**

Rastlinná a živočíšna výroba nie je charakteristická pre mesto Košice. Poľnohospodársky využívané pôdy sa nachádzajú prevažne v južnej a západnej časti mesta Košice, na katastrálnom území Barce a Poľova.

### **Priemysel**

Na území mesta Košice sú ťažiskovými priemyselnými odvetviami hutnícky, strojársky, ťažobný priemysel, priemysel stavebných hmôt, palív a energetiky, textilný priemysel, stavebníctvo a potravinárstvo sústredené prevažne v okresoch Košice II a IV. Najrozvinutejšia priemyselná základňa v rámci mesta je sústredená v okrese Košice II, kde najvýznamnejším podnikom je U.S. Steel Košice, s.r.o.. V okrese Košice IV je z odvetví priemyselnej výroby zastúpený energetický, textilný, strojársky a potravinársky priemysel. Sídli tu významné spoločnosti, napr. Inžinierske stavby, a.s. (stavebníctvo), KOSIT, a.s., VALEO Slovakia, s.r.o., JOBELSA Slovensko, s.r.o., TEKO, a.s. Košice, Východoslovenská energetika, a.s.. V okrese Košice I sa významný priemyselný podnik nenachádza.

**Služby**

Mesto Košice plní funkciu sídla celoštátneho a medzinárodného významu (predškolské a školské zariadenia, vysoké školy, univerzity, kultúrne zariadenia, divadlá, múzeá, galérie, konzuláty, súdy, banky, poisťovne, kostoly, reštauračné a stravovacie zariadenia, hotely, letisko, ...).

**Zdravotníctvo a sociálna starostlivosť**

Zdravotnícku starostlivosť zabezpečujú zdravotnícke zariadenia – polikliniky a nemocnice..

Mesto Košice je zriaďovateľom Strediska sociálnej pomoci (SSP), ktoré poskytuje sociálne služby v Zariadení pre seniorov na Garbiarskej ulici, v dennom stacionári na Garbiarskej ulici, v zariadení opatrovateľskej služby na Južnej triede 23, zabezpečuje prepravnú službu a monitorovanie a signalizáciu potreby pomoci. Okrem sociálnych služieb podľa zákona č. 448/2008 Z.z. o sociálnych službách poskytuje SSPmK (Stredisko sociálnej pomoci Mesta Košice) pomoc aj v súlade so zákonom o sociálnoprávnej ochrane v krízovom centre s kapacitou 10 nezaopatrených detí, z toho 3 miesta v profesionálnej rodine. Poskytuje zdravotnú starostlivosť v ambulanciách pre dospelých, pre deti a dorast a zubnej ambulancii.

**Školstvo**

Mesto Košice má vo svojej správe 34 základných a 63 materských škôl. Sieť stredných škôl tvoria gymnáziá, stredné odborné školy a učilišťa, obchodné akadémie, zdravotnícke a umelecké školy. Najvyšší stupeň vzdelania zabezpečuje 9 fakúlt Technickej univerzity Košice, 5 fakúlt Univerzity P. J. Šafárika, Univerzita veterinárneho lekárstva a farmácie a ďalšie pracoviská slovenských vysokých škôl.

**Kultúra**

Na území mesta Košice, resp. jeho mestských častí sa nachádza množstvo kultúrnohistorických pamiatok. Košice sú prvým európskym mestom, ktoré získalo vlastnú erbovú listinu. V roku 1369 ju panovník Ľudovít Veľký udelil po prvýkrát právnickej osobe - mestu Košice. Ďalšie prvenstvo sa spája so športom - v Košiciach v prvú októbrovú nedeľu štartuje najstarší európsky a druhý najstarší svetový maratón - Medzinárodný maratón mieru (založený v roku 1924). Dóm sv. Alžbety je najvýchodnejšou gotickou katedrálou v Európe. Historické centrum je najväčšou mestskou pamiatkovou rezerváciou v Slovenskej republike. Okolo pôvodného stredovekého námestia sa nachádzajú umelecky a historicky najhodnotnejšie objekty, medzi inými aj Dóm sv. Alžbety, Štátne divadlo, Urbanova veža. Najstaršia stredná škola v strednej Európe bola založená takisto v Košiciach - v roku 1872 Stredná priemyselná škola strojnica. Na území mesta je rozlohou najväčšia zoologická záhrada v strednej Európe (288 hektárov) a rozlohou najväčšia slovenská botanická záhrada s najväčšou zbierkou kaktusov v bývalom Československu. Detská železnica v Čermeľskom údolí je najstaršou a jedinou na Slovensku.

V hodnotenom území sa nenachádza žiadna kultúrna ani historická pamiatka, ktorá by bola v strete s realizáciou zámeru, keďže lokalita sa nachádza v priemyselnej zóne mesta Košice v katastrálnom území Ťahanovce.

**Infraštruktúra****Doprava****Cestná doprava**

Cestná doprava - z hľadiska siete ciest európskeho významu, Košice ležia na dvoch hlavných prietahoch ciest nadnárodného charakteru. Je to v prvom rade prietah v smere západ - východ t.j. z Čiech a Rakúska v smere na východ na Ukrajinu a druhý dôležitý prietah je v smere sever- juh t.j. z



Poľska a pobaltských štátov v smere na Maďarsko a ďalej na Balkán. Košice ležia na križovatke významných európskych ciest E 50 (Žilina - hranica s Ukrajinou) a E 71 (Košice – Maďarsko). Obidva tieto cestné ťahy sú súčasťou severojužného rýchlostného ťahu s pripojením na E 371 (Prešov - Poľská republika). Diaľnica je vybudovaná iba v úseku Prešov - Košice.

Mestská hromadná doprava - mestskú hromadnú dopravu v Košiciach zabezpečuje Dopravný podnik mesta Košice - DPMK, a.s. a to najmä autobusovou cestnou dopravou, električkovou koľajovou dopravou a z časti aj trolejbusovou cestnou dopravou.

### **Železničná doprava**

Železničnú sieť tvoria trate troch rozchodov: normálny, široký a úzky rozchod. Hlavný ťah Čierna n/T. - Košice - Žilina – Bratislava, je zaradený do európskej železničnej siete. Južný ťah tvorí spojenie Košice - Zvolen – Bratislava. Trate sú využívané pre medzinárodnú i vnútroštátnu, osobnú i nákladnú dopravu. Trate dôležitých pohraničných prechodov sú severojužné spojenie z Poľska do Maďarska v trase št. hranica Poľska - Plaveč - Kysak – Košice - Čaña - št. hranica Maďarska, a širokorozchodná trať Ukrajina - Maťovce - areál U. S. Steel Košice, ktorá slúži na prepravu surovín a tovarov z Ukrajiny. Osobná stanica Košice má 13 dopravných koľají, ktoré slúžia pre osobnú dopravu, prepravu spešnín a pre nákladnú dopravu.

### **Iná doprava**

V južnej časti mesta sa nachádza verejné letisko medzinárodného významu poskytujúce pravidelnú leteckú dopravu. V súčasnosti okrem nepravidelných a chartrových letov prevádzkuje 4 pravidelné linky: Praha, Viedeň, Bratislava, Londýn.

### **Produktovody**

#### **Zásobovanie pitnou vodou a odkanalizovanie**

Zásobovanie pitnou vodou - v obvode Košice sa zásobovanie v 22 mestských častiach zabezpečuje verejnou vodovodnou sieťou v správe VVS a.s. Košice. Zdrojom pitnej vody je pre Košice je SKV z vodnej nádrže (VN) Starina, VN Bukovec, studne pri Hornáde, pramene Čermeľ, samostatná sieť je v MČ Kavečany, ktorá je napojená na vodné zdroje Pstružník.

Mesto Košice má vybudované 4 ČOV : Kokšov - Bakša, Šaca, Košická Nová Ves, Kavečany. Od r.2008 prebiehajú v meste najmä rekonštrukcie zastaraných kanalizačných sietí (ul. Vrátna, Kišdyho, Pasteurovo nám., Karpatská, Alejová, Krásnohorská), budovanie nových sietí IBV Lorinčík, Krásna n/H, Kostolianska.

#### **Zásobovanie elektrickou energiou**

Prenos elektrickej energie pre potreby mesta Košice sa uskutočňuje prostredníctvom nadradenej prenosovej sústavy 400 kV, 220 kV a 110 kV. Zásobovanie elektrickou energiou je z nadradenej prenosovej sústavy VVN cez transformačné uzly 400/110 kV Moldava nad Bodvou a Lemešany 400/110 kV a 220/110 kV, transformačné 110 kV/22 kV. Napájacími bodmi v Košiciach sú tieto ES 110/22 kV: ES Košice Juh (s výkonom 2x40+25 MVA), ES Košice – Furča (2x25 MVA), ES Košice – Západ (2x40MVA), pri väčšej spotrebe ES Haniska (3x25 MVA).

***Teplo, plyn***

Zásobovanie plynom pre mesto Košice je z hlavného zdroja MŠ plynovodu o parametroch DN 700, PN64 bar s kompresorovou stanicou v Haniske pri Košiciach. Rozvod zemného plynu je z existujúceho VTL plynovodu DN 150, PN 40 Haniska –Drienovská Nová Ves.

Zásobovanie teplom a teplou vodou - zabezpečuje obchodná spoločnosť Tepláreň Košice, a.s. (ďalej TEKO) ako výrobca a primárny dodávateľ tepla a mestská obchodná spoločnosť Tepelné hospodárstvo, s.r.o. Košice ako dodávateľ tepla cez sekundárne rozvody konečnému spotrebiteľovi.

***Telekomunikácie***

Telekomunikačné služby - na území mesta Košice pôsobí Slovenská televízia, ako aj viacero súkromných lokálnych televízií, taktiež niekoľko rádii - Slovenský rozhlas a viacero súkromných rádii. Služby pevnej siete poskytuje spoločnosť Slovak Telekom, a.s., pod obchodnou značkou T- Com, ktorá poskytuje národné i medzinárodné telefónne služby, široké portfólio dátových a internetových služieb, vrátane širokopásmového prístupu do internetu. Služby mobilnej siete sú poskytované spoločnosťami Orange Slovensko, a.s., T-Mobile Slovensko a.s. a O2 (Telefónica O2 Slovakia, s.r.o.).

***Odpady a nakladanie s odpadmi***

Zmluvná spoločnosť KOSIT a.s. zabezpečuje v súlade so zmluvou zneškodnenie a energetické zhodnotenie komunálnych odpadov v prevádzke Spaľovňa odpadov – TERMOVALORIZÁTOR. KOSIT a.s. prevádzkuje na území mesta 5 Zberných dvorov a Divíziu spracovania odpadov (areál Spaľovne odpadov), kde sa jednotlivé odpady triedia, drvia a lisujú. Ďalšie druhy odpadov, s ktorými sa nakladá v rámci KO a DSO sú spracované zmluvnými spoločnosťami spol. KOSIT a.s.

Drobné stavebné odpady a časť odpadu z čistenia ulíc sú zhodnocované v Recyklačnom stredisku stavebných odpadov, Traťová ul., Košice - Krásna n/H, ktoré prevádzkuje spol. ENVIRONCENTRUM s.r.o., Košice. Opatrebované pneumatiky vytriedené v rámci zberu objemných odpadov sú zhodnocované v spol. AVE SK odpadové hospodárstvo s.r.o - prevádzka Kechnec. Nebezpečné odpady, ako obaly s obsahom nebezpečných látok, stavebné odpady obsahujúce azbest, farby, lepidlá a pod. sú zneškodňované na skládke odpadov na nebezpečný odpad, ktorú prevádzkujú Ekologické služby s.r.o., Strážske - Chemko. Nebezpečné odpady sú zneškodňované aj spaľovaním v prevádzke FECUPRAL s r.o., Veľký Šariš. Odpady z elektrických a elektronických zariadení (ďalej len „OEEZ“) sú odovzdávané autorizovanej prevádzke na spracovanie do spol. KOSIT EAST s.r.o., Rastislavova 98, Košice a Elektro Recykling, s.r.o, Slovenská Ľupča. Odpadové oleje sú odovzdávané na materiálové zhodnotenie autorizovanej prevádzke KONZEKO s.r.o., Markušovce. Batérie a akumulátory, najmä štartovacie sú odovzdávané autorizovanej prevádzke na recykláciu v MACH TRADE s.r.o., Sereď. Vytriedené kovy, najmä zo stavebných odpadov s z objemných odpadov sú odovzdávané zariadeniu na zber odpadov, spol. SCRAPMET Slovakia s.r.o., Kendice a spol. KBZ s.r.o, Košice.

Zmesový komunálny odpad zbiera a zväža zberová spoločnosť od obyvateľov 3-krát týždenne v komplexnej bytovej zástavbe a 1-krát do týždňa v rodinných domoch. Odpad sa zväža zo 110 a 120 litrových kuka nádob a 1 100 litrových čiernych kontajnerov. Takto vyzbieraný odpad sa odváža do Košickej spaľovne v MČ Barca, kde sa termicky zhodnocuje.

Zber vykonávaný pomocou vrecového systému je určený podľa kalendára, ktorý sa doručuje na začiatku roka spol. KOSIT a.s.:

- Juh, Barca, Šebastovce, Krásna nad Hornádom, Vyšné Opátske
- Myslava, Pereš, Lorinčík, Poľov, Západ, Kavečany, Ťahanovce - obec, Staré Mesto

- Košická Nová Ves, Sever, Džungľa

Drobné stavebné odpady – odpady z bežných udržiavacích prác vykonávaných fyzickou osobou alebo pre fyzickú osobu, za ktorý sa platí miestny poplatok za komunálne odpady a drobné stavebné odpady (najmä úlomky betónu, zvyšky tehál, dlaždíc, obkladačiek, keramiky, sanita).

Objemné odpady – odpady, ktoré sa pre svoje rozmery a tvary nevojdú do bežných zberných nádob na komunálne odpady. Je zakázané ich ukladať do zberných nádob a u stanovištiach zberných nádob na komunálny odpad a separované zložky.

Na nakladanie s komunálnymi odpadmi sa používajú vrecia, zberné nádoby a kontajnery:

- vrecia – 25 l, 50 l, 100 l,
- zberné nádoby – 110 l, 120 l, 1 100 l,
- kontajnery – veľkokapacitné a veľkoobjemové (5, 7, 9, 16, 23 a 30 m<sup>3</sup>).

## 2.11. Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti.

Mesto Košice ako centrum kultúrno-spoločenského diania plnili i v histórii významnú rolu, čoho dôkazom je i množstvo dodnes zachovaných kultúrno-historických pamiatok. Najviac z nich sa zachovalo v starom meste. Najväčšou pamätihodnosťou mesta je historické jadro mesta, ktoré je od roku 1983 vyhlásené za mestskú pamiatkovú rezerváciu (najväčšia na Slovensku).

Na jeho území sa nachádza vyše 500 kultúrnych pamiatok a viac ako 400 ďalších objektov.

Pre stredoveké košické jadro je charakteristické šošovkovité hlavné námestie, dominanty ktorého tvoria gotický Dóm sv. Alžbety, kaplnka sv. Michala, veža sv. Urbana, secesná budova divadla z roku 1897 1899 a morový stĺp.

### Pamiatky v MČ Ťahanovce

Vežovitá stavba – murovaný stĺp – columna vero murata (miestne hovor. „kaplička“): Táto stavba je hlavným motívom erbu tejto mestskej časti. Nachádza sa v hornej časti areálu Národnej diaľničnej spoločnosti (blízko hlavného výjazdu z mestskej časti) a nie je verejnosti voľne dostupná. Bola postavená v polovici 17. storočia. V publikácii venovanej mestskej časti Košice-Ťahanovce (bývalá samostatná obec Ťahanovce) sa uvádza jej postavenie okolo roku 1730 na pamiatku strašnej epidémie z rokov 1709 – 1710.[14] V rokoch 2002 – 2007 prebehla jej rozsiahla rekonštrukcia, ktorú realizoval historik Gabriel Kládek. Podľa záznamov boli v blízkosti tejto pamiatky pochovaní poľskí dobrovoľníci z haličskej légie (veliteľ pplk. Tchorznicki). Títo legionári zahynuli v boji 11. decembra 1848, pri krytí ústupu maďarských vojsk. Boli ich súčasťou počas tzv. 1. košickej bitky (bitka pri Budimíre). Tieto vojská porazil cisársky generál podmaršal F. H. Schlick (Šlik).

Pietne miesto posledného odpočinku poľských legionárov pripomína pamätná tabuľa umiestnená v blízkosti pamiatky s nápisom: Pri tomto renesančnom stĺpe zo 17. storočia sú pochovaní poľskí legionári, ktorí padli v bojoch pri obrane Košíc 11. decembra 1848. Výstavba Sídlička Ťahanovce sa začala 18. mája 1984.

## 2.12. Archeologické a paleontologické náleziská, geologické lokality.

Archeologické náleziská na území mesta Košice sú členené po jednotlivých mestských častiach nasledovne: Barca 17 lokalít, Kavečany 2 lokality, Krásna nad Horná do m 7 lokalít, Lorinčík 2 lokality, Myslava 7 lokalít, Poľov 4 lokality, Šaca 10 lokalít, Šebastovce 6 lokalít, Ťahanovce 4 lokality, Vyšné Opátske 1 lokalita a v samotnom meste Košice 38 lokalít. Na území Košíc je evidovaná aj zrúcanina hradu v lokalite Podhradová.

### **2.13. Charakteristika existujúcich zdrojov znečistenia životného prostredia a ich vplyv na životné prostredie**

V Košiciach existuje niekoľko hlavných zdrojov znečistenia životného prostredia. Prvým z nich je priemysel, najmä ťažký priemysel a železiarne, ktoré stále produkujú emisie prachových častíc a iných znečisťujúcich látok. Ďalším významným zdrojom znečistenia je doprava, najmä v mestských oblastiach, kde hustý automobilový a kamiónový transport prispieva k emisii oxidu uhličitého, NOx a PM10. Okrem toho, vykurovanie domácností a priemyselných objektov počas zimných mesiacov spôsobuje zvýšené hladiny znečistenia ovzdušia, najmä prachovými časticami. Tieto faktory negatívne ovplyvňujú kvalitu ovzdušia, zdravie obyvateľov a celkovú ekológiu mesta.

### **2.14. Komplexné zhodnotenie súčasných environmentálnych problémov**

Úroveň životného prostredia je jedným z faktorov, ktoré vplyva na zdravotný stav obyvateľov a sprostredkovane aj na dĺžku života. Celková kvalita života z hľadiska miestnych obyvateľov je integráciou faktorov rozoberaných v predošlých kapitolách.

Súčasný stav krajiny širšieho okolia posudzovanej lokality je ovplyvnený stresovými faktormi súvisiacimi s osídlením, priemyslom, poľnohospodárstvom, tvorbou odpadov a dopravou. Tieto sa prejavujú nielen ako bodové, líniové, či plošné zdroje znečistenia, ale aj ako líniové bariéry vo vzťahu k migrácii živočíchov.

Napriek zníženiu priemyselnej výroby, zmene technológií, zlepšeniu technickej štruktúry dopravných prostriedkov je i naďalej jedným z najvýraznejších environmentálnych problémov riešeného územia kvalita ovzdušia a znečistenie povrchových vôd. Je to dané samotnou sídelnou štruktúrou posudzovaného miesta, jeho urbanistickým rozvojom, stálej produkcii emisií z priemyselných podnikov.

Súčasný ekologický problém územia sú dané stavom reálnych bariér v krajine a vyplývajú z existencie stresových faktorov. Stresové faktory tvoria prvky súčasnej krajinnej štruktúry s najnižšou úrovňou (stupňom) ekologickej stability. Patria medzi ne existujúce zastavané plochy, technické diela, líniové stavby, veľkoblková orná pôda, dopravné komunikácie a podobne.

Najvýraznejším aspektom, ktorý ovplyvňuje kvalitu životného prostredia posudzovaného územia je priemyselná výroba, automobilová doprava a železničná doprava, ktorej sprievodným javom je emisná a hluková záťaž.

Ďalším nepriaznivým javom je intenzívna poľnohospodárska činnosť, ktorej dôsledkom je plošná kontaminácia hnojivami a agrochemikáliami a zvýšená prašnosťou v mimovegetačnom období.

Pôvodné prírodné prostredie v záujmovom území je trvale poznačené antropogénnymi vplyvmi najmä stavebnými prvkami, komunikáciami a priemyselnými objektmi.

### **2.15. Celková kvalita životného prostredia – syntéza pozitívnych a negatívnych faktorov**

Medzi pozitívne faktory kvality životného prostredia v meste Košice patrí prítomnosť zelene, ako mestské parky a verejné priestranstvá, ktoré poskytujú obyvateľom priestor na oddych. Mesto tiež investuje do cyklistických trás, čím podporuje alternatívne spôsoby dopravy. Košice sa starajú aj o ochranu kultúrneho a prírodného dedičstva. Na druhej strane, negatívne faktory zahŕňajú dopravu, najmä v centrálnej časti mesta, kde zápchy a nedostatok parkovacích miest zhoršujú kvalitu života. K tomu prispieva aj znečistenie ovzdušia, ktoré je stále ovplyvnené priemyselnými emisiami a dopravou, predovšetkým v zimných mesiacoch, keď sú koncentrácie prachových častíc vyššie.

### **2.16. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala.**

Nulový variant je stav, keby sa navrhovaná činnosť nerealizovala, predstavuje areál v súčasnosti.

V prípade, že by sa zberné a spracovateľské zariadenie v danej lokalite neprevádzkovalo, zostala by v areáli navrhovateľa jestvujúca činnosť – zber, výkup a zhodnocovanie odpadov. Navrhovaná plocha pre nový spracovateľský objekt by zostala ako objekt na zhromažďovanie a spracovanie odpadov. Na druhej strane by nevznikla vhodná plocha pre umiestňovanie starých vozidiel a ich následné spracovanie, ktorých bude v širšom regióne každoročne pribúdať. Vzhľadom na cenový tlak na nové suroviny pre automobilový a spracovateľský priemysel, je opätovné využitie surovín zo starých vozidiel efektívnou a environmentálne vhodnou alternatívou. Zberné miesto je prvým stupňom pri zhodnocovaní starých vozidiel ako odpadu.

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie sú obidve činnosti jestvujúca aj navrhovaná rovnocenné.

Súčasný stav krajiny širšieho okolia posudzovanej lokality je ovplyvnený stresovými faktormi súvisiacimi s osídlením, priemyslom, poľnohospodárstvom, tvorbou odpadov a dopravou. Zariadenie sa bude nachádzať v priemyselnom areáli s vybudovanou infraštruktúrou a v jej okolí sa nachádzajú iné priemyselné objekty. Tieto sa prejavujú nielen ako bodové, líniové, či plošné zdroje znečistenia, ale aj ako líniové bariéry vo vzťahu k migrácii živočíchov.

Záujmové územie je poznačené antropogénnymi vplyvmi. Biodiverzita územia je hodnotená ako nízka.

Areál Zariadenia sa bude nachádzať v jestvujúcom priemyselnom areáli navrhovateľa, kde na neho nadväzujú ďalšie objekty priemyslu a priemyselnej výroby. Vzhľadom na charakter biotopu na záujmové územie nie sú viazané žiadne významné druhy živočíchov.

V riešenom území je vegetácia výrazne ovplyvnená antropogénnou činnosťou, súčasné druhové a priestorové zloženie je výsledkom a odrazom vplyvu človeka na životné prostredie.

## **2.17. Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou**

Areál, v ktorom sa má vykonávať navrhovaná činnosť, sa nachádza v území, ktoré je v územnom pláne mesta Košice definované ako plochy pre zariadení výroby, skladov a stavebnej výroby. Na týchto plochách je v rámci záväznej časti územného plánu určené medzi prípustné funkcie aj prevádzka zariadení odpadového hospodárstva súvisiace s danou funkciou. Umiestnenie zariadenia v danej lokalite je plne v súlade s územným plánom mesta, ako aj činnosť, ktorá je v areáli, ktorá je predmetom posudzovania v tejto správe o hodnotení.

## **III. Hodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a odhad ich významnosti**

### **3.1. Vplyvy na obyvateľstvo**

Najbližšia obývaná zóna sa nachádza vo vzdialenosti cca 40 m od navrhovanej činnosti a je funkčne aj priestorovo oddelená od zariadenia na spracovanie starých vozidiel. Navrhovateľ v súčasnosti dlhodobo prevádzkuje v posudzovanej lokalite zariadenie na zber a zhodnocovanie odpadov a doposiaľ sa nestretol s negatívnymi reakciami obyvateľov, ktorí bývajú v bezprostrednej blízkosti zariadenia. Nie je predpoklad, že by nová činnosť, ktorú navrhovateľ plánuje v lokalite realizovať priniesla také nové vplyvy, ktoré by mohli negatívne ovplyvňovať súčasné okolie prevádzky navrhovateľa.

Negatívne vplyvy je možné očakávať priamo v priemyselnom areáli v dôsledku zvýšenej frekvencie dopravy na príjazdových komunikáciách po uvedení do prevádzky a to zvýšením sekundárnej prašnosti, emisií znečisťujúcich látok a hluku z automobilovej a železničnej dopravy. Pri predpokladanej maximálnej kapacite zariadenia na spracovanie starých vozidiel, nebude nárast dopravy predstavovať takú záťaž, ktorá by mala za následok prírastok negatívnych vplyvov na obyvateľstvo oproti súčasnému stavu. Pri samotnej prevádzke bude zvýšená hladina hluku, ktorá

bude spôsobená, nakladaním, vykladaním a manipuláciou so starými vozidlami. V prevádzke nebude vykonávaná iná činnosť súvisiaca so spracovaním starých vozidiel, ktorá by produkovala hluk mimo areál zariadenia. Zvýšené hladiny hluku a prašnosti budú len počas prevádzky zariadenia, ktoré nebude prevádzkované v nočných hodinách a počas dní pracovného pokoja. Oproti súčasnej úrovni hluku, ktorá je produkovaná železničnou dopravou a zariadením na zber, výkup a zhodnocovanie odpadov je možné hodnotiť zvýšenie hlukových hladín vzhľadom na situovanie prevádzky ako nepriame a málo významné. Pozitívne vplyvy sa prejavujú najmä v socio-ekonomickej oblasti vytvorenia nových pracovných miest. K pozitívnym vplyvom bude patriť tiež rekonštrukcia niektorých plôch v areáli, najmä slúžiacich na skladovanie starých vozidiel pred vstupom do zariadenia a po výstupe zo zariadenia, ktoré budú prebudované a zabezpečené proti možným negatívnym vplyvom na životné prostredie.

Nakoľko sa prevádzka navrhovanej činnosti nachádza v jestvujúcom priemyselnom areáli, prírastok negatívnych vplyvov na obyvateľstvo vyplývajúci z realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti nebude oproti súčasnému stavu predstavovať zmenu podmienok negatívnych vplyvov na obyvateľstvo oproti súčasnému stavu.

### **3.2. Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery**

#### ***Horninové prostredie***

Kontaminácia horninového prostredia počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť. Navrhnuté riešenia na ochranu horninového prostredia sú na dostatočnej technickej úrovni.

Vplyv na horninové prostredie počas výstavby a užívania objektov hodnotíme ako zanedbateľný a predstavuje len potenciálne riziká ohrozenia horninového prostredia počas výstavby v prípade havarijných únikov znečisťujúcich látok mimo zabezpečené priestory počas prevádzky. V rámci realizácie navrhovanej činnosti budú plochy, na ktorých sa budú skladovať staré vozidlá, rekonštruované, zabezpečené a odvodnené cez ORL, čo je možné vnímať, ako pozitívny prínos navrhovanej činnosti na horninové prostredie.

#### ***Nerastné suroviny***

V dotknutom území ani v jeho okolí sa nenachádza žiadne ťažené ani výhľadové ložisko nerastných surovín, ktoré by navrhovaná činnosť mohla ovplyvniť. Vplyvy sú nulové.

#### ***Geodynamické javy a geomorfologické pomery***

Vplyvy na geodynamické javy a geomorfologické pomery sú nulové.

### **3.3. Vplyvy na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy**

Realizáciou a prevádzkou navrhovanej činnosti nedôjde k významným zmenám mikroklimy. Vplyvy sú zanedbateľné.

### **3.4. Vplyvy na ovzdušie**

Vzhľadom na funkčné využívanie riešeného územia, výstupy a charakter činnosti, nie je dôvodné očakávať zmeny kvality ovzdušia v celom priestore v rámci štandardnej prevádzky.

Prírastok emisií z automobilovej dopravy a prevádzky v dotknutom území nebude tak významný, aby výrazne ovplyvnil kvalitu jeho ovzdušia v porovnaní so súčasným stavom. Nakoľko navrhovateľ

plánuje všetky staré vozidlá, ktoré prejdú zariadením prepravovať ku konečnému zhodnocovateľovi železničnou dopravou, nebude zvýšenie cestnej prepravy v lokalite výrazné a pri maximálnom využití kapacity zariadenie sa nárast nákladnej dopravy očakáva v intenzite 2 jazdy nákladných vozidiel za deň.

Činnosti ako sú úprava a spracovanie starých vozidiel, skladovanie ostatných a nebezpečných odpadov, spracovanie ostatných odpadov neprodukurujú látky znečisťujúce ovzdušie. Samotná realizácia úpravy starých vozidiel bude prebiehať v jestvujúcej uzatvorenej hale v areáli navrhovateľa.

Vplyv na kvalitu ovzdušia bude mať lokálne zvýšená prašnosť, ktorá môže vznikáť pri preprave a manipulácii s odpadmi v areáli (nakladanie/vykládanie). Z charakteru odpadu, s ktorým sa bude prevádzka nakladať a skúseností s obdobných prevádzok, sa neočakáva zvýšenie prašnosti na úrovni, ktorá by ovplyvňovala okolie samotnej prevádzky a viedla k zhoršeniu kvality ovzdušia v bezprostrednom okolí zariadenia navrhovateľa.

Činnosť je navrhovaná tak, aby v maximálnej možnej miere eliminovala vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu a jej vplyv v celkovom kontexte možno charakterizovať ako negatívny, ale málo významný.

### 3.5. Vplyvy na vodné pomery

Navrhnuté riešenia na ochranu vodných pomerov v lokalite sú na dostatočnej technickej úrovni. Predpokladá sa, že prevádzka navrhovaného zariadenia neovplyvní negatívne hydrologické a hydrogeologické pomery dotknutého územia a nebude mať výrazne negatívny vplyv na kvalitatívno- kvantitatívne pomery povrchových a podzemných vôd. V rámci realizácie navrhovanej činnosti budú plochy, na ktorých sa budú skladovať staré vozidlá, rekonštruované, zabezpečené a odvodnené cez ORL, čo je možné vnímať, ako pozitívny prínos navrhovanej činnosti na vodné pomery.

V dotknutom území sa nenachádzajú vodné toky ani iné (stojaté) povrchové vody.

Navrhnuté zariadenie nepredstavuje prevádzku, v ktorej sa manipuluje so znečisťujúcimi látkami v takej miere, ktorá by ohrozovala kvalitu a množstvo podzemných a povrchových vôd. Manipulácia a skladovanie starých vozidiel bude realizovaná na izolovaných zabezpečených plochách, kde bude zamedzené prípadným únikom do podzemných vôd. Samotný proces vysušovania a rozoberania starých vozidiel bude prebiehať v uzavretej hale so zabezpečenou podlahou. Miesta skladovania znečisťujúcich látok budú zabezpečené nepriepustnou podlahou, a budú vybavené potrebnými havarijnými prostriedkami.

Spevnené plochy slúžiace ako záchytné parkovisko v rámci prevádzky zariadenia na spracovanie starých vozidiel budú odvodnené dažďovou kanalizáciou cez odlučovač ropných látok. Plochy v rámci areálu navrhovateľa sú tvorené aj nespevneným terénom, v rámci ktorého sú dažďové vody vsakované priamo do terénu, čím sa zabezpečuje zadržanie dažďových vôd v území.

Splaškové vody, ktoré budú vznikáť budú napojené na splaškovú kanalizáciu, ktoré je odvádzaná do verejnej kanalizácie.

Navrhnuté riešenia na ochranu vodných pomerov v lokalite sú na dostatočnej technickej úrovni. Predpokladá sa, že prevádzka navrhovaného zariadenia neovplyvní negatívne hydrologické a hydrogeologické pomery dotknutého územia a nebude mať výrazne negatívny vplyv na kvalitatívno- kvantitatívne pomery povrchových a podzemných vôd. Vplyv možno hodnotiť ako negatívny, ale zanedbateľný a predstavuje skôr potenciálne riziká ohrozenia podzemných a povrchových vôd v prípade havarijných únikov škodlivých látok mimo zabezpečené plochy a priestory.

### 3.6. Vplyvy na pôdu

Zámer bude realizovaný v priemyselnej zóne, plochy boli vyňaté z poľnohospodárskeho pôdneho fondu a zastavané priemyselnými objektami. Vplyvy sú nulové.

### 3.7. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Realizácia činnosti si nevyžiada výrub drevín. V hodnotenom území sa nevyskytujú chránené, vzácne a ohrozené druhy rastlín a živočíchov ani ich biotopy. Areál je oplotený a nie je do neho možný voľný prístup živočíchov. Územím neprechádzajú migračné koridory živočíchov. Zeleň, ktorá sa nachádza v okolí areálu, v ktorej bude situovaná navrhovaná činnosť nebude realizáciou navrhovanej činnosti ovplyvnená a bude zachovaná v rovnakej kvalite aj objeme ako je v súčasnosti. Vplyvy na chránené, vzácne a ohrozené druhy rastlín a živočíchov a ich biotopy sú zanedbateľné.

### 3.8. Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Využitie územia nie je v rozpore s územným plánom mesta Košice. Navrhovaná činnosť bude realizovaná v jestvujúcom priemyselnom areáli, čo zabezpečí, že štruktúra, využívanie krajiny, ani krajinný obraz sa oproti súčasnému stavu meniť nebude.

Krajinný obraz v dotknutom území sa nezmení. Vplyvy na krajinu hodnotíme ako nulové.

### 3.9. Vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ich ochranné pásma

Areál nezasahuje do chránených vtáčích území, území európskeho významu ani súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000. Nezasahuje do veľkoplošných ani maloplošných chránených území prírody. Územie, v ktorom sa činnosť navrhuje sa nachádza v 1. stupni ochrany podľa zák. č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov.

### 3.10. Vplyvy na územný systém ekologickej stability.

Dotknuté územie nezasahuje do žiadneho z prvkov RÚSES, preto realizácia zámeru nebude mať negatívny vplyv na prvky RÚSES.

### 3.11. Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme.

Súčasná krajinná štruktúra širšieho územia je štruktúrou mestského typu s vysokou dynamikou zmien na typ sídelnej štruktúry s prevládajúcou výrobnou a dopravnou funkciou a rozvojom dopravnej a technickej infraštruktúry. Širšie dotknuté územie má v súčasnosti typický antropogénny charakter s poľnohospodárskym využitím. V krajine dotknutého územia a jeho okolia sa nachádzajú človekom vytvorené alebo modifikované prvky.

### 3.12. Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky.

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú objekty zapísané v Štátnom zozname pamiatok.

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na pamiatkovo chránené objekty.

### 3.13. Vplyvy na archeologické náleziská.

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú archeologické náleziská.

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na archeologické náleziská.



**3.14. Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality.**

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

**3.15. Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy**

Nepredpokladajú sa žiadne vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

**3.16. Iné vplyvy*****Vplyvy na dopravu***

Areál má dobré dopravné napojenie na verejné komunikácie. Z pohľadu situovania prevádzky v priemyselnom areáli je možný prístup pre nákladné vozidlá priamo z Magnezitárskej ulice do areálu. Odvoz odpadov zo Zariadenia na miesta ďalšieho spracovania bude prebiehať prioritne železničnou dopravou, na čo navrhovateľ využije jestvujúcu železničnú vlečku v areáli.

Dovoz do areálu prevažne nákladná cestná doprava (cca 70 %) a v menšej miere aj železničná preprava (cca 30 %). Odvoz materiálu na konečné zhodnotenie alebo na využitie ako suroviny do spracovateľských závodov bude realizovaný prioritne železničnou prepravou.

Celková navrhovaná kapacita zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel bude 3 000 kusov starých vozidiel za rok. Kapacitne je možné na jednom zariadení SEDA, ktoré bude v prevádzke nainštalované naraz spracovávať len jedno vozidlo. S prevádzkou zariadenia sa uvažuje len počas pracovných dní. Pri ročnom fonde pracovnej doby 250 dní vychádza priemerná denná kapacita zariadenia na 12 vozidiel.

Pri výpočte nárokov na dopravu starých vozidiel do areálu sa uvažuje s dvoma možnosťami. Prvou je individuálny dovoz starého vozidla priamo majiteľom alebo držiteľom vozidla. Ak ide o vozidlo ktoré je pojazdné, má takýto dovoz charakter osobne dopravy. V prípade nepojazdného vozidla môže majiteľ do prevádzky vozidlo odtiahnuť alebo doviezť na nákladnom odťahovom vozidle. Druhou možnosťou je dovoz starých vozidiel z prevádzok zberu starých vozidiel, pričom sa využíva preprava pomocou nákladných vozidiel s kapacitou 4 – 8 kusov vozidiel (uvažuje sa s kontajnerovými nákladnými vozidlami s návesom za dodržania podmienky stohovania max 2 starých vozidiel). Tento spôsob dopravy sa predpokladá ako dominantný v rámci uvažovanej kapacity zariadenia. Pri uvažovanej doprave priemerne 12 starých vozidiel denne do prevádzky a priemernej prepravnej kapacity 6 starých vozidiel vychádza pri využití maximálnej kapacity v počte 2 jazdy nákladných vozidiel za deň.

V zásade platí, že v rámci zariadenia na spracovanie starých vozidiel je množstvo dovezeného materiálu rovnaké ako množstvo odvezeného materiálu. Pri starých vozidlách sa na vstupe uvažuje kapacita v počte kusov vozidiel, na výstupe budú odpady a druhotné suroviny ktoré vzniknú procesom spracovania starých vozidiel. Kompletná preprava upravených starých vozidiel bude realizovaná železničnou prepravou, čo odbúra potrebu nákladnej dopravy pri odvoze materiálu zo zariadenia. Preprava spracovaných vozidiel zo zariadenia bude oproti ich dovozu do zariadenia podstatne efektívnejšia. Uvažuje sa s priemernou hmotnosťou starého vozidla 1,0 tony. Pri celkovom počte 3 000 ks vozidiel spracovaných na prevádzke vychádza priemerná hmotnosť výstupného materiálu 3 000 ton. Pri konzervatívnom odhade prepravnej kapacity jedného vagónu železničnej súpravy, ktorá je cca do 15 vozidiel na vagón, vychádza maximálne ročne 200 vypravených vagónov zaradených do železničných súprav vypravených z areálu.

Dopravná obsluha v rámci areálu sa bude vykonávať po jestvujúcich komunikáciách v areáli. Navrhovanou činnosťou nevznikne požiadavka na budovanie, alebo rekonštrukciu jestvujúcich

štátnych, resp. areálových komunikácií, ani parkovacích plôch. Parkovanie mechanizmov, nákladných áut, ako aj vozidiel zamestnancov prevádzky bude zabezpečené na jestvujúcich spevnených plochách v areáli prevádzky. Navrhovaná činnosť si nevyžiada budovanie nových parkovacích miest, nakoľko súčasný stav bude dostatočne vyhovujúci aj pri spustení prevádzky v rámci jestvujúcich plôch v areáli. Vplyv na intenzitu dopravy v širšom okolí lokality hodnotíme v celkovom kontexte ako zanedbateľný až nulový.

### **Vplyvy na hlukovú situáciu**

Z pohľadu hluku a vibrácií vznikajúcich pri prevádzke sa bude navrhovaná činnosť realizovať v rámci priemyselného areálu.

Zdrojmi hluku počas prevádzky budú:

- doprava materiálov (odpadov) do zariadenia a zo zariadenia,
- nakladanie, manipulácia s materiálmi (odpadmi) a samotné spracovanie starých vozidiel, ktoré bude realizovaná v uzatvorenej hale.

Vibrácie rovnako ako hluk môžu prenikať do vnútorných chránených priestorov z vonkajších alebo vnútorných zdrojov. Rovnako ako v prípade zvuku, tak aj v prípade vibrácií je útlm prostredím závislý od frekvencie kmitov, t. j. vyššie frekvencie sú v pôde pri vzrastajúcej vzdialenosti účinnejšie tlmené. Predikcia šírenia vibrácií s akceptovateľnou presnosťou nie je možná, nakoľko nie je známe štruktúrne zloženie podložia ako aj výskyt potenciálnych vibračných mostov v dôsledku nerovnomernej hustoty prostredia, v ktorom sa vibrácie šíria. Z toho dôvodu sa len definovali skupiny možných zdrojov vibrácií v dôsledku realizácie navrhovanej činnosti.

Počas prevádzky navrhovaného zariadenia bude vonkajším zdrojom vibrácií predovšetkým železničná doprava materiálov, nakladanie s nimi v rámci areálu zariadenia a nakladania starých vozidiel do železničných vagónov.

### **3.17. Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území**

Z priestorového hľadiska sa jednotlivé vplyvy hodnotia podľa ich dosahu a rozsahu územia zasiahnutého daným vplyvom. Môže ísť o vplyvy presahujúce hranice Slovenskej republiky, cez celoštátne, regionálne až po vplyvy lokálne obmedzené, ďalej vplyvy bodové, líniové alebo plošné.

Celkovo treba všetky vplyvy vyvolané novou navrhovanou činnosťou v areáli navrhovateľa hodnotiť v kontexte celého areálu, pretože navrhovaná činnosť predstavuje rozšírenie činnosti v súčasnosti fungujúcom priemyselnom areáli. Negatívne vplyvy sú obmedzené najmä na samotný areál (zvýšenie prašnosti), prípadne môžu zasahovať aj mimo areálu (emisie ZL a hluku, doprava), ale prakticky budú mať len mierny vplyv na okolité životné prostredie. Vplyv novej činnosti v jestvujúcom areáli bude mať len lokálny charakter. V prípade pozitívnych efektov je sa dá hovoriť o regionálnom dopade, najmä z pohľadu lepšej dostupnosti spracovania starých vozidiel, ktoré obsahujú nebezpečné odpady vo forme prevádzkových kvapalín, resp. batérií.

Predpokladané vplyvy novej činnosti v jestvujúcom zariadení predstavujú málo významné riziko ohrozenia životného prostredia a zdravia obyvateľov. Za najzávažnejší negatívny dopad navrhovanej činnosti možno označiť prírastok zdrojov hluku v jestvujúcom zariadení navrhovateľa, ktorý nebude prekračovať najvyššie prípustné hodnoty pre hluk vo vonkajšom prostredí počas prevádzkových hodín zariadenia v časových intervaloch deň a večer a zvýšenú intenzitu dopravy, najmä nákladnej a železničnej, ktorá ovplyvní súčasnú situáciu v priemyselnom areáli. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti majú najmä lokálny charakter a prejavujú sa najmä v rámci areálu a jeho bezprostrednom okolí, pričom neprekročia rámce stanovené právnymi predpismi v oblasti ochrany životného prostredia. Samotná prevádzka navrhovanej činnosti môže mať charakter potenciálneho ohrozenia

životného prostredia len v prípade havarijných situácií. Bezprostredné jestvujúce napojenie areálu na existujúcu infraštruktúru nespôsobí nadmerné zaťaženie posudzovaného územia zvýšenou intenzitou dopravy.

Pozitívne (zvýšenie množstva spracovaných starých vozidiel ekologicky prijateľným spôsobom) aj negatívne (zvýšenie hluku, prašnosti, mierny nárast dopravy) vplyvy budú predstavovať malý resp. nulový príspevok k známym dopadom, ktoré boli vyhodnotené počas zisťovacieho konania. Preto navrhovanú činnosť a jej vplyvy možno hodnotiť v celkovom kontexte ako málo významné až zanedbateľné.

### 3.18. Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi.

Vplyvy počas prevádzky zariadenia budú mať charakter dlhodobý a trvalý, ale z celkového pohľadu bude málo významný. Na základe predchádzajúceho hodnotenia vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie navrhovanej činnosti na zložky životného prostredia, ktoré by malo negatívne dopady na zdravie obyvateľov. Prírastky negatívnych vplyvov na životné prostredie, ktoré pre navrhovanú činnosť predstavujú najmä hluk, prašnosť a doprava nebudú v rámci jestvujúceho priemyselného areálu predstavovať hodnoty, ktoré by výraznejšie negatívne ovplyvnili jestvujúci stav v rámci posudzovaného územia.

Popisované negatívne vplyvy budú hlboko pod limitmi a rámcami určenými legislatívou.

Vplyvy prevádzky počas výstavby/realizácie.

Tabuľka 5: Posúdenie očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti počas výstavby

Vplyvy na životné prostredie	Bez vplyvu	Pozitívny vplyv	Negatívny vplyv	Priamy vplyv	Nepriamy vplyv	Krátkodobý vplyv	Dlhodobý vplyv	Trvalý vplyv	Dočasný vplyv	Kumulatívny vplyv	Vplyv zanedbateľný	Vplyv málo významný	Vplyv významný
<b>Vplyvy počas prevádzky</b>													
Biotopy	■												
Hluk			■			■			■			■	
Ovzdušie/klíma			■			■			■			■	
Pôda	■												
Voda			■								■		
Horninové prostredie	■												
ÚSES	■												
Scenéria krajiny	■												
Chránené územia	■												
Kultúrne pamiatky	■												
Doprava			■			■			■			■	
Poľnohospodárstvo	■												
Lesné hospodárstvo	■												
Obyvateľstvo			■			■			■			■	

Vplyvy na životné prostredie	Bez vplyvu	Pozitívny vplyv	Negatívny vplyv	Priamy vplyv	Nepriamy vplyv	Krátkodobý vplyv	Dlhodobý vplyv	Trvalý vplyv	Dočasný vplyv	Kumulatívny vplyv	Vplyv zanedbateľný	Vplyv málo významný	Vplyv významný
Tvorba odpadov			■						■		■		
Pracovné príležitosti		■						■				■	

Tabuľka 6: Posúdenie očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti počas realizácie

Vplyvy na životné prostredie	Bez vplyvu	Pozitívny vplyv	Negatívny vplyv	Priamy vplyv	Nepriamy vplyv	Krátkodobý vplyv	Dlhodobý vplyv	Trvalý vplyv	Dočasný vplyv	Kumulatívny vplyv	Vplyv zanedbateľný	Vplyv málo významný	Vplyv významný
<b>Vplyvy počas prevádzky</b>													
Biotopy	■												■
Hluk			■										■
Ovzdušie/klíma			■									■	
Pôda	■												
Voda			■								■		
Horninové prostredie	■												
ÚSES	■												
Scenéria krajiny	■												
Chránené územia	■												
Kultúrne pamiatky	■												
Doprava			■									■	
Poľnohospodárstvo	■												
Lesné hospodárstvo	■												
Odpady		■					■						■
Obyvateľstvo			■					■				■	
Pracovné príležitosti		■						■				■	

### 3.19. Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Príprava navrhovanej činnosti sa bude riadiť technologickými predpismi a normami. Riziká počas prípravy vyplývajú z charakteru práce (práce s mechanizmami a zariadeniami). Riziká je možné eliminovať dôsledným dodržiavaním podmienok bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Dôležité sú podmienky požiarnej ochrany a prístup k objektom v prípade použitia požiarnej techniky po spevnených prístupových plochách.

Pre prípad, ak by boli do zariadenia dovezené staré elektro vozidlá vrátane trakčných batérií, bude pracovisko vybavené dostatočným množstvom vhodných hasiacich prístrojov na hasenie elektro vozidiel a trakčných batérií, ktoré sa v nich nachádzajú. Staré elektro vozidlá ako aj trakčné batérie, ktoré budú z nich odstránené, budú skladované samostatne na vyhradených miestach, tak, aby boli eliminované možné negatívne vplyvy okolitého prostredia. Pri manipulácii a odpájaní trakčných batérií v elektro vozidlách, budú tieto práce zabezpečované odborne spôsobilou osobou, ktorá bude držiteľom oprávnenia podľa § 21 vyhlášky MPSVR SR č. 508/2009 Z. z. Toto oprávnenie je určené pre obsluhu elektrických vozidiel a ich spôsobilosť pracovať s elektrickými vozidlami.

Vzhľadom na charakter prevádzky a technické riešenie areálu nie je reálny predpoklad vzniku havárií s negatívnym vplyvom na životné prostredie.

Potenciálne riziká počas prevádzky navrhovanej činnosti v prípade poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia je možné špecifikovať v rozsahu a pravdepodobnosti výskytu a to únik škodlivých látok do prostredia, havárie, výbuchu plynu, úder bleskom, požiaru a nebezpečenstva dopravných kolízií.

Vzhľadom k uvedenému, k vzniku havárie môže dôjsť len po zlyhaní technických zábran pôsobením vonkajších činiteľov alebo obzvlášť neopatrnou a nezodpovednou manipuláciou, pohybom strojov a vozidiel v areáli Zariadenia. Riziká technického pôvodu je možné eliminovať pri dodržaní všetkých stavebných, prevádzkových, organizačných, požiarnych a bezpečnostných predpisov.

Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou činnosti v skúmanom území neboli identifikované.

#### **IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie**

##### **4.1. Územnoplánovacie opatrenia**

Navrhovaná činnosť je v súlade s funkciou, ktorú pre dané územie vymedzuje platná územnoplánovacia dokumentácia – ÚPN mesta Košice, kde je územie určené ako plochy zariadení výroby, skladov a stavebnej výroby. Identifikované vplyvy navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva nie sú významné a nie je predpoklad, že by mali za následok významné zhoršenie ich stavu. Navrhované zariadenie výrazne prispieva k recyklácii odpadov v súlade so zásadami a cieľmi Európskej únie, ktorej zámerom je zaviesť systém intenzívnej recyklácie a vytvoriť tzv. obehové hospodárstvo s podporou cirkulárnej ekonomiky.

Zachovanie podielu zelene v areáli v zmysle požiadavkami platného územného plánu mesta Košice.

##### **4.2. Technické opatrenia**

Technické riešenie je v súlade s platnými predpismi Slovenskej republiky ako aj ďalšími technickými predpismi a bude zodpovedať najlepšej dostupnej technike. Príprava pre samotnú činnosť bude spočívať len v inštalácii potrebného technického a technologického vybavenia, ktoré bude umiestnené vo vnútri existujúcej budovy v areáli navrhovateľa. V areáli budú vybudované plochy, ktoré budú slúžiť ako záchytné parkoviská na samostatné skladovanie starých vozidiel pred úpravou, ako aj po úprave. Plochy budú podľa potreby zabezpečené a odvádzané cez ORL a po prečistení odvádzané do podzemných vôd cez vsakovacie zariadenie. V prípade prevzatia starých elektro vozidiel alebo hybridných automobilov, budú tieto skladované na samostatnom vyhradenom parkovisku (obrázok 3).

V rámci existujúcej haly, bude murovanou stavebnou priečkou oddelené pracovisko spracovania starých vozidiel od ostatných priestorov haly.

Iné technické opatrenia na elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie neboli identifikované.

#### 4.3. Technologické opatrenia

Na zamedzenie úniku znečisťujúcich látok do podzemných vôd a okolitého prostredia, bude vybudovaný nový odlučovač ropných látok v areáli navrhovateľa, cez ktorý bude čistená voda z povrchového odtoku, z exponovaných častí areálu, kde je možná kontaminácia a následne po vyčistení bude vypúšťaná do podzemných vôd prostredníctvom vsakovacieho systému.

Priestor na vysušovanie starých vozidiel bude predstavovať určené miesto vybavené certifikovaným technickým zariadením SEDA a stojanom pre uloženie vozidla v optimálnej pracovnej výške.

Samotné technologické opatrenia sú definované v návodoch na obsluhu. Prehliadky a údržba zariadení sa bude vykonávať podľa technologickej dokumentácie od dodávateľa (výrobcov) zariadení.

Iné technologické opatrenia neboli identifikované.

#### 4.4. Organizačné a prevádzkové opatrenia

##### Opatrenia z hľadiska ochrany horninového prostredia

- Počas výstavby a následne aj prevádzky je potrebné zabezpečiť zníženie rizika havárií vozidiel a technologických zariadení, aby nedošlo k úniku možných kontaminantov do horninového prostredia.

##### Opatrenia na ochranu zdravia ľudí

- Pri prevádzke činnosti dodržať ustanovenia zákon č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákona č. 124/2006 Z.z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci.
- Jednotlivé objekty a priestory využívané pre navrhované činnosti v rámci Zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel musia byť prehľadne a jasne označené. Dbať na bezpečnosť v súvislosti s dopravným zaťažením územia (pohyb nákladných automobilov v rámci areálu).
- Pred začatím akejkoľvek práce v prípade spracovania elektro vozidiel alebo hybridných automobilov (ak budú takého do zariadenie prevzaté), bude pred začatím akýchkoľvek prác na takomto vozidle odpojený vysokonapäťový systém a vozidlo bude zabezpečené, tak, aby sa s ním dalo bezpečne manipulovať.
- V prípade elektro vozidiel, bude po ich pristavení na záchytné parkovisko zabezpečené prioritne odpojenie a odstránenie trakčnej batérie. Odpojenie a odstránenie takýchto batérií bude realizované odborne spôsobilou osobou, ktorá bude držiteľom oprávnenia podľa § 21 vyhlášky MPSVR SR č. 508/2009 Z. z. Toto oprávnenie je určený pre obsluhu elektrických vozidiel a ich spôsobilosť pracovať s elektrickými vozidlami
- Všetky pracoviská budú vybavené hasiacimi prostriedkami. Zariadenie bude rovnako tak vybavené hasiacimi prostriedkami na hasenie elektro vozidiel a skladovaných trakčných batérií z nich odstránených. Rovnako tak bude k dispozícii kontajner v prípade potreby na dohasenie elektro vozidiel a trakčných batérií z nich odstránených

##### Opatrenia na ochranu ovzdušia

- V prípade suchých období je potrebné areálové komunikácie skrúpať vodou, aby sa zabránilo nadmernej prašnosti pri pohybe mechanizmov v rámci areálu navrhovateľa
- V okolí zariadenia udržiavať v dobrom stave jestvujúcu obvodovú zeleň, ktorá slúži aj na zachytávanie prašnosti zo zariadenia. V prípade potreby, vhodne doplniť obvodovú zeleň na miestach, kde si to situácia vyžiada

##### Opatrenia na ochranu podzemných a povrchových vôd

- Vypracovať havarijný plán podľa zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a vyhl. MŽP SR č. 200/2018 Z.z.
- Zabezpečiť dobrý technický stav vodných stavieb z hľadiska možnosti únik znečisťujúcich látok a vykonávať preventívne kontroly.
- Vybudovanie systému odvádzania vôd z povrchového odtoku zo záchytného parkoviska, vrátane ORL, z ktorého budú prečistené vody z povrchového odtoku vypúšťané cez novovybudovanú vsakovaciu systém do podzemných vôd.
- Zabezpečiť miesta prípadného výskytu škodlivých látok havarijnými súpravami.
- Počas prevádzky je potrebné zabezpečiť zníženie rizika havárií vozidiel, aby nedošlo k úniku možných kontaminantov do horninového prostredia.
- Manipulácie a úpravu odpadov vykonávať len na izolovaných plochách v areáli prevádzky.
- Skladovať znečisťujúce látky len na miestach na to určených, ktoré budú zabezpečené proti prípadným únikom do okolitého prostredie.

#### **Nakladanie s odpadmi**

- Držiteľ odpadov je povinný odpady vznikajúce pri činnosti zhromažďovať a triediť podľa druhov a nakladať s nimi v súlade s ustanoveniami zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch.
- Nebezpečné odpady zhromažďovať oddelene od ostatných odpadov na vyhradenom mieste. Tieto musia byť uložené v nepriepustných obaloch a sudoch do doby prepravy oprávnenou osobou za účelom následného zneškodnenia, resp. zhodnotenia.
- Odstránené trakčné batérie z elektro vozidiel, resp. hybridných automobilov budú skladované samostatne od ostatných NO
- Zabezpečiť, aby držiteľ odpadov odovzdal odpady na zhodnotenie/zneškodnenie len osobám, ktoré sú na túto činnosť.
- Zabezpečiť, aby držiteľ odpadov viedol a uchovával evidenciu o druhoch a množstve odpadov, o ich zhodnocovaní a zneškodňovaní.

#### **Opatrenia na ochranu pred hlukom a pred vibráciami**

- Zabezpečiť, aby stavebné práce neprekračovali najvyššiu prípustnú hladinu hluku vo vonkajšom prostredí napr. správnu organizáciou prác. Udržiavať v dobrom stave protihlukové opatrenia, ktorými budú zabezpečené hydraulické nožnice. Dodržiavanie pracovnej doby, ktorá by mala byť vylúčená v nočných hodinách, v dňoch pracovného pokoja a počas sviatkov.

#### **4.5. Iné opatrenia**

Iné opatrenia neboli identifikované.

#### **4.6. Vyjadrenie k technicko-ekonomickej realizovateľnosti opatrení**

Všetky navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sú technicky a ekonomicky realizovateľné.

## V. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu

### 5.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu

Pretože navrhovaná činnosť je spracovaná len v jednom realizačnom variante, čo je v súlade aj s určeným rozsahom hodnotenie navrhovanej činnosti, nebol vytvorený súbor kritérií na porovnanie variantov. Samotná správa o hodnotení porovnáva posudzovaný variant s nulovým variantom, ktorý predstavuje stav v prípade, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala.

### 5.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty

Podľa § 22 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na ŽP obsahuje spracovaný Zámer nulový variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala a jeden variant navrhovanej činnosti.

V zmysle §29 ods. (1) písm. a) zákona o EIA navrhovateľ predkladá zámer s náležitosťami podľa § 22 ods. 4 a prílohy č. 9, okrem kapitoly V. prílohy č. 9, ktorá sa nahrádza zdôvodnením variantu navrhovanej činnosti.

### 5.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu

Spoločnosť Zberné suroviny Žiliny a.s. zamýšľa v jestvujúcom priemyselnom areáli prevádzkovať činnosť na zber a spracovanie starých vozidiel. Zariadenie bude zriadené v priestoroch jestvujúceho areálu, kde je v súčasnosti prevádzkované zariadenie na zber, výkup a spracovanie odpadov. Navrhovaná činnosť je v súlade s funkciou, ktorú pre dané územie vymedzuje platná územnoplánovacia dokumentácia – ÚPN mesta Košice, kde je územie určené ako plochy zariadení výroby, skladov a stavebnej výroby. V rámci týchto plôch patrí medzi prípustné funkčné využitie prevádzka zariadení odpadového hospodárstva súvisiacich s danou funkciou.

Identifikované vplyvy navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva nie sú významné a nie je predpoklad, že by mali za následok významné zhoršenie ich stavu. Navrhované zariadenie výrazne prispieva k recyklácii odpadov v súlade so zásadami a cieľmi Európskej únie, ktorej zámerom je zaviesť systém intenzívnej recyklácie a vytvoriť tzv. obehové hospodárstvo s podporou cirkulárnej ekonomiky.

Navrhnutá je komplexná prevádzka sa s úplnou objektovou skladbou a technologickým vybavením pre požadovaný účel. Zariadenie bude spĺňať požiadavky z hľadiska právnych predpisov v odpadovom hospodárstve, ako aj ostatných príslušných právnych predpisov. Bude disponovať dostatočnými plochami na nakladanie s odpadmi, ktoré budú v Zariadení zhromažďované, skladované, triedené a spracovávané. V danom prípade ide o využitie najlepšej dostupnej technológie za primeranú cenu, ku ktorej nie je momentálne dostupná alternatíva za obdobných ekonomicko-prevádzkových podmienok, ktorá by spĺňala zadané požiadavky komplexnosti a viacúčelovosti.

Pozitívne vplyvy navrhovanej činnosti sa prejavujú predovšetkým v socio-ekonomickej sfére (zamestnanosť, rozvoj obce) a najmä pri nakladaní s odpadom formou jeho následného zhodnocovania. Sprievodné negatívne vplyvy súvisiace s prevádzkou navrhovanej činnosti nepredstavujú významné riziko ohrozenia životného prostredia a jeho zložiek. Antropogénna záťaž, ktorá bude súvisieť s navrhovanou činnosťou bude predstavovať minimálne zaťaženie, ale len v bezprostrednom okolí zariadenia bez významného vplyvu na životné prostredie. Vzhľadom na nulové (záber pôdy, emisie) alebo len minimálne (hluk, doprava, znečistenie ovzdušia) zásahy a vplyvy na životné prostredie a prevažujúce socio-ekonomické (zamestnanosť) a environmentálne



prínosy (zvýšenie podielu zhodnocovaných odpadov) je prevádzkované navrhovanej činnosti v navrhovanom areáli optimálne.

Popisovaná činnosť nebude mať taký vplyv, ktorý by vytvoril novú preťaženú lokalitu, t.j. takú, kde sa koncentrujú nepriaznivé účinky aktivít s dopadom na zdravie obyvateľstva, alebo zložky životného prostredia.

## **VI. Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy**

### **6.1. Návrh monitoringu od začatia výstavby, v priebehu výstavby, počas prevádzky a po skončení prevádzky navrhovanej činnosti.**

Sledovať kvalitatívne hodnoty vypúšťaných odpadových vôd dažďovou kanalizáciou cez odlučovač ropných látok do podzemných vôd prostredníctvom vsakovacieho systému.

Viesť potrebnú evidenciu a spôsob nakladania o všetkých odpadoch, ktoré budú vznikať pri činnosti zhodnocovania starých vozidiel.

V prípade prevzatia elektro vozidiel alebo hybridných vozidiel do zariadenia, bude vykonávaná pravidelná kontrola ich stavu.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti nie je iný osobitný monitoring navrhnutý.

### **6.2. Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok.**

Kontrolu dodržiavania podmienok stanovených vo vyjadreniach dotknutých orgánov a záverečnom stanovisku MŽP SR bude vykonávaný prostredníctvom poverených orgánov štátnej správy v oblasti ochrany životného prostredia.

## **VII. Metódy použité v procese hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a spôsob a zdroje získavania údajov o súčasnom stave životného prostredia v území, kde sa má navrhovaná činnosť realizovať**

Východiskové podklady pre vypracovanie správy o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie poskytol navrhovateľ prostredníctvom konzultácií, písomných a elektronických informácií o činnosti. Pri hodnotení dotknutého územia v správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa vychádzalo z ohliadky miesta realizácie navrhovanej činnosti, zrealizovaných prieskumov, publikovaných údajov iných autorov ako aj verejne prístupných poznatkov týkajúcich sa hodnoteného územia.

Pri hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti sa vychádzalo z obsahu známych dokumentov ochrany prírody a ÚSES, z príslušnej územnoplánovacej dokumentácie a z poznatkov získaných z dostupnej odbornej literatúry. Hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie bolo vykonané hlavne opisnou formou, porovnávaním a pomocou zvolených kritérií.

Pri identifikácii a hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti bol použitý najmä verbálny popis potenciálnych zmien oproti súčasnému stavu, kedy navrhovateľ v posudzovanom areáli už prevádzkuje činnosť súvisiacu so zberom a zhodnocovaním odpadov, čo je vlastne porovnanie s nulovým variantom, tzn. stavom, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala. Pre predikciu vplyvov boli vo všeobecnosti použité jednoduchšie metódy expertného posúdenia, analógie a empirie, ktoré sú adekvátne povahe týchto vplyvov a ich veľkosti. Použité metódy hodnotenia umožnili identifikovať a vyhodnotiť možné vplyvy na životné prostredie v rozsahu požadovanom zákonom.

**Pri spracovaní správy o hodnotení navrhovanej činnosti boli použité nasledovné zdroje:**

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Košice a jeho funkčnej oblasti 2022 -2027, november 2021
- Územný plán hospodársko – sídelnej aglomerácie Košice, stav zmien a doplnkov, január 2023
- Program odpadového hospodárstva mesta Košice na roky 2016 – 2020, Košice, november 2018
- Atlas krajiny Slovenskej republiky. MŽP SR, Bratislava, 2002,
- Európsky významné biotopy na Slovensku, ŠOP SR Banská Bystrica
- Katalóg biotopov Slovenska, Daphne, 2002
- Správa o stave životného prostredia SR v roku 2018
- Environmentálna regionalizácia Slovenskej republiky 2016
- Mazúr E., Lukniš M.: Geomorfologické jednotky 1:500 000, Atlas SSR, SAV, 1980
- <https://www.ssc.sk/sk/cinnosti/rozvoj-cestnej-siete/dopravne-inzinerstvo/celostatne-scitanie-dopravy-v-roku-2015.ssc>
- [www.sopsr.sk](http://www.sopsr.sk)
- [www.sazp.sk](http://www.sazp.sk)
- [www.banskabystrica.sk](http://www.banskabystrica.sk)
- [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk)
- [www.vupop.sk](http://www.vupop.sk)
- [www.enviro.gov.sk](http://www.enviro.gov.sk)

**Pri spracovaní správy sa navrhovaná činnosť hodnotila z pohľadu uvedených predpisov:**

- Zákon č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
- Zákon č. 286/2009 Z.z. o fluórovaných skleníkových plynoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 146/2023 Z.z. o ochrane ovzdušia v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MŽP SR č. 254/2023 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ochrane ovzdušia,
- 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,
- Zákon č. 7/2010 O ochrane pred povodňami v znení platných predpisov
- Zákon č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MZ SR 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
- Zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov,
- Zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 314/2001 Z. z. o ochrane pred požiarom v znení neskorších predpisov

- Vyhláška Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky č. 508/2009 Z.z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci s technickými zariadeniami tlakovými, zdvíhacími, elektrickými a plynovými a ktorou sa ustanovujú technické zariadenia, ktoré sa považujú za vyhradené technické zariadenia v znení neskorších predpisov

### **VIII. Nedostatky a neurčitosti v poznatkoch, ktoré sa vyskytli pri vypracúvaní správy o hodnotení**

Pri vypracúvaní správy o hodnotení sa nevyskytli žiadne významné nedostatky a neurčitosti, ktoré by bránili v dostatočne komplexnom a adekvátnom zhodnotení vplyvov navrhovanej činnosti. Dostupné informácie a zhromaždené údaje predstavujú svojím charakterom dostatočnú bázu pre vyhodnotenie potenciálnych vplyvov predloženej navrhovanej činnosti.

### **IX. Prílohy k správe o hodnotení**

Správa o hodnotení neobsahuje žiadne prílohy. Obrázové prílohy, ktoré navrhovateľ využil pri spracovaní a opise navrhovanej činnosti sú všetky zakomponované priamo v textovej časti správy o hodnotení.

## X. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Navrhovateľom predloženej činnosti „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice – Ťahanovce“ je spoločnosť Zberné suroviny Žilina a.s., Kragujevská 3, 010 01 Žilina.

Navrhovaná činnosť sa bude vykonávať v Košickom kraji, v meste Košice – mestská časť Ťahanovce.

Zariadenie bude umiestnené v jestvujúcom areáli spoločnosti Zberné suroviny Žilina a.s. na území mesta Košice, v katastrálnom území Ťahanovce na parcelách č. 1600/8, 1648/1, 1648/2, 1648/4, 1648/5, 1648/6, 1648/7, 1648/8, 1734/2, 1734/3, ktoré sú charakterizované ako zastavané plochy a nádvorja.

S cieľom rozšírenia portfólia svojich činností navrhovateľ Zberné suroviny Žilina a. s plánuje vytvoriť nové autorizované pracovisko na spracovanie starých vozidiel, ktorých v SR vzniká ročne niekoľko desiatok tisíc. Spoločnosť vo svojom areáli, kde vykonáva zber, výkup a zhodnocovanie odpadov chce vykonávať aj činnosť zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel.

Objekt je napojený na miestne vnútroareálové komunikácie a na vnútorné rozvody inžinierskych sietí. Areál je prístupný z verejnej komunikácie Magnezitárska ulica a je napojený na areálovú železničnú vlečku. Areál je riešený ako súhrn stavieb zabezpečujúcich základnú prevádzku areálu a stavieb na zber a spracovanie odpadov.

Zámer má prispieť k efektívnejšiemu nakladaniu s odpadmi, predovšetkým recykláciou a opätovným využitím druhotných surovín, rozšírením o druhy spracovávaných odpadov (staré vozidlá), v jestvujúcom a prevádzkovanom areáli navrhovateľa. Očakáva sa minimálny vplyv na životné prostredie, s dôrazom na socio-ekonomické prínosy, ako je zvyšovanie podielu zhodnocovaných odpadov.

Zariadenie bude vybavené potrebnými technologickými zariadeniami na vysušovanie vozidiel, odstraňovanie prevádzkových kvapalín, demontáž jednotlivých komponentov a skladovanie nebezpečných odpadov, ako sú batérie, pneumatiky a iné odstránené súčasti.

Hlavným cieľom zberu a spracovania starých vozidiel je zabrániť nežiaducemu vzniku nelegálnych skládok rozobratých autovrakov a odpadov z nich, a tým zabrániť nekontrolovanému zaťažovaniu životného prostredia znečisťujúcimi látkami, prípadne vzniku požiarov. Prínosom realizácie tohto projektu v dotknutom území je komplexnosť riešenia nakladania s odpadmi určenými pre ich ďalšie využitie ako druhotnú surovinu - ich recykláciu. K tomu musí napomôcť aj dôsledné dodržiavanie zákona o odpadoch. Hlavnými oblasťami, v ktorých sa prejaví environmentálny prínos po realizácii projektu je oblasť ochrany zložiek životného prostredia a zvýšenie možností nakladanie so starými vozidlami v spádovom regióne a tiež využitia nepotrebného odpadu, pre ktorý bude zabezpečené zhodnotenie, čím sa logicky zníži úroveň zneškodňovania odpadov. Navrhovaná činnosť bude plne v súlade s hierarchiou odpadového hospodárstva ako aj princípmi obehového hospodárstva a prispeje k plneniu limitov pre rozsah opätovného použitia častí starých vozidiel, zhodnocovania odpadov zo spracovania starých vozidiel a recyklácie starých vozidiel v súlade so záväznými cieľmi Programu odpadového hospodárstva SR ako aj iných strategických dokumentov v oblasti odpadového hospodárstva.

Navrhnutá bude komplexná prevádzka na zber a spracovanie starých vozidiel, ktorá sa nachádza na plochách priemyselnej výroby s úplnou objektovou skladbou a technologickým vybavením pre požadovaný účel. Zariadenie bude spĺňať požiadavky z hľadiska právnych predpisov v odpadovom hospodárstve, ako aj ostatných príslušných právnych predpisov. Bude disponovať dostatočnými plochami na nakladanie s odpadmi, ktoré budú v zariadení zberané a spracovávané. V zariadení sa budú zhodnocovať odpady s využitím najlepšej dostupnej technológie za primeranú cenu, ku ktorej

nie je pre navrhovateľa momentálne dostupná alternatíva za obdobných ekonomicko-prevádzkových podmienok, ktorá by spĺňala zadané požiadavky komplexnosti a viacúčelovosti.

Výhodou navrhovanej činnosti v danej lokalite je fakt, že sa bude realizovať vo vlastnom jestvujúcom oplotenom areáli, kde je vybudovaná potrebná infraštruktúra a aj v súčasnosti v ňom prebieha činnosť zberu a zhodnocovania odpadov. Vzhľadom na nulové (záber pôdy) alebo len minimálne (hluk, doprava, potrebné stavebné úpravy) zásahy a vplyvy na životné prostredie a prevažujúce socio-ekonomické (zamestnanosť) a environmentálne prínosy (zvýšenie podielu zhodnocovaných odpadov) je prevádzkovanie navrhovanej činnosti v navrhovanom areáli optimálne.

Popisovaná činnosť nebude mať taký vplyv, ktorý by vytvoril novú preťaženú lokalitu, t.j. takú, kde sa koncentrujú nepriaznivé účinky aktivít s dopadom na zdravie obyvateľstva, alebo zložky životného prostredia.

### Vyhodnotenie špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia

**Uviest', ako je z hľadiska územného rozvoja skordinovaný zámer navrhovanej činnosti s pripravovanou modernizáciou trate „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak (mimo) – Košice“.**

#### **Vyjadrenie navrhovateľa:**

Navrhovateľ bude na železničnú prepravu využívať jestvujúcu vlečku, ktorá je súčasťou jestvujúcej prevádzky. V rámci navrhovanej činnosti navrhovateľ neplánuje meniť trasu jestvujúcej železničnej vlečky ani vykonávať žiadne úpravy na nej. Navrhovateľ aj v súčasnosti využíva železničnú vlečku na prepravu odpadov zo svojej prevádzky.

V prípade maximálneho vyťaženia kapacity zariadenia na zhodnocovanie starých vozidiel, by pri konzervatívnom odhade prepravnej kapacity jedného vagónu železničnej súpravy, ktorá je cca do 15 t/vagón, vychádza maximálne ročne 200 vypravených vagónov zaradených do železničných súprav vypravených z areálu.

Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, vrátane úseku Kysak (mimo) - Košice, by mali priniesť aj zvýšenie kapacity trate. V rámci rekonštrukcie trate dôjde k zlepšeniu technických parametrov a infraštruktúry, čo umožní vyššiu priepustnosť vlakov. Na základe uvedeného je možné konštatovať, že modernizácia železničnej trate umožní zvládnuť väčší počet prepravených vlakových súprav, vrátane nákladných.

Areál navrhovateľa sa nachádza cca 250 m od jestvujúcej železničnej trate a nezasahuje do trate, ktorá bude predmetom modernizácie.

**Objasniť informáciu uvedenú na str. č. 13 zámeru navrhovanej činnosti, cit.: „V prípade požiadavky na spracovanie elektromobilov prípadne hybridných automobilov, budú tieto prevzaté do zariadenia až po odobratí trakčných batérií v autorizovanom pracovisku na tento druh činnosti. Staré vozidlá, ktoré by obsahovali takéto batérie, nebudú do zariadenie prevzaté,“** keďže v zmysle § 65 ods. 1 písm. n) zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je spracovateľ starých vozidiel povinný „prevziať vo svojej prevádzke na spracovanie každé staré vozidlo od jeho držiteľa; ak ide o kompletne staré vozidlo, tak bez požadovania poplatku alebo inej služby“ a neprevzatím elektromobilov – starých vozidiel do zariadenia na spracovanie starých vozidiel predstavuje porušenie zákona o odpadoch.

**Vyjadrenie navrhovateľa:**

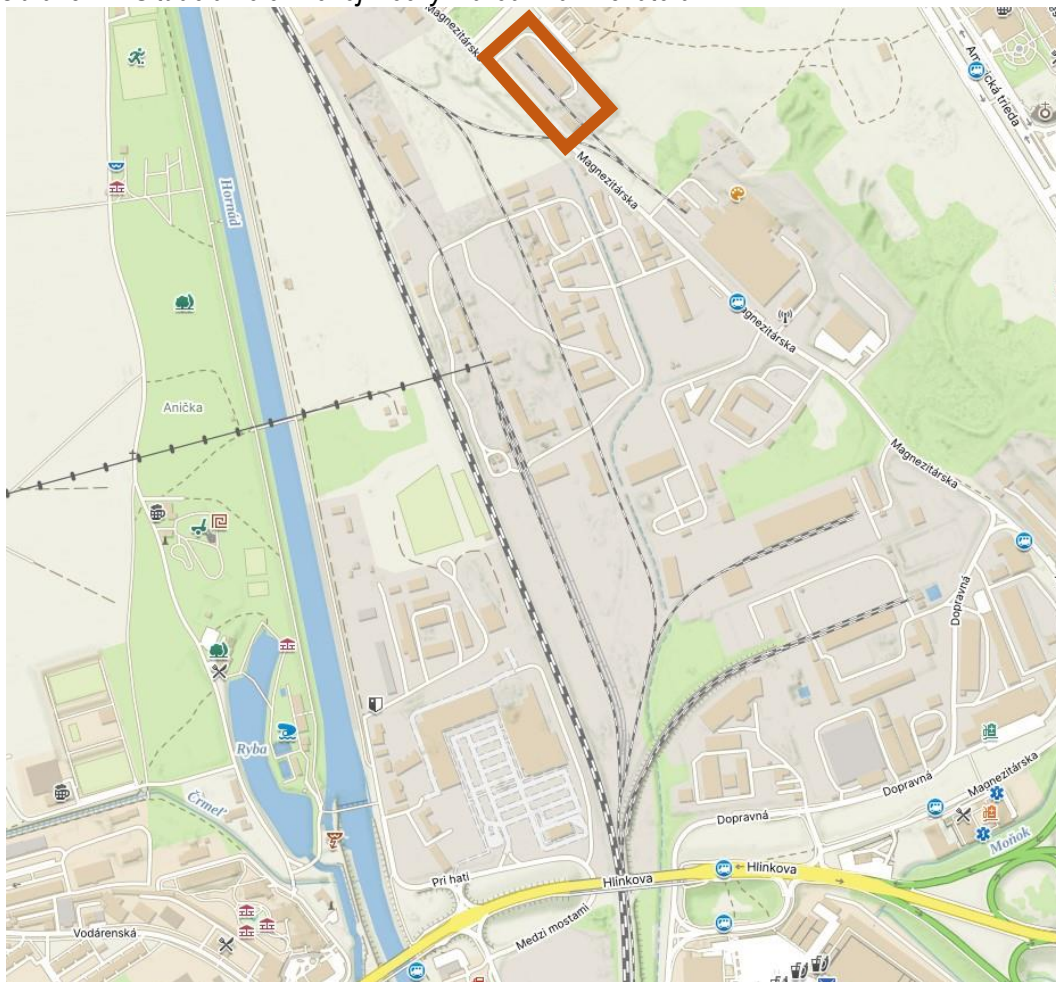
Navrhovateľ doplnil informácie o preberaní elektro vozidiel do zariadenia na zhodnocovanie odpadov. Podrobnejší popis postupu pri preberaní elektro vozidiel a zabezpečenie bezpečnosti pri ich skladovaní a manipulovaní s nimi je popísané v kapitole A.II.2.9. tejto správy o hodnotení, ako aj v iných častiach tejto správy o hodnotení. Povinnosť zabezpečiť prevzatie všetkých starých vozidiel na spracovanie, ako je uvedené v zákone o odpadoch, navrhovateľ vo svojom zariadení zabezpečí.


**Uviest', či sa pre navrhovanú činnosť bude alebo nebude využívať železničná vlečka v areáli prevádzky.**

**Vyjadrenie navrhovateľa:**

Areál je dispozične napojený na železničnú vlečku, ktorú bude navrhovateľ v rámci prevádzky navrhovanej činnosti využívať.

Obrázok 4: Situácia železničnej vlečky v areáli navrhovateľa.



 Areál navrhovateľa

Vzhľadom na blízkosť obytnej zástavby podrobnejšie vyhodnotiť vplyv hluku z prevádzky navrhovanej činnosti, najmä hluk v súvislosti s nakladaním, vykladaním a manipuláciou so starými vozidlami a hluk v dôsledku zvýšenej frekvencie dopravy na príjazdových komunikáciách.

**Vyjadrenie navrhovateľa:**

Navrhovaná činnosť je lokalizovaná v priemyselnom areáli, kde už v súčasnosti prebieha podobná činnosť. Na jeden pracovný deň vychádzajú priemerne 2 prejazdy nákladných vozidiel súvisiace s dovozom starých vozidiel pre činnosť ich spracovania. Preprava starých vozidiel zo zariadenia ku konečným spracovateľom odpadu, bude prebiehať železničnou prepravou, čo tiež prispeje k zníženiu celkového zaťaženia prostredia hlukom z cestnej prepravy.

K hlavným zdrojom hluku budú v súvislosti navrhovanou činnosťou v jestvujúcom areáli zberných surovín ZSZA a.s. Košice patriť pohyb nákladných automobilov po areáli a s nimi spojená manipulácia odpadu (vykladanie privezeného odpadu), plnenie vagónových vlečiek a manipulačné zariadenia – vidlicový nakladač. Tieto zvukové udalosti sa vyskytujú počas prevádzkovej doby v nepravidelných intervaloch. Areál je už prispôsobený pre priemyselnú prevádzku a prevádzka navrhovaného zariadenia nezhorší hlukové pomery v tejto zóne. Celá jestvujúca prevádzka je navrhnutá v súlade s priemyselnými normami, pričom sa zohľadňuje aj potreba minimalizovať negatívne vplyvy na zdravie a komfort obyvateľov v okolí. Ostatné činnosti, ktoré môžu generovať hluk, ako odsávanie prevádzkových kvapalín a odstrojovanie vozidiel, sa budú vykonávať v uzatvorenej hale, čo výrazne zamedzí šíreniu hluku do okolia. Navyše, navrhovaná činnosť nepredpokladá použitie zariadení na lisovanie alebo iné mechanické úpravy vozidiel, ktoré by generovali zvýšené hladiny hluku oproti súčasnému stavu. Dopravná premávka, vrátane železničnej vlečky a automobilovej dopravy už v tejto oblasti existuje a nepredpokladá sa, že navýšenie prepravy vplyvom navrhovanej činnosti (navýšenie o 2 nákladné vozidlá denne a maximálne o 1 vypravenú vlakovú súpravu za týždeň) by spôsobila významné zvýšenie hluku. Manipulácia so starými vozidlami, vrátane ich nakladania na prepravu zo zariadenia bude realizovaná mimo nočných hodín a dní pracovného pokoja. Z tohto dôvodu má navrhovateľ zato, že nie je potrebné prijímať ďalšie opatrenia na zníženie hluku oproti súčasnému stavu. Navrhovateľ si uvedomuje význam tejto požiadavky a bude postupovať v súlade s platnými predpismi týkajúcimi sa ochrany pred hlukom.

**Podrobnejšie vyhodnotiť vplyvy navrhovanej činnosti na ovzdušie a na klimatické pomery, najmä s ohľadom na zvýšenú prašnosť z dopravy a emisií znečisťujúcich látok.**

**Vyjadrenie navrhovateľa:**

Hoci môže dochádzať k dočasnému zvýšeniu prašnosti a emisií znečisťujúcich látok počas prepravy a manipulácie so starými vozidlami, dlhodobé prínosy tieto negatívne faktory prevažujú.

Staré vozidlá, ktoré nevyhovujú moderným emisným normám, sú významným zdrojom znečistenia ovzdušia, najmä oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>), oxidov dusíka (NO<sub>x</sub>) a ďalších škodlivých látok. Ich odoberanie a následné spracovanie zabezpečuje zníženie celkovej záťaže na kvalitu ovzdušia. Zariadenia na spracovanie starých vozidiel umožňujú efektívnu recykláciu materiálov, ako sú kovy, plasty, sklo a ďalšie komponenty vozidiel. Tento proces nielenže šetrí prírodné zdroje, ale aj znižuje energetickú náročnosť výroby nových produktov. Recyklovaním kovov, ako je železo, hliník a meď, sa výrazne znižuje potreba ťažby a spracovania nových surovín, čím sa minimalizujú emisie CO<sub>2</sub> spojené s ich ťažbou a spracovaním.

Vybudovaním zariadenia na spracovanie starých vozidiel, nevznikne nový zdroj znečisťovania ovzdušia a možné znečisťovania ovzdušia je viazané výhradne na prepravu a manipuláciu so starými vozidlami. Preprava starých vozidiel zo zariadenia ku konečným spracovateľom odpadu, bude prebiehať železničnou prepravou, čo tiež prispeje k zníženiu celkového zaťaženia ovzdušia, ktoré by vznikalo v prípade cestnej prepravy starých vozidiel ku konečným spracovateľom.

*Efektívne spracovanie starých vozidiel taktiež umožňuje odstránenie nebezpečných látok, ako sú oleje, batérie a ďalšie chemikálie, ktoré by, v prípade nelegálneho skládkovania, mohli kontaminovať pôdu a vodu. Týmto spôsobom sa znižuje riziko úniku toxických látok do životného prostredia.*

*Zariadenia na spracovanie starých vozidiel sú súčasťou širšieho cieľa EÚ, ktorým je podpora udržateľného rozvoja. Základným právnym rámcom v tejto oblasti je aj Smernica 2000/53/ES o vozidlách na konci životnosti (tzv. Smernica o ELV – End-of-Life Vehicles). Smernica o ELV stanovuje povinnosť členským štátom zabezpečiť, aby vozidlá na konci životnosti boli správne zlikvidované, a to najmä prostredníctvom autorizovaných zariadení na zber a spracovanie, medzi ktoré patrí aj prevádzka navrhovanej činnosti.*

**Navrhnuť a bližšie popísať konkrétne opatrenia na zníženie hluku a prašných emisií z prevádzky navrhovanej činnosti a na zlepšenie kvality ovzdušia dotknutej lokality.**

#### **Vyjadrenie navrhovateľa:**

*Zámer uvádza, že v čase prevádzky zariadenia dôjde k lokálnemu zvýšeniu hlukovej záťaže v areáli pri manipulácii, miernemu zvýšeniu prašnosti a emisií z nákladných vozidiel a pri manipulácii s odpadom. Prevádzka zariadenia bude prebiehať mimo nočných hodín a dní pracovného pokoja. Pre spracovanie starých vozidiel bude využitý uzavretý systém, ktorý bude lokalizovaný vo vnútri existujúcej budovy v areáli. Samotné zhodnocovanie starých vozidiel, ktoré bude pozostávať z odsávania prevádzkových kvapalín a prípadne odstrojovania iných ako kovových častí starých vozidiel, nepredpokladá šírenie hluku do okolitého prostredia. V prevádzke sa nebudú staré vozidlá strihať a ani inak rozmerovo upravovať. V existujúcom areáli prebiehajú v súčasnosti aj ďalšie priemyselné činnosti. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa nadlimitné expozície hluku, vplyvom navrhovanej činnosti, ako na zamestnancov, tak aj okolitých obyvateľov, nepredpokladajú.*

*V prípade prekročenia limitných hodnôt hluku spôsobených prevádzkou navrhovanej činnosti mimo areál navrhovateľa, zabezpečí navrhovateľ vhodné protihlukové opatrenia na zmiernenie jej negatívnych vplyvov. Medzi konkrétne opatrenia patria napríklad zvukové bariéry, ktoré pohlcujú, resp. odkláňajú hluk. Takéto bariéry môžu mať podobu líniovej vegetácie či iných tlmiacich konštrukcií (napr. stien).*

*Navrhovateľ zabezpečí, že všetky procesy so spracovaním starých vozidiel budú realizované v súlade s predpismi na ochranu ovzdušia. Navrhovanou činnosťou nevznikne nový zdroj znečisťovania ovzdušia.*

*Líniová vegetácia patrí medzi opatrenia vhodne využiteľné aj v prípade prašnosti. Navrhovateľ sa v tomto smere zaväzuje aj ku pravidelnej kontrole ciest a kontroly údržby vozidiel, ktoré sú používané na transport. Vozidlá sa nebudú pohybovať po nespevnených plochách. Spevnené vozovky, ktorými areál disponuje, znižujú množstvo prachu, ktorý sa uvoľňuje pri pohybe vozidiel. V prípade obdobia dlhšieho sucha zabezpečí navrhovateľ skrúpanie areálových komunikácií a pravidelné čistenie prístupových ciest vodou, ktorá pomáha znižovať prašnosť udrжанím prachu na ceste. Správne zaobchádzanie s materiálmi a procesmi môže výrazne prispieť k zníženiu prachovej záťaže, preto je dôležité, aby obsluhujúci personál absolvoval školenie o správnych postupoch.*

**Vyhodnotiť všetky požiadavky, pripomienky a odporúčania zo stanovísk doručených k zámeru a tiež zhodnotiť splnenie jednotlivých špecifických požiadaviek tohto rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti. Zároveň uviesť, kde sa jednotlivé vyhodnotenie v rámci správy o hodnotení činnosti nachádza (kapitola, príp. strana).**

V nasledujúcej časti uvádzame vyhodnotenia ku všetkým doručeným pripomienkam.



K Zámeru „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice - Ťahanovce“ boli v zmysle § 23 zákona o EIA zaslané vyjadrenia a stanoviská nasledujúcich dotknutých orgánov:

- Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Košiciach: Vyjadrenie k zámeru navrhovanej činnosti: „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice – Ťahanovce“, č. RÚVZKE/OHŽPaZ/10297/25764/2024, zo dňa 27.11.2024
- Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia obehového hospodárstva, Odbor odpadového hospodárstva: Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice - Ťahanovce – zaslanie zámeru navrhovanej činnosti – odpoveď, č. 73832/2424, zo dňa 15.11.2024
- Mestská časť Košice – Sídliisko Ťahanovce: Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice – Ťahanovce – zaslanie zámeru a upovedomenie o začatí konania – stanovisko mestskej časti Košice – Sídliisko Ťahanovce k zámeru, č. 1050/3148/2024, zo dňa 2.12.2024
- Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Odbor expertízy: Zámer navrhovanej činnosti „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice“ – Ťahanovce – stanovisko, č. 40874/2024/O230-2

Pripomienky, požiadavky a odporúčania sú uvedené tak, ako boli formulované v stanoviskách a vyjadreniach vrátane číslovania a odrážiek, odpovede k nim sú písané kurzívou.

**Stanovisko Regionálneho úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Košiciach: Vyjadrenie k zámeru navrhovanej činnosti: „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice – Ťahanovce“, č. RÚVZKE/OHŽPaZ/10297/25764/2024, zo dňa 27.11.2024**

V súlade s ustanoveniami zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov ste predložili dňa 12. 11. 2024 na zaujatie stanoviska vyššie uvedený zámer, navrhovateľa Zberné suroviny Žilina a.s., Kragujevská 3, 010 01 Žilina. Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel v existujúcom areáli firmy Zberné suroviny Žilina a. s, v meste Košice, v Mestskej časti Košice – Ťahanovce, na parcelách č. 1600/8,1648/1, 1648/2, 1648/4, 1648/5, 1648/6, 1734/2, ktoré sú charakterizované ako zastavané plochy a nádvorcia. Ide o areál s vybudovanou infraštruktúrou, kde navrhovateľ vykonáva činnosti spojené so zberom, výkupom odpadov a zhodnocovaním odpadov. Prístup do prevádzky je z existujúcej komunikácie na Magnezitárskej ulici. Celková ročná kapacita zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel bude 3000 ks vozidiel za rok. Staré vozidlá budú zhromažďované na vyhradenej ploche pre parkovanie starých vozidiel. Odtiaľ budú pristavované na autorizované pracovisko, kde z nich budú odsaté prevádzkové kvapaliny a odstrojené jednotlivé komponenty. Tieto budú vyskladnené v jednotlivých prevádzkových priestoroch a pracoviskách. Odstránenie všetkých prevádzkových kvapalín zo starých vozidiel sa bude realizovať v demontážnej hale so stabilným zariadením SEDA. Základným priestorom bude hala, v ktorej budú prebiehať jednotlivé technologické procesy. Spracovateľské zariadenie bude oplotené a zabezpečené proti vstupu cudzích osôb. Technologické zariadenia procesu spracovania starých vozidiel budú logicky rozdelené do jednotlivých operácií tak, aby zabezpečili plynulý priebeh autorizovanej činnosti. V rámci areálu budú vybudované priestranné spevnené plochy pre uloženie zhodnotiteľného a nezhodnotiteľného odpadu ako aj veľkokapacitné kontajnery. V areáli spoločnosti bude vyčlenená plocha na skladovanie už vysušených, očistených a odstrojených vozidiel. Plocha priestoru bude spevnená, betónová a zabezpečená proti únikom ropných látok izoláciou. Staré vozidlo zbavené prevádzkových kvapalín a nebezpečných častí – batérií, kondenzátorov, airbagov ako aj pneumatík, bude z mesta skladovania vysušených starých vozidiel odvážané zmluvným prepravcom prioritne na ďalšie zhodnotenie do zariadenia na drvenie starých vozidiel spoločnosti SPV RECYCLING CZ a. s. – „zařízení ke zberu, výkupu a využívání odpadu prevádzka Ostrava–Vítkovice“, povolené integrovaným povolením Krajského úradu Moravskoslezský kraj č. MSK

28109/2020 zo dňa 18. 5. 2020. Prípadne bude na ďalšie zhodnotenie využité iné obdobné zariadenie s požadovanými povoleniami.

Zhromažďovanie demontovaných akumulátorových batérií bude vykonávané v plastových nádobách do doby ich prepravy oprávnenou spoločnosťou. Sklad nebezpečných odpadov bude vybavený regálovým systémom a nádobami pre ich zhromažďovanie. V požiadavkách na vstupy a v údajoch o výstupoch je uvedené: Potreba vody bude zabezpečená z existujúcich rozvodov vody v rámci areálu, ktorý je napojený na vodovod. Splaškové vody vznikajúce v prevádzke navrhovanej činnosti budú odvádzané cez existujúcu areálovú splaškovú kanalizáciu priamo do verejnej kanalizácie.

S prevádzkou zariadenia sa uvažuje len počas pracovných dní. Pri ročnom fonde pracovnej doby 250 dní vychádza priemerná denná kapacita zariadenia na 12 vozidiel. Pri výpočte nárokov na dopravu starých vozidiel do areálu sa uvažuje s dvoma možnosťami. Prvou je individuálny dovoz starého vozidla priamo majiteľom alebo držiteľom vozidla. Ak ide o pojazdné vozidlo, má takýto dovoz charakter osobnej dopravy. V prípade nepojazdného vozidla môže majiteľ do prevádzky vozidlo odtiahnuť alebo doviezť na nákladnom odťahovom vozidle. Druhou možnosťou je dovoz starých vozidiel z prevádzok zberu starých vozidiel, pričom sa využíva preprava pomocou nákladných vozidiel s kapacitou 4 – 8 kusov vozidiel (uvažuje sa s kontajnerovými nákladnými vozidlami s návesom za dodržania podmienky stohovania max. 2 starých vozidiel). Tento spôsob dopravy sa predpokladá ako dominantný v rámci uvažovanej kapacity zariadenia. Uvažuje sa s maximálnou kapacitou v počte 2 jazdy za deň. Z pohľadu hluku a vibrácií vznikajúcich pri prevádzke sa očakáva v navrhovanom zariadení zvýšená hladina hluku, z dôvodu manipulácie so starými vozidlami, chodu zariadenia a zvýšenej dopravnej premávky automobilov a železničnej vlečky. Areál zariadenia, v ktorom sa navrhuje vykonávanie uvedenej činnosti je priemyselným areálom, v ktorom sa obdobná činnosť navrhovateľom vykonáva aj v súčasnosti a areál bude funkčne prispôsobený a vybavený na tento účel. Samotné odsávanie prevádzkových kvapalín a odstrojovanie vozidiel bude prebiehať v uzatvorenej hale. Navrhovaná činnosť si nevyžiada lisovanie alebo inú rozmerovú úpravu starých vozidiel, ktorá by mohla byť premetom zvýšených hladín hluku zo zariadenia do okolitého prostredia. V prevádzke nebude vykonávaná iná činnosť súvisiaca so spracovaním starých vozidiel, ktorá by produkovala hluk mimo areál zariadenia. Najbližšia obytná zástavba je situovaná cca 40 m vzdušnou čiarou od prevádzky, kde bude navrhovaná činnosť realizovaná.

V kapitole Hodnotenie zdravotných rizík je uvedené: Z hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti vyplýva, že predpokladané vplyvy nie sú natoľko významné, aby ovplyvnili zdravotný stav obyvateľstva, alebo vyvolali následné zdravotné riziká. Zariadenie nebude produkovať emisie nad rámec platných emisných limitov príslušných znečisťujúcich látok v ovzduší, nebude produkovať znečistené vody nad rámec platných limitov znečisťujúcich látok vypúšťaných do povrchových tokov. Nebude produkovať ani iné toxické alebo inak škodlivé výstupy, ktorých koncentrácie by mohli ohroziť zdravie a hygienické pomery dotknutého obyvateľstva. Nové mobilné zdroje hluku – prejazdy automobilov, železničných vozňov, manipulácia s odpadom vrátane starých vozidiel, ktoré sa očakávajú v súvislosti s prevádzkou navrhovanej činnosti, budú produkovať nepravidelné hlukové emisie. Zdravotné riziká vyvolané realizáciou zámeru, aj s prihliadnutím na jeho situovanie v existujúcom priemyselnom areáli určenom ako územie s plochami zariadení výroby, skladov a stavebnej výroby, boli hodnotené ako zanedbateľné až nulové.

Na základe vyššie uvedeného, zámer navrhovanej činnosti „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice- Ťahanovce“, je možné z hľadiska požiadaviek ustanovených na ochranu, podporu a rozvoj verejného zdravia akceptovať s tým, že:

- počas prevádzky bude potrebné vykonať meranie hluku v životnom prostredí zo stacionárnych a mobilných zdrojov hluku súvisiacich s prevádzkou, t. j. v chránenom území najbližších rodinných domov, ako splnenie povinnosti fyzických osôb-podnikateľov a právnických osôb v zmysle § 52 ods. 1 písm. c) zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a

doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. V prípade prekročovania limitných hodnôt hluku bude potrebné zabezpečiť vykonanie protihlukových opatrení.

**Vyjadrenie navrhovateľa:**

*Navrhovateľ berie akceptáciu RÚVZ na vedomie a bude striktné postupovať v súlade s platnými právnymi predpismi v oblasti zákona o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia. V prípade prekročenia limitných hodnôt hluku spôsobených prevádzkou navrhovanej činnosti zabezpečí vhodné protihlukové opatrenia na zmiernenie jej negatívnych vplyvov.*

**Stanovisko Ministerstva životného prostredia SR, Sekcia obehového hospodárstva, Odbor odpadového hospodárstva: Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice - Ťahanovce – zaslanie zámeru navrhovanej činnosti – odpoveď, č. 73832/2424, zo dňa 15.11.2024**

Listom hore uvedeného čísla ste nám predložili žiadosť o stanovisko k zámeru navrhovanej činnosti „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice - Ťahanovce“, ktorú predložila spoločnosť Zberné suroviny Žilina a.s., Kragujevská 3, 010 01, Žilina, IČO: 50634518 (ďalej len „navrhovateľ“), pre prevádzku v Košickom kraji, v okrese Košice I., v obci Košice, v katastrálnom území Ťahanovce, na pozemkoch s parcelnými číslami 1600/8, 1648/1, 1648/2, 1648/4, 1648/5, 1648/6 a 1734/2, podľa § 23 ods. 1 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 o posudzovaní vplyvov“). V súlade s § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov Vám po preštudovaní predmetného zámeru zasielame nasledovné stanovisko.

Predložený zámer rieši vybudovanie zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel. Navrhovateľ na str. č. 13 uvádza „V prípade požiadavky na spracovanie elektro vozidiel prípadne hybridných automobilov, budú tieto prevzaté do zariadenia až po odobratí trakčných batérií v autorizovanom pracovisku na tento druh činnosti. Staré vozidlá, ktoré by obsahovali takéto batérie, nebudú do zariadenie prevzaté.“ Upozorňujeme navrhovateľa, že podľa § 65 ods. 1 písm. n) zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o odpadoch“) je spracovateľ starých vozidiel povinný „prevziať vo svojej prevádzke na spracovanie každé staré vozidlo od jeho držiteľa; ak ide o kompletne staré vozidlo, tak bez požadovania poplatku alebo inej služby.“ Neprevzatím elektro vozidiel – starých vozidiel do zariadenia na spracovanie starých vozidiel predstavuje porušenie zákona o odpadoch. Povinnosť uvedenú v § 65 ods. 1 písm. n) zákona o odpadoch požadujeme explicitne uviesť aj do záverečného stanoviska alebo do rozhodnutia zo zisťovacieho konania ako povinnú podmienku, nakoľko navrhovateľ v zámere predostrel budúce porušovanie zákona o odpadoch, čo je z hľadiska zákona o odpadoch neprijateľné.

**Vyjadrenie navrhovateľa:**

*Navrhovateľ si je vedomí povinnosti podľa § 65 ods. 1 písm. n) zákona o odpadoch, ktorý stanovuje, že spracovateľ starých vozidiel je povinný prevziať každé staré vozidlo na spracovanie bez požiadavky na poplatok alebo inú službu. Uvedená požiadavka je premietnutá do samotnej správy o hodnotení navrhovanej činnosti.*

*V prípade starých vozidiel – elektro vozidiel/ hybridných automobilov bude pracovisko vybavené špeciálnym hasiacimi prístrojmi na takýto druh zariadení a kontajnerom, ktorý by bol použitý v prípade potreby dohášania a chladenie týchto zariadení po prvotnom uhasení prípadného požiaru elektro vozidla alebo trakčných batérií. Prevádzka bude pravidelne kontrolovať stav batérií a zabezpečí ich uloženie v oddelených a bezpečných priestoroch, čím minimalizuje riziko. Rovnako tak*

*aj staré elektro vozidlá, resp. staré hybridné automobily budú pred ich zhodnocovaním skladované na vyhradených miestach na záchytnom parkovisku.*

*Spracovateľ správy o hodnotení v príslušnej kapitole pristúpil k úprave tak, aby explicitne obsahovala povinnosť zabezpečiť prevzatie všetkých starých vozidiel na spracovanie, ako je uvedené v zákone o odpadoch. Týmto krokom navrhovateľ zabezpečuje, že budú dodržané všetky platné právne normy a predpisy.*

**Stanovisko Mestskej časti Košice – Sídliisko Ťahanovce: Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice – Ťahanovce – zaslanie zámeru a upovedomenie o začatí konania – stanovisko mestskej časti Košice – Sídliisko Ťahanovce k zámeru, č. 1050/3148/2024, zo dňa 2.12.2024**

Ministerstvo ŽP SR, sekcia posudzovania vplyvov na ŽP, odd. posudzovania vplyvov na ŽP I. listom č. 16416/2024-11.1.1/av, 72692/2024, 72694/2024-int zo dňa 11.11.2024 upovedomilo dotknutú obec a dotknuté orgány o zámere navrhovanej činnosti navrhovateľa, Zberné suroviny Žilina, a.s.s Kragujevská 3, 010 01 Žilina v zastúpení ENEX consulting, s.r.o., Hanzlíkova 1987/85B, 911 05 Trenčín týkajúce sa vybudovania „Zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel Košice – Ťahanovce“ na pozemkoch parc. č. 1600/8, 1648/1, 1648/2, 1648/4, 1648/5, 1648/6, 1734/2, katastrálne územie Ťahanovce.

Predmetom navrhovanej činnosti je vybudovanie zariadenia na zber a spracovanie starých vozidiel s celkovou kapacitou 3 000 ks vozidiel/rok, ktoré bude umiestnené v areáli existujúcej prevádzky navrhovateľa (zberné suroviny), pričom jednotlivé objekty a technológia budú umiestnené vo vlastnom oplotenom areáli, nadväzujúc na existujúce objekty na zber, výkup a spracovanie odpadov. Zámer sa má uskutočniť na území mestskej časti Košice – Ťahanovce, avšak nakoľko bezprostredne susedí s našou mestskou časťou Košice – Sídliisko Ťahanovce chceme byť účastníkmi tohto konania, resp. ďalších povoľovacích konaní hlavne z dôvodu, že v blízkosti zariadenia, vo vzdialenosti cca 40 m od navrhovanej činnosti sa nachádza obytná zóna s nájomnými bytovými domami vo vlastníctve mesta Košice.

Prevádzka zariadenia prináša so sebou sprievodné negatívne vplyvy, aj keď podľa predloženého zámeru len minimálne, avšak napriek tomu sa vyskytnú nepriaznivé účinky aktivít s dopadom na zdravie obyvateľstva, resp. zložky životného prostredia. Máme na mysli hlavne hluk v súvislosti s nakladaním, vykladaním a manipuláciou so starými vozidlami, hluk v dôsledku zvýšenej frekvencie dopravy na príjazdových komunikáciách, zvýšenú prašnosť z dopravy, emisie znečisťujúcich látok a pod.

Na základe vyššie uvedeného žiadame preto povoľujúci orgán, aby sa zaoberal uvedenými skutočnosťami a posúdil možné negatívne vplyvy navrhovanej činnosti zberu a spracovania starých vozidiel na životné prostredie a najmä kvalitu bývania v blízkej obytnej zóne.

**Vyjadrenie navrhovateľa:**

*Záujmy zdravia obyvateľstva z hľadiska ich expozície emisiami či hlukovou záťažou háji príslušný Úrad verejného zdravotníctva, ako účastník konania. V prípade identifikovania nevyhovujúcej situácie sa pristúpi k primeraným opatreniam. Podrobnejšie sa vyhodnotenie týchto negatívnych vplyvov v určení opatrení venuje navrhovateľ v rámci vyhodnotenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia.*

*Ďalej podotýkame, že jestvujúca činnosť navrhovateľa je prevádzkovaná v súlade so všetkými relevantnými legislatívnymi predpismi na úseku ochrany životného prostredia. Navrhovateľ bude teda tieto legislatívne predpisy naďalej plniť tak, aby sa aj pri doplnení prevádzky o predmetnú navrhovanú činnosť predišlo prípadným negatívnym vplyvom opísaným v stanovisku.*

*Navrhovateľ berie stanovisko na vedomie, uvedené je však adresované povoľovaciemu orgánu.*

**Stanovisko Železníc Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Odbor expertízy: Zámer navrhovanej činnosti „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice“ – Ťahanovce – stanovisko, č. 40874/2024/O230-2**

Listom zo dňa 11. 11. 2024 ste požiadali Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) o stanovisko k zámeru navrhovanej činnosti „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice – Ťahanovce“. Odbor expertízy GR ŽSR Vám oznamuje:

1. Z hľadiska územného rozvoja ŽSR **žiadame skoordinať** zámer „Zariadenie na zber a spracovanie starých vozidiel Košice – Ťahanovce“ v katastrálnom území Ťahanovce s pripravovanou modernizáciou trate „**Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak (mimo) – Košice**“.

**Vyjadrenie navrhovateľa:**

Navrhovateľ bude na železničnú prepravu využívať jestvujúcu vlečku, ktorá je súčasťou jestvujúcej prevádzky. V rámci navrhovanej činnosti navrhovateľ neplánuje meniť trasu jestvujúcej železničnej vlečky ani vykonávať žiadne úpravy na nej. Navrhovateľ aj v súčasnosti využíva železničnú vlečku na prepravu odpadov zo svojej prevádzky.

V prípade maximálneho vyťaženia kapacity zariadenia na zhodnocovanie starých vozidiel, by pri konzervatívnom odhade prepravnej kapacity jedného vagónu železničnej súpravy, ktorá je cca do 15 t/vagón, vychádza maximálne ročne 200 vypravených vagónov zaradených do železničných súprav vypravených z areálu.

Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, vrátane úseku Kysak (mimo) - Košice, by mali priniesť aj zvýšenie kapacity trate. V rámci rekonštrukcie trate dôjde k zlepšeniu technických parametrov a infraštruktúry, čo umožní vyššiu priepustnosť vlakov. Na základe uvedeného je možné konštatovať, že modernizácia železničnej trate umožní zvládnuť väčší počet prepravených vlakových súprav, vrátane nákladných.

Areál navrhovateľa sa nachádza cca 250 m od jestvujúcej železničnej trate a nezasahuje do trate, ktorá bude predmetom modernizácie.

2. Realizáciu a prevádzku plánovanej výstavby je potrebné navrhnuť tak, aby neohrozovala, neobmedzovala bezpečnosť ani žiadnym iným spôsobom neovplyvňovala prevádzku ŽSR. V prípade akýchkoľvek budúcich zásahov riešiť všetky novobudované kríženia komunikácii so železničnou traťou ako mimoúrovňové.

**Vyjadrenie navrhovateľa:**

*V rámci navrhovanej činnosti navrhovateľ neplánuje meniť trasu jestvujúcej železničnej vlečky ani vykonávať žiadne úpravy na nej. Navrhovateľ aj v súčasnosti využíva železničnú vlečku na prepravu odpadov zo svojej prevádzky.*

*Navrhovateľ berie uvedenú požiadavku na vedomie.*

3. Upozorňujeme, že bežná železničná prevádzka je zdrojom emisií (hluk, vibrácie, prašnosť, vplyv prevádzky trakcie) a miesta výstavby nachádzajúce sa v **ochrannom pásme dráhy**, prípadne v **blízkosti dráhy**, môžu byť spomenutými negatívnymi vplyvmi ohrozené. To znamená, že pri výstavbe v blízkosti železničnej trate, treba túto skutočnosť zväžiť a navrhnuť opatrenia na zamedzenie negatívnych vplyvov na objekt a jeho súčasti. Pri navrhovaní týchto opatrení je potrebné

vychádzať z **maximálnej prevádzkovej kapacity** železničnej trate a zároveň komplexne posúdiť negatívne účinky v celom objekte nielen v časti nachádzajúcej sa najbližšie k železničnej trati. Náklady na realizáciu týchto opatrení hradí investor navrhovanej výstavby, a to aj v prípade, že predmetné opatrenia budú musieť byť vykonané priamo na zariadeniach železničnej trate. Po realizácii stavby v uvedenom území jej vlastníci nebudú môcť voči prevádzkovateľovi železničnej trate uplatňovať akékoľvek požiadavky na elimináciu nepriaznivých účinkov železničnej prevádzky, a to ani v prípade, že pred navrhovanou výstavbou nebolo potrebné v zmysle projektovej dokumentácie realizovať takéto opatrenia, pretože negatívne vplyvy železničnej dopravy v čase realizácie predmetnej navrhovanej výstavby boli známe.

**Vyjadrenie navrhovateľa:**

*Realizáciou navrhovanej činnosti nedochádza ku výstavbe. V rámci navrhovanej činnosti navrhovateľ neplánuje meniť trasu jestvujúcej železničnej vlečky ani vykonávať žiadne úpravy na nej. Navrhovateľ aj v súčasnosti využíva železničnú vlečku na prepravu odpadov zo svojej prevádzky. Navrhovateľ berie uvedenú požiadavku na vedomie.*

**XI. Zoznam riešiteľov a organizácií, ktoré sa na vypracovaní správy o hodnotení podieľali**

Zberné suroviny Žilina a.s.  
Kragujevská 3, 010 01 Žilina

ENEX consulting, s.r.o.  
Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín

**XII. Zoznam doplňujúcich analytických správ a štúdií, ktoré sú k dispozícii u navrhovateľa a ktoré boli podkladom pre vypracovanie správy o hodnotení**

Doplňujúce analytické správy a štúdie neboli ako podklad pre vypracovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti zabezpečené.

**XIII. Dátum a potvrdenie správnosti a úplnosti údajov podpisom (pečiatkou) oprávneného zástupcu spracovateľa správy o hodnotení a navrhovateľa.**

**Spracovateľ správy o hodnotení**

ENEX consulting, s.r.o., Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín

v spolupráci s navrhovateľom  
Zberné suroviny Žilina a.s., Kragujevská 3, 010 01 Žilina

**Potvrdenie správnosti údajov**

Potvrdzujeme správnosť údajov:

Za spracovateľa

Mgr. Filip Sapák

V Trenčíne, dňa ..... ..

Zástupca navrhovateľa Zámeru:

Zberné suroviny Žilina a.s. zastúpení ENEX consulting, s.r.o.

Ing. Peter Plekanec, konateľ

V Trenčíne, dňa..... ..