



Modernizácia verejného terminálu intermodálnej dopravy vo vymedzenom území prístavov v časti Pálenisko

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

Január 2026

Obsah

Úvod	5
1. 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
Kontaktné osoby:	6
Miesto na konzultácie:	6
2. Názov zmeny navrhovanej činnosti.....	7
3. Údaje o zmene navrhovanej činnosti	7
3.1. Umiestnenie navrhovanej zmeny	7
3.2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch	8
3.2.1. Súčasný stav	8
3.2.2. Navrhovaná zmena	9
Urbanistické a architektonické riešenie.....	9
Stavebno-technické riešenie	9
3.2.3. Požiadavky na vstupy	14
Záber pôdy	14
Spotreba vody	15
Energetické vstupy	15
Nároky na dopravnú infraštruktúru.....	15
Pracovné sily	15
Výruby.....	16
3.2.4. Údaje o výstupoch.....	16
Ovzdušie.....	16
Odpadové vody	16
Dažďové vody	16
Odpady	16
Hluk a vibrácie	18
3.3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárie vzhľadom na použité látky a technológie	18
3.4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	18
Povoľujúci orgán	18
Dotknutá obec.....	18
Dotknutý samosprávny kraj.....	19
Dotknuté orgány	19
Rezortný orgán	19
3.5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	19
3.6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia	19

3.6.1.	Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území	19
	Geomorfologické pomery	19
	Geologické pomery	20
	Hydrogeologické pomery	21
	Hydrologické pomery	21
	Pôdne pomery	22
	Klimatické pomery	23
	Chránené územia podľa osobitných predpisov	24
3.6.2.	Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria	25
	Krajinná štruktúra	25
	Stabilita	26
	Scenéria	26
	Prvky územného systému ekologickej stability	26
	Fauna a flóra	27
3.6.3.	Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrohistorické hodnoty územia	29
	Obyvateľstvo	29
	Poľnohospodárstvo, priemysel, lesné hospodárstvo	29
	Služby	30
	Doprava a dopravné plochy	31
	Infraštruktúra a inžinierske siete	32
	Odpady	33
	Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti	33
	Paleontologické náleziská a významné geologické lokality	34
3.6.4.	Súčasný stav kvality životného prostredia	34
	Ovzdušie	34
	Povrchové a podzemné vody	35
	Skládky, environmentálne záťaže	35
	Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou	36
	Hluk	36
	Rastlinstvo a živočíšstvo	36
	Zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka	36
	Syntéza hodnotenia súčasných environmentálnych problémov posudzovanej lokality	37
4.	Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických	38
4.1.	Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie	38
	Vplyvy na obyvateľstvo	38
	Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery	38
	Vplyvy na klimatické pomery	39
	Vplyvy na ovzdušie	39
	Vplyvy na vodné pomery	39
	Vplyvy na pôdu	39
	Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy	39
	Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz	39
	Vplyvy na dopravu	39
	Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma	40
	Vplyvy na územný systém ekologickej stability	40
	Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky	40
	Vplyvy na archeologické náleziská	40
	Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality	41

	Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	41
	Vplyvy na hlukovú situáciu.....	41
4.2.	Komplexné posúdenie vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi	41
4.3.	Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie	41
4.4.	Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia	42
4.5.	Hodnotenie zdravotných rizík.....	42
4.6.	Vyvolané súvislosti, ktoré môžu vplyvy spôsobiť.....	42
5.	Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie.....	43
6.	Prílohy.....	47
6.1.	Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona	47
6.2.	Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a okolitej zástavbe.....	47
6.3.	Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti	47
7.	Miesto a dátum spracovania oznámenia.....	48
8.	Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia	48
9.	Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa.....	48
	Prílohy.....	49

Úvod

Navrhovateľ Verejné prístavy, a.s., Bratislava predkladá v zmysle § 22 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.“ alebo „zákon o EIA“) oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Modernizácia verejného terminálu intermodálnej dopravy vo vymedzenom území prístavov v časti Pálenisko“ (ďalej len „oznámenie“).

Predkladaná zmena činnosti predstavuje modernizáciu súčasných prístavných zariadení bratislavského nákladného prístavu v časti Pálenisko. Projekt rieši vybudovanie nových skladových kapacít kontajnerov na plochách po zbúraných objektoch skladu kusového tovaru, spojovacieho objektu rozšírené o plochy vymedzené existujúcimi železničnými vlečkami, ktoré sú v súčasnosti nespevnené. V rámci výstavby sa vyhotoví spevnená plocha z betónu pre skladovanie prevažne lodných kontajnerov vyspádovaná do zberného žľabu. V súčasnosti je v prístave možné kotvenie lodí s výtlakom vyšším ako 1 350 t.

Predkladaná zmena činnosti je predmetom zisťovacieho v zmysle § 18 ods. 2 písm. c) zákona č. 24/2006 Z.z. v znení zákona č. 350/2024 Z.z., pretože jestvujúca činnosť spadá pod nasledujúce položky

- príloha č. 8, tab. č. 12: Doprava, položka č. 8, časť A:
Prístavy (pre osobnú a nákladnú dopravu) pre plavidlá s výtlakom od 1 350 t vrátane.
- príloha č. 8, tab. č. 12: Doprava, položka č. 9, časť B:
Prístaviská a prekladiská.
- príloha č. 8, tab. č. 12: Doprava, položka č. 10, časť A:
Vnútrozemské vodné cesty pre plavidlá s výtlakom od 1 350 t vrátane.

pričom navrhovaná zmena nedosahuje ani neprekračuje ustanovenú prahovú hodnotu a ide o činnosť už posúdenú, povolenú a realizovanú.

Oznámenie je spracované po obsahovej a štrukturálnej stránke v zmysle Prílohy č. 8a zákona č. 24/2006 Z.z. Údaje v Oznámení komplexne opisujú a vyhodnocujú predpokladané vplyvy zmeny navrhovanej činnosti.

Predkladaná zmena navrhovanej činnosti je súčasťou investičného projektu „Modernizácia Prístavu Bratislava“. Uznesením Vlády Slovenskej republiky č. 569 z 2.10.2024 bol schválený návrh na určenie investičného projektu „Modernizácia Prístavu Bratislava“, pripravovaného investorom – Verejné prístavy, a. s. (IČO: 36 856 541), za strategickú investíciu podľa zákona č. 142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Osvedčenie o strategickú investíciu na uvedený investičný projekt bolo vydané Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky pod č. 20356/2024/SSD/83827-M dňa 10.10.2024.

1. Údaje o navrhovateľovi

1.1. Názov (meno)

Verejné prístavy, a.s.

1.2. Identifikačné číslo

36 856 541

1.3. Sídlo

Prístavná 10, 821 09 Bratislava

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

Mgr. Matej Danóci – jediný člen predstavenstva
Verejné prístavy, a.s., Prístavná 10, 821 09 Bratislava
tel.: +421/ 2/ 20 62 05 22, e-mail: vpas@vpas.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:

Peter Mikuláš
ENERGOPROJEKT EDS, s.r.o., Gajova 4, 811 09 Bratislava
mobil: +421 907 856 880, e-mail: petermikulas@kmp.sk

Mgr. Filip Sapák
ENEX consulting, s.r.o., ul. Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín
mobil: +421 911 414 009, e-mail: sapak@enexconsult.sk

Ing. Ján Palaj
ENEX consulting, s.r.o., ul. Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín
mobil: +421 911 205 909, e-mail: palaj@enexconsult.sk

Miesto na konzultácie:

Verejné prístavy, a.s., Prístavná 10, 821 09 Bratislava

2. Názov zmeny navrhovanej činnosti

Vybudovanie elektrických prípojok pre plavidlá vo vymedzenom území prístavov

3. Údaje o zmene navrhovanej činnosti

Prístav Bratislava je územný komplex vodných plôch, hydrotechnických zariadení, prístavných bazénov, nadväzných pozemných stavieb a skladovacích plôch, obsluhovaný a územne pripojený dopravno-technickou infraštruktúrou na dopravnú sieť (cestnú a železničnú).

Do územného obvodu verejného prístavu patria aj oba priľahlé brehy Dunaja, ktoré slúžia pre osobnú lodnú dopravu. Osobný prístav Bratislava je situovaný na voľnom toku Dunaja v blízkosti historického centra hlavného mesta SR v úseku medzi 1870,00 a 1867,00 riečnym kilometrom.

Nákladný prístav Bratislava je situovaný na ľavom brehu vodnej cesty Dunaj, medzi r. km 1 867,290 až 1862,000 a je tvorený štyrmi prístavnými bazénmi. Prístav rozhodujúcou mierou ovplyvňuje výkony nákladnej lodnej dopravy v SR. V súčasnosti je v prístave možné kotvenie lodí s výtlakom vyšším ako 1 350 t.

Bratislavský prístav sa do dnešnej podoby vyvíjal postupne a jestvujúce zariadenia prístavu prevádzkované spoločnosťou Verejné prístavy, a.s., Bratislava vrátane časti Pálenisko boli vybudované a uvedené do prevádzky v čase pred prijatím predpisov v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie v súlade s predpismi platnými v tom čase.

V nadväznosti na „Stratégiu rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (Masterplan II)“ postupne navrhovateľ v roku 2020 predložil na povinné hodnotenie zámer „Monitorovací systém prístavov“, v rámci ktorého bol vydaný rozsah hodnotenia, v roku 2022 predložil tiež na povinné hodnotenie zámer „Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava“, ktoré bolo ukončené záverečným stanoviskom č. 757/2023-1.7/ed, 19889/2023, 19890/2023-int. z dňa 28.03.2023 a v roku 2025 oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Vybudovanie elektrických prípojok pre plavidlá vo vymedzenom území prístavov“, ktoré bolo ukončené záväzným stanoviskom č. 13205/2025-11.1, 38095/2025, 38096/2025-int. z dňa 09.07.2025, že sa zmena navrhovanej činnosti nebude posudzovať.

Predkladaná zmena činnosti predstavuje modernizáciu súčasných prístavných zariadení bratislavského nákladného prístavu v časti Pálenisko. Projekt rieši vybudovanie nových skladových kapacít kontajnerov na plochách po zbúraných objektoch skladu kusového tovaru a spojovacieho objektu rozšírené o plochy vymedzené existujúcimi železničnými vlečkami, ktoré sú v súčasnosti nespevnené. V rámci výstavby sa vyhotoví spevnená plocha z betónu pre skladovanie prevažne lodných kontajnerov vypsávaná do zberného žľabu.

3.1. Umiestnenie navrhovanej zmeny

Nákladný prístav na ľavom brehu Dunaja, ktorého sa týka predkladaná zmena, sa nachádza v Bratislavskom kraji, hlavnom meste SR Bratislave, okrese Bratislava II, mestskej časti Ružinov.

Navrhovaná zmena bude realizovaná na parcelách registra C- KN č. 3461/47, 3461/50, 3461/51, 3461/52, 3461/54, 3461/55, 3461/56, 3461/60, 3461/70, 3851/82, 3851/83, 3851/87, 3851/88, 3851/89, 3851/98, 3851/99, 3851/100, 9193/397, 9193/401, 9193/412, 9193/413, 9193/415, 9193/416, 9193/423, 9193/424, 9193/431, 9193/435, 9193/454, 9193/455, 9193/488, 9193/638,

9193/791 a 9193/792 v k.ú. Nivy. Parcely sú evidované ako zastavané plochy a nádvoría, ostatné plochy a vodné plochy.

3.2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch

3.2.1. Súčasný stav

Prístav Bratislava (P80-38) je s viac ako 80 % podielom na celkových výkonoch verejných prístavov na Slovensku najvýznamnejším slovenským verejným prístavom. Leží na križovatke Rýnsko – Dunajského a Balticko – Jadranského koridoru Transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Jeho strategická poloha ho predurčuje zastávať významné miesto v sieti vnútrozemských prístavov na Dunaji. Z technického a nautického hľadiska je centrálna trasa dunajskej vodnej cesty priechodná pre lode a lodné zostavy v klasifikačných triedach Vb až VII.

Prístav Bratislava tvorí územný komplex vodných plôch, hydrotechnických zariadení, prístavných bazénov, nadväzných pozemných stavieb a skladovacích plôch, obsluhovaný a územne pripojený dopravno-technickou infraštruktúrou na dopravnú sieť (cestnú a železničnú). Nákladný prístav Bratislava je situovaný na ľavom brehu vodnej cesty Dunaj, medzi r. km 1 867,290 až 1862,000 a je tvorený štyrmi prístavnými bazénmi.

Pálenisko je novšia, stredná časť nákladného prístavu. Leží medzi Prístavným mostom a Malým Dunajom. Táto časť bola vybudovaná v rokoch 1975 – 1983. Má jeden prístavný bazén a kontajnerové prekladisko, ktoré umožňuje prekládku kontajnerov medzi železničnou, cestnou a lodnou dopravou a ide o jediný trimodálny terminál na Slovensku. Skladovacia plocha terminálu je v súčasnosti cca 37 300 m², skladová kapacita 2 000 TEU a potenciálna prepravná kapacita je 200 000 TEU ročne. Twenty foot equivalent unit (TEU) je jednotková veličina veľkosti kontajnera ISO 1C dĺžky 6 m.

V časti Pálenisko sa nachádza aj prekladací terminál pre tekuté tovary. Slúži na prekládku ropných produktov cez produktovod z rafinérie Slovnaft priamo do plavidiel bez potreby medzi skladovania alebo tiež umožňuje prekládku železničná cisterna – tankové plavidlo. V tejto časti sa uvažuje aj s vybudovaním terminálu LNG, ktorý bol predmetom posudzovania vplyvov na ŽP v rokoch 2022-2023.

V južnej časti prístavného bazéna je možná prekládka a skladovanie ťažkých a nadrozmerných zásielok do hmotnosti 560 – 600 ton, resp. do priemeru/výšky 10 m alebo dĺžky nákladového priestoru plavidla 60 m. V tejto časti je tiež rampa pre Ro-Ro prepravu – nájazdom a výjazdom po vlastnej osi, ktorá umožňuje prepravovať kolesovú techniku vrátane poľnohospodárskej a tovary na kolesových nosičoch do celkovej hmotnosti 60 ton.

Areál terminálu je cez vnútroareálové komunikácie prístavu napojený na nadradenú dopravnú infraštruktúru dvoma stykovými križovatkami na Prístavnej ulici. Hlavné napojenie sa nachádza priamo pod Prístavným mostom a vedľajší vjazd sa napája na predĺženie Prístavnej ulice (pôvodne Slovnaftská ulica), ktoré bolo vybudované v rámci výstavby rýchlostnej cesty R7. Prístavná ulica sa ďalej napája cez dve kruhové križovatky, ktoré zabezpečujú prepojenie so Slovnaftskou ulicou, priamo na rýchlostnú cestu R7.

Na železničnú infraštruktúru je koľajisko terminálu napojené cez železničnú koľajovú vlečku prístavu, ktorá je napojená na železnice ŽSR v železničnej stanici Bratislava ÚNS.

V súčasnosti sa v záujmovej lokalite robí príprava územia, ktorá je predmetom samostatného konania. V rámci nej sa rieši odstránenie morálne a technicky dožitých objektov. Zahŕňa zbúranie objektov skladu kusového tovaru a spojovacieho objektu a vybúranie spevnených plôch slúžiacich pre fungovanie týchto objektov na úroveň železničnej vlečky.

3.2.2. Navrhovaná zmena

Navrhovaná zmena činnosti predstavuje modernizáciu súčasných prístavných zariadení bratislavského nákladného prístavu v časti Pálenisko. Modernizácia bude zahŕňať výstavbu novej skladovacej plochy, predĺženie existujúcich žeriavových koľají, spevnenie a doplnenie múrov nábrežia.

Skladovacia plocha terminálu sa zväčší o 38 400 m² na 75 700 m², skladová kapacita o 2 890 TEU na 4 890 TEU a potenciálna prepravná kapacita o 150 000 TEU na 350 000 TEU ročne.

Urbanistické a architektonické riešenie

Projekt rieši vybudovanie nových skladových kapacít kontajnerov v jednom smere na plochách po zbúraných objektoch skladu kusového tovaru a spojovacieho objektu rozšírené o plochy vymedzené existujúcimi železničnými vlečkami a v druhom smere medzi zbúranými objektmi a budovou Ferovoservisu, ktoré sú v súčasnosti nespevnené. V rámci výstavby sa vyhotoví spevnená plocha z betónu pre skladovanie prevažne lodných kontajnerov odvodnená do zberného žľabu.

Projekt ďalej rieši aj dobudovanie brehovej steny a prepojenie už realizovaných predošlých etáp a vybudovanie základov pod nový žeriav. Výškové úrovne horných hrán žeriavových hrán dráh, starej a novej, budú na rovnakej výškovej úrovni. Medzi koľajnicami železničnej vlečky zostane betónová dlažba.

Stavebno-technické riešenie

Stavebné objekty:

- S12 Úprava a rozšírenie areálového vodovodu
- S13 Úprava vlečkoviska
- S21 Oporná brehová stena
- S22 Základy pod žeriav
- S23 Spevnené plochy
- S31 Dažďová kanalizácia
- S32 VN prípojka žeriavu
- S33 Areálové NN rozvody
- S34 Vonkajšie osvetlenie

Prevádzkové súbory:

- P61 Osadenie a montáž nových manipulačných zariadení
- P61.1 Žeriav
- P61.2 Dráha žeriavu
- P62 Vybudovanie monitoringu a inštalácia senzorov kamier

Spevnené plochy

Spevnené plochy budú vybudované ako betónové, vyspádované do zberného žľabu v smere od žeriavových dráh. Spevnené plochy budú slúžiť pre skladovanie lodných kontajnerov s dostatočnou únosnosťou určenou na skladovanie štyroch na seba uložených kontajnerov a piatym preloženým krížom. Spevnené plochy budú ukončené vyvýšenou nakladacou hranou oproti úrovni existujúcich koľajníc. Vzdialenosť týchto hrán je uvažovaná tak, aby bola zabezpečená plynulosť pri posunovaní vlakových súprav. Na ploche bude umiestnený kontajner so sociálnym zázemím.

Úprava vlečkoviska

Úprava vlečkoviska rieši v prípustných medziach doplnenie jestvujúceho dláždenia medzi koľajnicami železničnej vlečky, okrem výhybiek.

Oporná brehová stena

Navrhovaná konštrukcia brehovej steny rieši pokračovanie zabezpečenia brehu, ktorý je v súčasnosti riešený ako svah. Oporná brehová stena bude tvoriť prepojenie jestvujúcich brehových stien. Je navrhnutá ako podzemná stena z prefabrikovaných lamiel. V návrhu sa vychádzalo z konceptu jestvujúcej opornej steny.

Horná časť steny bude zmonolitnená, a bude slúžiť ako základová konštrukcia pre žeriavovú dráhu portálového žeriavu. Línia koľajníc nepokračuje v strede navrhovanej opornej steny, preto sú na prenos zaťaženia od žeriavu navrhnuté krátke priečne trámy podopreté pilótami.

Oporná stena bude dilatovaná podľa polohy prefabrikovaných lamiel. Jej kotvenie bude zabezpečené systémom zemných kotiev v troch úrovniach. V opornej stene budú zapustené monolitické priestory schodiska pre kotvenie lodí.

Na koncoch žeriavových dráh budú brzdné zarážky. V časti brehovej steny, ktorá sa bude stretávať s pôvodnou žeriavovou bude potrebná zdvojená zarážka žeriavu kvôli zabezpečeniu dojazdu oboch žeriavov (pôvodného aj nového).

V rámci vybudovania opornej steny bude potrebné odťažiť časť brehu, ktorý je riešený ako svah a prehĺbiť dno bazéna, aby sa dosiahla potrebná plavebná hĺbka.

Základy pod žeriav

Portálový žeriav bude založený na základovom tráme podopretom pilótami. Na koncoch žeriavovej dráhy budú brzdné zarážky.

Základové konštrukcie pre portálový žeriav, ktorý bude založený na základovom tráme 1,4m x 1,4m podopreného pilótami priemeru 900mm. Trám je dilatovaný po 15m úsekoch prepojených šmykovými trnmi. Geometria a trajektória žeriavovej dráhy sú navrhnuté ako pokračovanie jestvujúceho žeriavu v brehovej časti. Na koncoch žeriavových dráh budú brzdné zarážky z valcovaných oceľových profilov HEB500.

Žeriav

Jedná sa o portálový žeriav s pojazdom, ktorý bude pracovať v trimodálnom režime. Osový rozstup koľajníc bude 65 m s vyložením 30 m nad „pevninu“ a 27 m smerom nad hladinu bazéna.

Žeriav bude zabezpečovať vo vyhradenom priestore prístavu vykládku kontajnerov z lodí a ich nakládku na nadväzujúcu dopravu (železničnú prípadne nákladnú automobilovú dopravu), alebo stohovanie kontajnerov na vyhradenej ploche. Portálový žeriav bude v zmysle logistiky pracovať aj v reverznom režime zariadenie bude rovnako zabezpečovať vykládku kontajnerov z dopravných prostriedkov s následným stohovaním vo vyhradenom priestore a nakládkou kontajnerov na lode.

Zariadenia ako celok je tuhý a robustný portál s jedným nosníkom, kĺbovým stĺpikom a pevnou bočnou stranou stĺpika. Hlavnými komponentmi portálovej konštrukcie sú hlavný nosník, nadstavba, kĺbový stĺpik, pevný stĺpik, prahové nosníky a pojazdové jednotky portálu osadené na 2 x koľajovej dráhe. V rámci konštrukcie je inštalované trvalé prístupové schodisko s nástupnou plošinou do kabíny obsluhy. Nosnosť žeriavu je 41 000 kg a výška zdvihu 18 000 mm.

Dráha žeriavu

Zariadenie bude zabezpečovať horizontálny pohyb, posuv pojazdových vozíkov portálového žeriavu po vymedzenej dráhe logistického skladovania kontajnerov.

VN prípojka žeriavu

Trafostanica TS6 22kV na parcele č. 3851/87 vo vlastníctve Verejných prístavov, a.s. je v súčasnosti napojená z trafostanice TS5 (TS0944-000) 22kV vo vlastníctve ZSDIS. Do rezervnej kobky č.6 TS6 bude doplnený odpínač 24kV. Z poistiek sa vyvedie kábel a zaústi sa zospodu do prírodného poľa IM nového VN-rozvádzača SM AirSet. Tento rozvádzač bude mať dve vývodové polia s odpojovačom, vypínačom 630A vo vákuovom vyhotovení (bez SF6) a ochranným relé. Z jedného vývodového poľa sa zemným káblom napojí prechodová skrinka CRMX1, ktorá bude umiestnená v novej betónovej podzemnej šachte na začiatku vnútornej koľajovej dráhy. Z prechodovej skrinky sa napojí pohyblivý kábel, ktorý pokračuje na navíjadlo žeriava. Pohyblivý kábel, prechodová skrinka a príslušenstvo šachty sú súčasťou dodávky.

Zemná káblová trasa bude riešená v korugovaných chráničkách DN200 (jedna z nich je rezervná pre napojenie ďalšieho žeriava v budúcnosti). Pre zaťahovanie a servis káblov budú na trase vyhotovené kontrolné šachty. Popod železničnú trať budú chráničky vedené v pretláčaných otvoroch. Súbežne s chráničkami káblov bude v zemi vedený priebežný uzemňovací pás prepájajúci uzemnenie trafostanice TS6 a žeriavovej dráhy.

Areálové NN rozvody

Do jestvujúceho NN-rozvádzača 11RH v kioskovej trafostanici TS11 sa do poistkových odpínačov doplnia poistkové vložky. Z poistiek sa paralelnými káblami napoja hlavné rozvádzače 11RH1, 11RH2 v novej prefabrikovanej rozvodni NN.

Rozvodňa NN je prefabrikovaná betónová rozvodňa DOFA 2.5. o rozmeroch 9600 x 2800 x 3475 mm. Rozvodňa sa osadí na pripravený betónový základ o rozmeroch 10000 x 3200 mm, hrúbka 200 mm vo výkope s hĺbkou 950 mm. V rozvodni budú inštalované hlavné rozvádzače 11RH1, 11RH2. Každý rozvádzač bude mať 1 prírodné pole, 3 vývodové polia. Ku každému rozvádzaču bude priradený kompenzačný rozvádzač.

Z rozvádzača 11RH1 sa napojí:

- Nabíjačka 400kW, 2x DC-výstup do 630A (umožňuje súčasné nabíjanie dvoch vozíkov Kalmar)
- Rozvádzače stožiarov vonkajšieho osvetlenia.

Z rozvádzača 11RH2 sa napoja:

- Regále (racky) pre napájanie chladiarenských kontajnerov
- Vnútna elektroinštalácia rozvodne (svetelné a zásuvkové obvody, kúrenie, vetranie, klimatizácia)
- Podružný rozvádzač RMSZ pre osvetlenie a zásuvky v šachte ŽŠ pre napájanie žeriava

Chladiarenské kontajnery budú ukladané medzi regále (racky) v štyroch až piatich vrstvách. Na jeden regál pripadá maximálne 34 kontajnerov. Štyri regále dokážu obslúžiť spolu 136 kontajnerov. Každý regál bude mať hlavný rozvádzač, na každom podlaží regálu bude podružný rozvádzač pre napojenie zásuviek, s vypínačom a mechanickým blokovaním. Jednotlivé podlažia budú vybavené prevádzkovým osvetlením a núdzovými svietidlami s vyznačeným smerom úniku. V horných rohoch regálu budú umiestnené obrysové signalizačné svietidlá.

Hlavné rozvádzače budú napojené paralelnými káblami. Nabíjačka A400 bude napojená jednožilovými paralelnými káblami. Ostatné zariadenia a podružné rozvádzače budú napojené káblami CYKY. Káble vnútri rozvodne NN a v regáloch budú vedené v pozinkovaných káblových žľaboch a ochranných rúrkach. Káble z trafostanice TS11 a z rozvodne NN budú vedené v zemi v korugovaných chráničkách. Popod železničnú trať budú chráničky vedené v pretláčaných otvoroch. Pre zaťahovanie a servis káblov budú v káblových trasách osadené kontrolné káblové komory.

Bleskozvod rozvodne NN bude realizovaný ako hrebeňová sústava doplnená záchytnou tyčou 2m. Štyri zvody (v rohoch rozvodne) budú cez skúšobné svorky pripojené k obvodovej uzemňovacej sústave tvorenej pásom FeZn v hĺbke 0,7m a doplnenej štyrmi uzemňovacími tyčami o výške 2m. Všetky vodivé predmety na streche rozvodne budú pripojené k bleskozvodu.

Využitie kovových konštrukcií regálov (rackov), ktoré sú bezpečne a spoľahlivo mechanicky a elektricky prepojené, zabezpečuje ochranu proti blesku bez nutnosti použitia strojených zachytávačov a zvodov (za predpokladu spoľahlivého uzemnenia).

Vonkajšie osvetlenie

Vonkajšie osvetlenie terminálu intermodálnej dopravy verejného prístavu zahŕňa:

- Napojenie osvetľovacích stožiarov z hlavného rozvádzača 11RH1 v novej rozvodni NN
- Káblové trasy k osvetľovacím stožiarom
- Návrh osvetlenia plochy terminálu
- Bleskozvod a uzemnenie

Rozvádzače VO sa napoja z rozvádzača 11RH1 v novej prefabrikovanej betónovej rozvodni NN. Napojenie bude realizované káblami AYKY-J uloženými v zemi v korugovaných chráničkách. Rozvádzače budú vyhotovené ako vonkajšie vysokoodolné voľne stojace skrine Thalassa PHD. Svietidlá budú spínané cez stykače. Kvôli vysokým nábehovým prúdom bude použité postupné spínanie skupín svietidiel pomocou časových relé. Ovládanie osvetlenia bude sústredené v rozvodni NN s možnosťou voľby ručného alebo automatického spínania od súmrakového snímača.

Pre osvetlenie boli navrhnuté oceľové osvetľovacie stožiare M-380 STADIUM, výška 38m, s vonkajším rebríkom a obslužnou plošinou pre umiestnenie svietidiel. Celkove bude v okrajových častiach terminálu (t.j. mimo pracovného záberu intermodálneho žeriava) umiestnených 6 stožiarov.

Stožiare S2 sú vybavené ôsmymi svetidlami – vysokovýkonnými svetlometmi pre veľké plochy, typ FL MAX LUM 1200W, 161000 lm, 5700K, uhol lúča 60°, napájanie cez externý napájací zdroj umiestnený v blízkosti svetidla.

Stožiare označené S1 určené predovšetkým pre nasvetlenie dlhých uličiek medzi nastohovanými kontajnermi sú vybavené deviatimi svetlometmi s úzkym lúčom: typ FL MAX 1200W, 155000 lm, 5700K, uhol lúča 10°, napájanie cez externý napájací zdroj umiestnený v blízkosti svetidla.

Každý stožiar bude v najvyššom bode vybavený zachytávacou tyčou o dĺžke 2m vodivo prepojenou s oceľovou konštrukciou stožiara. Uzemňovacia sústava stožiara sa pripojí k priebežnému uzemňovaciemu pásiku FeZn uloženému vo výkope súbežne s káblami NN.

Kamerový systém – CCTV

Navrhovaný kamerový systém (CCTV) zabezpečuje monitorovanie vonkajších priestorov areálu pomocou IP kamier pripojených do centrálne spravovanej dátovej siete. Systém je riešený ako digitálny IP systém s prenosom obrazu prostredníctvom optickej a metalickej kabeláže, s centrálnym záznamom a správou na hlavnom serveri.

Technické riešenie je navrhované na báze IP kamier. Kamerový systém má topológiu hviezdy, pričom centrálnym bodom je záznamové zariadenie/videoserver pre CCTV v datovom racku v miestnosti kontajnerovej serverne. Na tomto mieste sa zaznamenáva spracovaný videosignál na pevné disky.

Úprava a rozšírenie areálového vodovodu

Pre potreby požiarneho zabezpečenia areálu bude vybudovaná nová vetva vodovodu „V“ DN 100, ktorá bude pripojená na jestvujúci požiarly vodovod v areáli. Vetva „V“ sa bude pripájať na jestvujúce potrubie požiarneho vodovodu. Na začiatku úseku v mieste pripojenia na jestvujúcu vetvu bude osadené koleno. V mieste pripojenia jestvujúcej vetvy, ktorá bude zachovaná budú osadené dva uzávery DN 100 so zemnou súpravou. Na konci úseku v mieste pripojenia na jestvujúcu vetvu bude osadená T tvarovka a budú tu osadené dva uzávery DN 100 so zemnou súpravou. Vetva „V“ bude z potrubia PE DN 110x10, dĺžky 285,30 m.

Prípojka požiarnej vody P1 bude privádzať vodu k navrhovanému nadzemnému hydrantu H1, ktorý bude umiestnený vedľa objektu garáží. Prípojka požiarnej vody P2 bude privádzať vodu k navrhovanému nadzemnému hydrantu H2 s funkciou kalníka, ktorý bude umiestnený umiestnený mimo komunikáciu. Prípojka požiarnej vody P3 bude privádzať vodu k navrhovanému sociálnemu kontajneru, ktorý bude umiestnený na novej skladovacej ploche. Prípojka požiarnej vody P4 bude privádzať vodu k navrhovanému podzemnému hydrantu H5, ktorý bude umiestnený na kraji novej upravenej plochy v armatúrnej šachte.

Na prípojkách tesne za pripojením na vetvu „V“ budú osadené uzávery so zemnou súpravou. Pod kofajami vlečky budú potrubia uložené v OC chráničke Vodovodné prípojky budú z potrubia PE.

Navrhovaný podzemný hydrant H4 bude umiestnený v novej upravenej ploche v armatúrnej šachte. Navrhovaný podzemný hydrant H3 bude umiestnený na okraji novej upravenej plochy v armatúrnej šachte. Armatúrne šachty budú prefabrikované šachty. Vstupy do šachty budú cez ťažký štvorcový poklop a vstupný komín, v ktorom bude osadený rebrík.

Dažďová kanalizácia

V rámci realizácie bude potrebné zrušiť jestvujúce kanalizačné potrubie DN 400 v dĺžke cca 130,30 m, ktoré bude nahradené potrubím väčšej dimenzie. Taktiež bude potrebné zrušiť kanalizačné potrubie DN 800 v dĺžke cca 30,00 m, ktoré kolide s navrhovanou stenou bazéna, ako aj jestvujúci betónový výustný objekt a 5 ks jestvujúcich betónových revízných šacht DN 1000.

Navrhovaná stoka „B“ bude rekonštruovaná jestvujúca stoka, ktorá v súčasnosti odvádza odpadové vody od jestvujúcich objektov a vedľajšieho areálu. Jestvujúce potrubie DN 400 bude nahradené za navrhovanú dimenziu DN 600. Výmena potrubia bude realizovaná od šachty Š1 po šachtu Š17. Medzi šachtami Š16 a Š17 bude potrubie uložené pod koľajami železničnej vlečky preto tu bude potrubie uložené v OC chráničke DN 900 v dĺžke 8,00 m

Spolu s výmenou potrubia DN 400 bude realizovaný aj úsek potrubia DN 1000, ktorý bude nahrádzať úsek jestvujúcej stoky DN 800 v súčasnosti ukončený výustným objektom v brehu bazéna. Toto potrubie bude v novej betónovej stene bazéna ukončené mrežou. V úseku medzi Š1 a Š20 bude vybudovaná stavítková šachta. Potrubie koncového úseku stoky bude uložené pod koľajou železničnej vlečky preto tu bude potrubie uložené v OC chráničke DN 900 v dĺžke 3,00 m

Na stokách budú vybudované betónové revízne šachty DN 1000 s ťažkými poklopami E600 a poplastovanými stúpačkami. Navrhované úseky stôk budú z PP potrubia.

Stoky B1, B1-1, B2 a B2-1 budú odvádzať dažďovú vodu navrhovaných odvodňovacích žlabov umiestnených v navrhovanej spevnej ploche. Stoky bude z PP potrubia DN 300, 400 a 500, na stoke budú vybudované betónové revízne šachty DN 1000 s ťažkými poklopami E600 a poplastovanými stúpačkami. Ich celková dĺžka bude 599,10 m.

Dažďové vody budú pred zaústením do stoky „B“ predčistené v dvoch ORL 1 s garantovanou koncentráciou NEL na výstupe 0,1 mg/l. Navrhnuté odlučovače ropných látok sú plnoprietokové s kalovým priestorom, komorovým systémom, koalescenčným a sorpčným filtrom s maximálnym prietokom 300 l/s. Jedná sa o prefabrikované odlučovače rozdelené na viacero komôr slúžiacich na zachytenie NL a NEL vyrobené zo železobetónu s trojvrstvom ochranným polyuretánovým náterom, ktorý zabezpečuje dokonalú a bezproblémovú údržbu zariadenia, zvyšuje odolnosť betónu voči ropným látkam a zabezpečuje nulovú nasiakavosť betónu.

Šachty na potrubiach sú navrhnuté ako prefabrikované (DN 1000) vyrobené z vodostavebného betónu. Vstupná časť prefabrikovanej šachty (komín) pozostáva z prefabrikovaných šachtových skruží s vidlicovými poplastovanými stúpadlami. Prechod komína k poklopu je riešený prefabrikovanou prechodovou skružou. Vstup do šachty bude cez liatinový poklop.

Stoka „C“ bude odvádzať splaškovú odpadovú vodu zo sociálneho kontajnera do jestvujúcej revíznej šachty Šj na jestvujúcej splaškovej kanalizácii. Odpadová voda bude následne odvádzaná do jestvujúcej ČOV. Stoka bude z PP potrubia DN 150.

3.2.3. Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Navrhovaná zmena si nevyžiada záber pôdy v poľnohospodárskom pôdnom fonde oproti súčasnému stavu. Všetky parcely, na ktorých bude zrealizovaná navrhovaná zmena, sú evidované ako zastavané plochy a nádvoria, ostatné plochy a vodné plochy.

Spotreba vody

Inštalácia sociálneho kontajnera si vyžiada spotrebu pitnej vody na sociálne účely, ale tento nárast je zanedbateľný. Pri náraste počtu zamestnancov o cca 10 to predstavuje približne 180,0 m³ ročne.

Energetické vstupy

Elektrická energia

Navrhovaná zmena oproti súčasnému stavu si vyžiada vyššie nároky na elektrickú energiu, ktoré budú pokryté jestvujúcimi trafostanicami v areáli prístavu.

Celkový inštalovaný výkon vrátane žeriava a vonkajšieho osvetlenia bude 2 000 kW.

Iné energetické vstupy

Navrhovaná zmena si nevyžaduje iné energetické vstupy.

Nároky na dopravnú infraštruktúru

Väčšina prepravných výkonov nákladného prístavu ako celku je realizovaná prostredníctvom železničnej dopravy. V súčasnosti je potenciálna prepravná kapacita terminálu do 200 000 TEU ročne, reálne využitie je nižšie. Väčšinu predstavujú výkony v relácii železničná a cestná doprava, menšia časť približne do 10 % sa realizuje lodnou dopravou.

Dopravná obsluha cestnou dopravou sa vykonáva po jestvujúcich účelových komunikáciách prístavu a cez jestvujúce stykové križovatky a ďalej cez dve kruhové križovatky, ktoré zabezpečujú prepojenie so Slovnaftskou ulicou a napojenie priamo na rýchlostnú cestu R7. Železničná doprava využíva jestvujúcu areálovú vlečku prístavu.

Realizáciou navrhovanej zmeny sa prepravná kapacita terminálu sa zväčší o 150 000 TEU na 350 000 TEU ročne. V prípade, ak by sa realizovala celá dopravná obsluha cestnou dopravou, vyžadovalo by si to približne priemerne do 600 prejazdov jazdných súprav s 2 TEU denne pri počte 300 navigačných dní. V prípade železničnej dopravy by to predstavovalo 15 vlakových súprav s kapacitou 80 TEU. Väčšina zvýšenej prepravnej kapacity sa v budúcnosti bude realizovať v relácii železničná a lodná doprava, menšia časť sa zrealizuje cestnou dopravou.

Skutočné budúce priťaženie cestnej dopravy bude závisieť od skutočného rozdelenia dopravnej obsluhy medzi železničnou a cestnou dopravou, ale predpokladá sa, že navýšenie kapacity nebude mať významný vplyv na dopravnú situáciu v danej lokalite.

Navrhovaná zmena si nevyžiada zmeny dopravnej infraštruktúry oproti súčasnému stavu ako bol popísaný.

Pracovné sily

Prevádzka terminálu bude dvojzmenná. Navrhovaná zmena si vyžiada po dosiahnutí plnej kapacity zvýšenie počtu pracovníkov približne o 10 zamestnancov.

Výrubu

Počas prípravy bol spracovaný dendrologický prieskum celého areálu prístavu s presným geodetickým zameraním drevín. V rámci hraníc riešeného územia bolo identifikovaných priamo 18 ks stromov z toho 12 ks topoľ čierny (*Populus nigra*), 1 ks agát biely (*Robinia pseudoacacia*) a 5 ks pajaseň žliazkatý (*Ailanthus altissima*).

Dreviny sú náletového pôvodu. Uvedené jedince bude potrebné odstrániť z dôvodu kolízie s navrhovanou žeriavovou dráhou. Pajaseň žliazkatý je klasifikovaný ako invázny druh.

3.2.4. Údaje o výstupoch

Ovzdušie

Realizáciou navrhovanej zmeny činnosti nedôjde k vzniku nového zdroja znečisťovania ovzdušia. Pri prevádzke navrhovaných zariadení nebudú vznikať emisie znečisťujúcich látok.

Odpadové vody

Tvorba splaškových vôd počas bežnej prevádzky bude korelovať so spotrebou pitnej vody. Celková ročná tvorba splaškových vôd sa bude pohybovať na úrovni 180,0 m³.

Dažďové vody

Množstvo odvádzaných dažďových vôd prostredníctvom dažďovej kanalizácie je nasledovné:

$$Q_r = \psi \cdot q \cdot A$$

kde q je výdatnosť dažďa v l/s.ha (201,1 l/s)

A pôdorysný priemet odkanalizovanej plochy v ha (2,7429 ha)

ψ súčiniteľ odtoku zrážkovej vody (1,0)

Spevnené plochy :

$$Q_{daž} = 1,0 \times 201,1 \times 2,7429 = 551,6 \text{ l/s}$$

Výpočet bol spracovaný v zmysle STN 75 6101 Gravitačné kanalizačné systémy mimo budov a v súlade s Aktualizáciou generelu vodných tokov a protipovodňovej ochrany mesta Bratislava z roku 2021, ktorá bola spracovaná v spolupráci so SHMU a SVP š.p.

Odpady

Pri inštalácii výkopových prác a realizácii elektrických prípojek je možné predpokladať vznik primerane veľkého množstva odpadov z výkopových prác a iných druhov odpadov z výstavby a montážnych prác.

Tab. 1 Odpady vznikajúce pri výstavbe nových objektov (V zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov):

Kód odpadu	Názov odpadu	Kategória	Predpokladaný spôsob zneškodnenia alebo zhodnotenia
15 01 01	obaly z papiera lepenky	O	R3
15 01 02	obaly z plastov	O	R3
17 01 07	zmesi betónu, tehál, obkladačiek, dlaždíc a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06	O	D1
17 02 01	drevo	O	R3
17 02 03	plasty	O	R3
17 04 07	zmiešané kovy	O	R4
17 05 04	zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O	R5/D1
17 05 06	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	R5/D1

Okrem uvedených odpadov sa môžu vyskytnúť aj iné zatiaľ nešpecifikované odpady.

Najväčší objem budú predstavovať odťažené materiály pri výstavbe opornej steny a prehĺbení dna bazéna a to cca 40 000 t materiálu. Konkrétne množstvo odpadov vzniknutých pri realizácii bude závisieť od disciplíny a reálne použitých technologických postupov. Vyťažný materiál sa môže použiť na spätné zásypy a pri terénnych úpravách v mieste budúcej skladovacej plochy.

S odpadmi vzniknutými počas realizácie stavebných prác sa musí nakladať v súlade s vyhl. MŽP SR č. 344/2022 Z.z. o stavebných odpadoch a odpadoch z demolácií.

Pri samotnej prevádzke terminálu vznikajú ostatné a nebezpečné odpady. Nebezpečné odpady vznikajú najmä pri údržbe strojno-technologického vybavenia prevádzky (oleje, sorbenty).

Tab. 5 Odpady vznikajúce pri prevádzke zariadenia (V zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov):

Kód odpadu	Názov odpadu	Kategória
13 02 08	Iné motorové, prevodové a mazacie oleje	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

Predpokladá sa však, že navrhovanou zmenou dôjde k zvýšeniu tvorby odpadov v súvislosti s inštaláciou nového technologického vybavenia žeriavu a zvýšením kapacity prevádzky, ale toto zvýšenie bude v celkovom kontexte zanedbateľné.

Nebezpečné odpady si vyžadujú osobitné nakladanie. Pri nakladaní s nebezpečnými odpadmi je nevyhnutné dodržiavať platnú legislatívu v oblasti odpadov. Odpady budú skladované vo vhodných nádobách vo vyhradenom mieste. Všetky odpady budú zhodnotené alebo zneškodnené

u oprávnených osôb, ktoré majú udelené príslušné súhlasy v zmysle platnej legislatívy. Spôsob nakladania s odpadmi sa oproti súčasnosti nezmení.

Hluk a vibrácie

Prevádzka zariadenia je zdrojom hluku, nachádza sa však v území, ktoré je silne ovplyvňované najmä jestvujúcimi zdrojmi hluku z dopravy (prístavný most, cesta R7, železnica).

Navrhnuté zariadenia pri prevádzke produkujú hluk s nízkou hladinou akustického tlaku. Najväčším zdrojom hluku bude dopravná obsluha terminálu intermodálnej dopravy a súvisiaca doprava, železničná a cestná. Vzhľadom na umiestnenie v prístave, technické riešenia ako aj odstup zhruba 250 m od najbližších obytných objektov nebude prevádzka navrhovaných zariadení zdrojom hluku a vibrácií, ktorý by nadmerne obťažoval okolie.

3.3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárie vzhľadom na použité látky a technológie

Predkladaná zmena činnosti je riešená najmä v rámci existujúceho nákladného prístavu a ako vyplýva z popisu, je previazaná s ostatnými zariadeniami a prevádzkovými súbormi nákladného prístavu resp. jestvujúceho terminálu intermodálnej dopravy.

Potenciálne riziká poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia počas realizácie predstavujú únik škodlivých látok do prostredia, havárie, úraz elektrickým prúdom, prípadne požiar strojov a zariadení.

Vzhľadom na charakter a účel zariadenia ako aj technické riešenie je pri dodržaní právnych požiadaviek, prevádzkových predpisov a vykonávania pravidelnej údržby technického vybavenia vznik havárií s negatívnym vplyvom na životné prostredie prakticky nulový.

3.4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Rozhodnutie o stavebnom zámere, overenie projektu stavby a kolaudačné osvedčenie v zmysle zákona č. 25/2025 Zb. stavebného zákona a o zmene a doplnení niektorých zákonov (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov

Povoľujúci orgán

Miestny úrad Bratislava – Ružinov
Mierová 21, 827 05 Bratislava

Dotknutá obec

Mesto Bratislava
Primaciálne námestie č.1, 814 99 Bratislava
Mestská časť Bratislava – Ružinov
Mierová 21, 827 05 Bratislava

Dotknutý samosprávny kraj

Bratislavský samosprávny kraj
Sabinovská 16, P.O.BOX 106, 820 05 Bratislava

Dotknuté orgány

Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie
Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
Okresný úrad Bratislava, Odbor krízového riadenia
Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
Okresný úrad Bratislava, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava
Ružinovská 8, 820 09 Bratislava
Dopravný úrad
Letisko M.R.Štefánika, 823 05 Bratislava
Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Bratislave
Radlinského 6, 811 07 Bratislava
Slovenský vodohospodársky podnik, š.p.
Povodie Dunaja, odštepny závod
Martinská 49, 821 05 Bratislava – Ružinov

Rezortný orgán

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava

3.5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vplyvy navrhovanej zmeny popisovanej v oznámení vzhľadom k umiestneniu dotknutej činnosti a charakteru navrhovanej zmeny nepresahujú štátne hranice.

3.6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia

3.6.1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území

Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia (Mazúr, E., Lukniš M., In: Atlas krajiny SR, 2002) sa záujmové územie a jeho široké okolie nachádza v oblasti sústavy Alpsko – himalájskej, podsústavy Panónska panva, provincia Západnej panónskej panvy, subprovincie malá Dunajská kotlina, oblasť Podunajská nížina a celku Podunajská rovina.

Územie Bratislavy sa rozkladá v dvoch základných geomorfologických celkoch – nížinnom a horskom. Nížinný reliéf je reprezentovaný Podunajskou a Záhorskou nížinou, horský reliéf je

reprezentovaný Malými Karpatmi. Podľa geomorfologického členenia sa dotknuté územie nachádza v jednotke: sústava – Alpsko-himalájska, podsústava – Panónska panva, provincia Západopanónska panva, subprovincia – Malá Dunajská kotlina, oblasť – Podunajská nížina, celok – Podunajská rovina (Mazúr, E., Lukniš, M. 1986). Podunajská rovina je charakterizovaná ako akumulčný typ reliéfu: rovný plochý terén s depresiami mŕtvych ramien a agradačnými valmi, s miernym sklonom v smere od Bratislavy po Veľký Meder. Podľa morfologicko-morfometrického typu reliéfu možno hodnotiť dotknuté územie ako územie s rovinatým reliéfom. Z hľadiska základnej morfoštruktúry (typu), hodnotené územie patrí medzi negatívne morfoštruktúry Panónskej panvy a mladé poklesávajúce morfoštruktúry s agradáciou. Reliéf predstavuje erózne – denudačný typ reliéfu, reliéf rovín a nív.

Dotknuté územie patrí do Podunajskej nížiny. Dotknutá lokalita leží v inundačnom území Dunaja na jeho ľavom brehu. Pôvodný rovinatý terén je výrazne antropomorfného charakteru, s celým radom povrchových úprav súvisiacich s dopravným využitím územia pre priľahlý priemyselný komplex mesta Bratislavy.

Geomorfologické formy nižšieho rádu, ako sú napr. reliktové ramien, lokálne erózne depresie, ktoré sa ešte z časti vyskytujú v území s bytovou zástavbou MČ Ružinov, boli v dotknutom území prakticky zlikvidované intenzívnou zástavbou miestnej dopravnej infraštruktúry. Pre hodnotené územie je preto dominantný antropogénny typ reliéfu.

Geologické pomery

Geologická charakteristika územia

Na základe regionálneho geologického členenia Západných Karpát patrí dotknuté územie do vnútrohorských panví a kotlín podunajskej panvy, konkrétne do gabčíkovej panvy (Vass a kol., 1988), resp. ide o západný okraj Podunajskej panvy, tzv. Bratislavskú kryhovú oblasť.

Geologicky je územie Bratislavy budované troma útvarmi.

Granitoidné horniny bratislavského masívu – paleozoikum, vystupujú na povrch na úpätiach svahov, inde sú zakryté neogénnymi sedimentami, resp. kvartérnymi pokryvnými útvarmi. Granitoidné horniny sú zastúpené predovšetkým žulami bratislavského typu, menej ich tektonickými metamorfnými derivátmi (mynolity).

Neogénne sedimenty – reprezentujú prevažne piesky hlinité a ílovité, miestami hliny ílovito – piesčité s charakteristickým šedo až modrozeleným sfarbením alebo spracovaných valúnov granitoidných hornín s piesčito-hlinitou výplňou.

Kvartérne sedimenty – sú eolického pôvodu – spráše. Tieto sú miestami preplavené, často obsahujú vložky jemných pieskov, zriedka vápnité konkrécie len mocnosť dosahuje okolo 10 m. Ďalej sú tu zastúpené kamenito-hlinité delúviá a na temene svahov piesčité žulové elúviá.

Dotknuté územie je tvorené dvoma litostratigrafickými jednotkami. Pod pokryvnými, prevažne antropogénnymi navážkami a depóniami zemín sa nachádzajú kvartérne, prevažne holocénné fluválne sedimenty Dunaja štrkopiesčitej litofácie. Ide o zmes dobre opracovaných valúnov kremencov, rúl, vápenca, kremeňa a granitov veľkosti 5 až 15 cm s preplavenými jemnými až stredozrnnými pieskmi tvorenými prevažne kremitým materiálom. Štrku sú stredne až dobre uľahnuté. Pre celé súvrstvie štrkopieskov je charakteristické časté striedanie intenzity sedimentácie štrkov a pieskov, čo vytvára predpoklady pre významnejšiu vertikálnu heterogenitu. Mocnosť tejto litofácie sa v mieste dotknutého územia pohybuje od 10 do 20 až 25 m. Juhovýchodným smerom mocnosť postupne narastá, pričom na blízko ležiacom území Žitného ostrova dosahuje postupne od niekoľkých desiatok metrov až do 300 až 400 m mocnosť.

Pod štrkami a štrkopieskami sa nachádza ílovito – piesčitá litofácia neogénu (miocén). Ide prevažne o íly až ílovce prevažne modrošedej až šedej farby. Ich mocnosť dosahuje niekoľko desiatok metrov až po hlbšie situované podložné granity. Toto horninové prostredie je minimálne zvodnené.

Geodynamické javy

Cez hodnotené územie neprechádza žiaden zistený zlom či tektonická línia. Tektonické línie boli zistené len juhovýchodne, v území Žitného ostrova, kde sa výraznou mierou podieľajú na blokovej stavbe celej jeho hydrogeologickej štruktúry. Tektonické línie nie sú v súčasnosti aktívne.

Podľa seizmotektonickej mapy Slovenska patrí záujmové územie do oblasti s intenzitou seizmických otrasov o sile 7° MSK-64.

Hydrogeologické pomery

Podľa hydrogeologického členenia Slovenska sa hodnotená lokalita nachádza v hydrogeologickom rajóne Q051 „Kvartér západného okraja Podunajskej roviny“.

Hydrologické pomery územia sú determinované geomorfologickými a geologickými faktormi. Hlavnou okrajovou podmienkou prúdenia podzemných vôd je vodný tok Dunaj. Vzhľadom na vyvýšenie fluvialných sedimentov (agradálny val) tu dochádza k permanentnej infiltrácii povrchovej vody a k dopĺňaniu zásob podzemnej vody. K infiltrácii tu dochádza aj za minimálnych vodných stavov na Dunaji.

Kolektorom podzemnej vody sú kvartérne štrkopiesčité sedimenty. Generálny smer prúdenia podzemnej vody je na JV. V závislosti od výšky hladiny vody Dunaja dochádza k väčšiemu – menšiemu odklonu od tohto smeru, v zásade však platí, že čím je vyšší vodný stav, tým viac sa prúdenie odkláňa na východ. Pri poklesávaní vodného stavu na Dunaji, resp. počas dlhodobých miním, sa prúdenie podzemnej vody stáča viac k juhu. Podobne sa v závislosti od výšky hladiny vody v Dunaji mení aj rýchlosť prúdenia. Tá je okrem sklonu hladiny podzemnej vody, ktorý sa pohybuje od 0,001 do 0,003 ‰, závislá aj na filtračných vlastnostiach a efektívnej pórovitosti horninového prostredia. Koeficient filtrácie k_f v intervale 5.10⁻² až 5.10⁻³ cm.s⁻¹. Efektívna pórovitosť sa pohybuje približne od 0,15 do 0,25. Vzhľadom na uvedené charakteristiky možno predpokladať, že rýchlosť prúdenia sa bude pohybovať približne 4 až 6 m/ deň v závislosti na výške hladiny vody v Dunaji.

Hydrologické pomery

Povrchové vody

Vodné toky na území Bratislavy patria z hydrologického hľadiska do troch povodí:

- povodia Moravy
- povodia Dunaja
- povodia Malého Dunaja

Najväčším tokom pretekajúcim územím Bratislavy a dotknutým územím je rieka Dunaj. Dunaj je riekou vysokohorského typu, zásobovaný najmä alpskými prítokmi, čo sa prejavuje nevyrovnanými prítokmi počas celého roka. Dlhodobý priemerný ročný prítok je 2044 m³.s⁻¹. Najvyššie prítoky má

Dunaj v mesiacoch máj až júl. Sú spôsobené topením ľadovcov a alpského snehu, spolu s vysokými letnými zrážkami.

Územím mestskej časti Bratislava – Ružinov preteká Malý Dunaj.

Hodnotenú územie sa nachádza v priamom ovplyvnení vodným tokom Dunaja, leží v jeho inundačnom (záplavovom) území. Zmeny prietoku a tým aj výška vodnej hladiny Dunaja sú determinované charakterom povodia ako aj viacerými antropogénnymi faktormi.

Dunaj je charakterom svojho povodia typickou alpskou riekou. To znamená, že okrem jarnej kulminácie je vznik a prechod hlavnej povodňovej vlny viazaný na letné topenie ľadovcov v rakúskych Alpách. Veľkosť tejto povodňovej vlny sa môže zvyšovať intenzívnou zrážkovou činnosťou na území Rakúska a v povodí rieky Moravy. Najväčšie povodne spravidla vznikli kombináciou oboch faktorov, zvlášť stretom povodňových vln rieky Moravy a horného toku Dunaja na ich sútoku.

V mieste hodnoteného územia je na druhej strane prietok a tým aj výška hladiny Dunaja výrazne ovplyvnená vodohospodárskou manipuláciou na vodnom diele Gabčíkovo (VDG). Ide pritom nielen o vzdušenie hladiny vody a spomalenie prúdenia, ktoré zasahuje až nad úroveň súčasného prekladiska minerálnych olejov. Tieto vlastnosti toku sa menia aj počas prechodu povodňových vln cez systém VDG.

Minerálne a geotermálne vody

V predmetnom a záujmovom území sa nenachádzajú využívané termálne a ani minerálne vody.

Vodné zdroje

Priamo v hodnotenom území sa nenachádzajú žiadne významnejšie zdroje pitnej vody (čerpacie studne, hydrogeologické vrty, odbery povrchovej vody).

V areáli prístavu na parcele č. 3867/52 sa nachádza studňa, ktorá bude využívaná ako zdroj technologickej vody. V širšom okolí v rámci pririekovej zóny Dunaja sa nachádza dôležitý vodný zdroj technologickej vody pre podnik ISTROCHEM, a.s. (studňový rad). Druhý dôležitý zdroj technologickej vody sa nachádza na Malom Dunaji, za stavidlom, ktoré oddeľuje od Dunaja a zároveň od hodnoteného územia. Ide o povrchový odber pre podnik SLOVNAFT a.s. s otvoreným prírodným kanálom, ktorý pokračuje až do areálu podniku.

Vodohospodársky chránené územia

Priamo v hodnotenom území sa nenachádzajú žiadne vodohospodársky chránené územie alebo ochranné pásmo iného vodného zdroja. V širšom okolí sa nachádza chránená vodohospodárska oblasť CHKO Horný Žitný ostrov (vyhlásená Nariadením vlády SSR č. 46/1978 Zb.). Ide o najvýznamnejšiu CHVO na Slovensku so zásobami podzemných vôd nadregionálneho významu.

Pôdne pomery

Na celom území Bratislavy prevládajú pôdy stredne ťažké až ľahké s výrazným podielom štrku a kameňov, najmä v podloží. Černozemné pôdy sa v rámci širšieho okolia dotknutého územia nachádzajú na dvoch súvislých lokalitách, a to v oblasti od obce Jarovce po Čunovo pozdĺž štátnych hraníc, v lokalite od Podunajských Biskupíc a v pásme na východ od Vajnôr až po Bernolákovo. Obe tieto lokality sú prísne chránené pôdy v zmysle zákona 220/2004 Z.z.. Väčšina takmer 75 %

urbanizovaného územia Bratislavy leží na fluvizemi. Charakter fluvizemí v súlade s celkovým hydrologickým režimom je priaznivý najmä v aspekte zavlažovania. Na celom území sa najviac podieľa fluvizem karbonátová ako ľahšia pôda. Najmenší podiel tvorí subtyp fluvizeme glejovej, ktorý tvorí jednoliatejší celok v oblasti Rače a Vajnôr. Ostatné subtypy fluvizeme – typická a černoziemná – nevytvárajú až tak rozšírené jednoliate komplexy. Fluvizem černoziemná je lokalizovaná prevažne do územia medzi Petržalkou a Rusovcami. V okolí Trnávky a Zlatých pieskov je územie charakterizované čiernicami. Menšie enklávy týchto pôd nájdeme v menších celkoch okolo tokov (Dunaj, Morava, Malý Dunaj). Takmer celá severná časť katastrov mesta leží na lesnej kambizemi. Jej jadrom je celý komplex lesoparku. V podhorských polohách naň nadväzujú pásy obytných súborov. V samostatnom jadre je tento typ najmenej zmenený. V podhorských pásoch je charakteristický antropogénny subtyp lesnej kambizeme, charakteristický vo vinohradoch na juhovýchodných úpätiach Malých Karpát. Rendziny vytvárajú menšie enklávy tam, kde výraznejšie vystupujú v podloží vápence. Možno ich nájsť vo väčších plochách hlavne pod Devínskou kobyľou (na jej západných svahoch), na severných svahoch Devínskej Kobyly. V okolí Slovnaftu sa vyskytujú fluvizeme modálne, var. karbonátové, z hlinitých fluvialných sedimentov. Tento pôdny typ patrí k najkvalitnejším pôdam na území Slovenska. Sú to hlboké karbonátové pôdy s priaznivým vodným režimom s typickým horizontom A0-C-G0. V spodnej časti profilu (50cm a hlbšie) možno pozorovať prejavy oxidačno – redukčných procesov v glejovom oxidačnom G0-horizonte, v dôsledku kontaktu s podzemnou vodou Dunaja. Zriedkavejšie sa v rámci tejto jednotky vyskytujú textúrne ľahké fluvizeme, vo väčších hĺbkach tvorené hlinito-piesčitými až piesčitými sedimentmi.

V dotknutom území prevládajú:

- antropogénne ovplyvnené pôdy - antrozeme,
- fluvizeme kultizemné,
- fluvizeme karbonátové,
- sprievodné fluvizeme glejové,
- fluvizeme karbonátové ľahké; z karbonátových aluviálnych sedimentov.

V území dotknutom navrhovanou činnosťou sa pôvodné pôdy nevyskytujú, územie je zastavané. Podľa NV SR č. 617/2004 Z. z. ktorým sa ustanovujú citlivé oblasti a zraniteľné oblasti sa za citlivé oblasti sa dotknuté územie nenachádza v takejto oblasti.

Klimatické pomery

Klimatické pomery na území Bratislavy sú pomerne špecifické v dôsledku zložitých orografických pomerov. Mesto leží medzi masívom pohoria Malé Karpaty, Podunajskou nížinou a Borskou nížinou.

Podľa klimatického členenia Slovenska (Lapin et al., 2002, Atlas krajiny SR) patrí dotknuté územie do okrsku T2, do teplej, mierne suchej klimatickej oblasti s miernou zimou. Pre oblasť je typických priemerne 50 a viac letných dní za rok (t.j. dní s denným maximom teploty vzduchu od 25 °C), veľmi dlhé, teplé a suché leto, krátke obdobia s teplou jarou a jeseňou a mierne teplá a suchá zima s krátkym trvaním snehovej pokrývky.

Dotknuté územie patrí do mierne teplej klimatickej oblasti s miernou a nevýraznou zimou a s teplým letom. Územie patrí k najteplejším na Slovensku s ročným priemerom teploty vzduchu dosahujúcim hodnoty 12,0 °C. Najchladnejším mesiacom je január s priemernou mesačnou teplotou 0,8 °C a najteplejším mesiacom je júl s priemernou mesačnou teplotou 23,0 °C.

Zrážkové pomery

Ročný chod zrážok v dotknutom území je premenlivý, maximum zrážkových úhrnov pripadá na letné obdobie mesiacov júl - september a naopak, minimum zrážkových úhrnov pripadá na zimné obdobie mesiacov november - február. Priemerný mesačný úhrn zrážok v dotknutom území za roky 2016 - 2020 je uvedený v tabuľke nižšie.

Tab. Priemerné mesačné úhrny zrážok z meteorologickej stanice Bratislava–Letisko (mm)

Rok	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2016	41,0	61,8	8,9	40,1	67,1	51,7	106,2	28,4	24,7	49,2	61,4	11,6
2017	13,6	22,8	18,5	19,7	16,5	20,0	61,7	23,2	26,5	44,7	51,2	51,8
2018	29,0	23,8	32,5	24,8	85,6	89,4	71,1	29,5	94,5	14,7	31,7	80,3
2019	59,7	17,9	27,3	20,6	118,2	17,5	41,1	31,7	45,1	20,3	68,3	56,6
2020	15,7	36,7	47,0	1,3	54,2	92,0	34,3	66,1	56,5	118,1	18,7	52,9

Zdroj: Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2017 – 2021, ŠÚ SR

Počas roka býva štandardne 30 jasných dní s dennou oblačnosťou menšou ako 20 % a 118 zamračených dní. Na území mesta sa snehová pokrývka vyskytuje pomerne krátko, priemerne 22 dní do roka.

Teplotné pomery

Priemer mesačných (ročných) teplôt vzduchu z meteorologickej stanice Letisko M. R. Štefánika je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab. Priemerná mesačná (ročná teplota) vzduchu v °C

Rok	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	ROK
2016	-0,4	6,1	6,7	11,4	16,2	20,9	22,6	20,2	18,8	9,8	4,6	0,4	11,5
2017	-4,4	3,0	9,6	10,5	17,3	22,7	22,8	23,4	15,7	12,0	6,1	3,0	11,8
2018	3,4	-0,4	3,7	15,8	19,1	21,5	23,0	23,7	17,6	13,2	6,6	2,3	12,4
2019	0,3	4,6	8,8	12,6	13,5	23,8	23,0	23,2	16,9	11,9	8,1	3,7	12,5
2020	0,8	6,2	7,2	12,4	14,6	19,8	22,1	22,7	17,3	11,4	5,6	3,5	12,0

Zdroj: Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2017 – 2021, ŠÚ SR

Veterné pomery

V území prevláda severozápadné prúdenie vzduchových hmôt s priemernou početnosťou výskytu 24,5 %. Priemerná rýchlosť vetra dosahuje 3,0 – 5,0 m/s. Na území mesta býva počas roka zaznamenaných priemerne 27 dní so silným vetrom (t.j. vetrom s rýchlosťou vyše 10,8 m/s).

Chránené územia podľa osobitných predpisov

Územnou ochranou prírody sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny rozumie osobitná ochrana prírody a krajiny v legislatívne vymedzenom území v druhom až piatom stupni ochrany.

Na území mesta Bratislavy, ktoré spadá do širšieho okolia sledovaného územia, bolo vyhlásených viacero maloplošných chránených území v rôznych kategóriách a s rôznym stupňom ochrany. V danom území sú všetky viazané na okolie toku Dunaja.

Veľkoplošné chránené územia reprezentuje CHKO Dunajské luhy, ktorá zahŕňa časť lesných porastov pri Dunaji, zasahujúca na okraj územia mesta Bratislava popri toku rieky Dunaj, CHKO Dunajské luhy bola vyhlásená vyhláškou MŽP SR č. 81/1998 Z.z. na rozlohe 12 284,46 ha.

Súčasťou veľkoplošného chráneného územia CHKO Dunajské luhy, v území spadajúcom do okresu Bratislava II., je aj nasledovných 6 maloplošných chránených území: CHA Bajdel, PR Gajc, PR Kopáčsky ostrov, PP Panský diel, CHA Poľovnícky les a PR Topoľové hony. Všetky chránené územia boli vyhlásené na ochranu významných prírodných a ekologicky hodnotných krajinných celkov prírodného charakteru (chránené územia, historické chránené krajinné štruktúry a pod.).

V blízkosti dotknutého územia v smere toku Dunaja sa nachádzajú chránené územia prírody: Ostrov Kopáč, Bajdel, Gajc, Topoľové hony, ktoré sú súčasťou CHKO Dunajské Luhy.

Priamo do sledovaného územia nezasahuje žiadne z uvedených chránených území. Zároveň do riešenej lokality priamo ani nezasahuje žiadne ochranné pásmo chráneného územia.

V súlade so zákonom 543/2002 Z.z. preto platí v dotknutom území prvý stupeň ochrany.

V okolí dotknutého územia sa nachádza Chránené vtáčie územie Dunajské Luhy.

Chránené stromy

Na území mesta Bratislavy je za chránené stromy vyhlásených 32 jedincov stromov, ktoré majú mimoriadny význam z kultúrneho, vedeckého, ekologického, krajinotvorného a estetického hľadiska, z hľadiska ich zriedkavosti a historickej hodnoty. Tieto stromy sa nachádzajú na 27 lokalitách, z ktorých 26 je v obvode Bratislava I a 1 v obvode Bratislava IV.

Priamo v riešenom území sa nenachádzajú žiadne chránené stromy v zmysle zák. č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

3.6.2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria

Krajinná štruktúra

Súčasná krajinná štruktúra (druhotná krajinná štruktúra) je tvorená súborom prvkov, ktoré človek ovplyvnil, čiastočne alebo úplne pozmenil, resp. novo vytvoril ako umelé prvky krajiny (Ružička, Ružičková, 1973). Sú charakterizované z fyziognomickoformačno-ekologického hľadiska. Ich obsahovú náplň určuje funkčná charakteristika (spôsob využitia prvkov), biotická charakteristika prvkov (charakteristika reálnej vegetácie a biotopov), stupeň antropickej premeny (prírode blízke prvky až umelé technické prvky) a formačná charakteristika podľa priestorového usporiadania prvkov, resp. krajinných štruktúr (plocha, línia a bod).

K zmene krajinné štruktúry došlo v období plošného rozvoja Bratislavy s novými nárokmi na budovanie infraštruktúry a rozvoj vybavenosti.

Štruktúra súčasnej krajiny je výsledkom dlhodobého historického vývoja. Odráža využitie prírodnej krajiny človekom. Vznikla v dôsledku pôsobenia človeka na prírodné ekosystémy, ich využívaním, prejavujúcim sa pretváraním a ovplyvňovaním vlastností zložiek krajiny. Výsledkom tohto antropického pôsobenia v krajine je vznik poloprirodzených a umelých prvkov, ktoré spolu s prírodnými prvkami vytvárajú určitú fyziognomickú mozaiku súčasnej štruktúry krajiny. Teda funkčná štruktúra krajiny je základným faktorom podmieňujúcim jej fyziognómiu. Pôvodnú krajinu

záujmového územia vytvorila hustá riečna sieť, podmáčaných území a lužné lesy, pričom bola formovaná jednotlivými exogénnymi a endogénnymi procesmi pôsobiacimi v území. Dominantným typom súčasnej krajinej štruktúry záujmového územia je krajina urbanizovaného priestoru sídelnej štruktúry s obytnou, obslužnou, výrobnou, rekreačnou, technickou a dopravnou funkciou doplnená krajinnou štruktúrou poľnohospodársky obrábaných resp. neobrábaných plôch, na pozadí s prírodnou štruktúrou lesných porastov v okolí rieky Dunaj a areálom Slovnaftu. Štruktúra krajiny záujmového územia vyplýva z jej funkčného zamerania. V súčasnej krajinej štruktúre územia dominujú objekty služieb a priemyselnej výroby, prvky technickej a dopravnej infraštruktúry, hospodárska, rekreačná a izolačná zeleň a lesné komplexy. Z hľadiska súčasnej krajinej štruktúry ide o človekom pozmenenú krajinu.

Súčasná krajinná štruktúra záujmového územia je tvorená prvkami zo skupiny sídelných prvkov, t.j. centrálna urbanizovaná časť tvorená obytnými plochami (viacpodlažná zástavba) a plochami občianskej vybavenosti (objekty administratívy a služieb). Tieto sú bohato doplnené o líniové a plošné prvky zo skupiny prvkov dopravy, tzn. o cestné komunikácie hlavné, vedľajšie i obslužné, chodníky pre peších, parkoviská a odstavné plochy. Ďalej sú v území zastúpené priemyselné a technické krajinné prvky ako skladové objekty a areály, násypy, staveniská a prvky technickej infraštruktúry (rozvodne, verejné osvetlenie a pod.). Z vegetačných prvkov sú v dotknutom území zastúpené prvky skupiny drevinovej vegetácie - nelesná drevinová vegetácia plošná (vrátane parkovej zelene a zelene na opustených plochách) aj líniová (stromoradia, izolačná zeleň) a prvky skupiny trávnych porastov (travobylinné spoločenstvá sídel a sídelná zeleň). V širšom okolí na plochy zámeru nadväzujú prvky skupiny vodných tokov a plôch zastúpené tokom rieky Dunaj a umelými vodnými plochami bazénov Zimný prístav, Pálenisko a Lodenica.

Stabilita

Podľa Environmentálnej regionalizácie Slovenska spadá záujmové a dotknuté územie medzi prostredie narušené, pričom sa nachádza v Bratislavskej zaťaženej oblasti. 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.

Dotknuté územie sa nachádza v urbanizovanej oblasti bez ekostabilizačných prvkov. Územie je silne pozmenené antropogénnymi vplyvmi. Ekologická stabilita dotknutého územia je hodnotená ako nízka.

Scenéria

Rámec prírodnej scenérie širšieho územia tvorí pohorie Malé Karpaty a rieka Dunaj. Typickou súčasťou scenérie mesta, ktoré tvorí kulisu dotknutému územiu je Bratislavský hrad, Dóm svätého Martina, Slavín, televízna veža na Kamzíku a výškové dominanty.

Priamo v dotknutom území tvorí kulisu Prístavný most a ďalšie infraštruktúrne objekty.

Prvky územného systému ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability predstavuje takú celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem

života v krajine a vytvára predpoklady pre trvalé udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu.

Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) dotknuté územie zasahuje do provincionálneho biokoridoru Dunaj s inundáciou (XIII.) s vodnými a mokraďovými spoločenstvami a lužnými lesmi. Na hranici s dotknutým územím sa nachádza nadregionálny biokoridor Malý Dunaj.

- Biokoridor provincionálneho významu Dunaj – zahŕňa vodný tok Dunaja s priľahlými mokraďovými spoločenstvami a komplexami lužných lesov vrbovo-topoľových a lužných lesov nížinných.
- Biokoridor nadregionálneho významu Malý Dunaj – systém meandrov so zachovalými spoločenstvami lužných lesov a zaplavovanými lučnými porastami.

V blízkom okolí sa nachádza významné nadregionálne biocentrum Bratislavské luhy – komplex lužných lesov na oboch brehoch Dunaja pod Bratislavou. Významnými genofondovými plochami z hľadiska flóry a fauny sú Biskupické rameno, Dunajská hložina akostaravová step pri Bajdli, Malý Dunaj, tvrdý luh medzi Gajcom a Biskupickým ramenom a lužný les pri Topoľových honoch.

- Biocentrum nadregionálneho významu Bratislavské luhy – ide o komplex zachovalých lužných lesov na oboch brehoch Dunaja pod Bratislavou, tvoriace súčasť medzinárodne významnej mokrade Dunajské luhy. Biocentrum sa vyznačuje bohatstvom flóry a fauny, kombináciou stepných, lesostepných a lužných spoločenstiev. V biocentre možno identifikovať niekoľko jadier, ktoré môžeme považovať za biocentrá nižšieho rádu – biocentrá regionálneho významu PR Topoľové hony, PR Ostrov Kopáč, PR Gajc, CHA Poľovnícky les, CHA Bajdel a PP Pánsky diel.

Všetky prvky ÚSES sa nachádzajú mimo riešeného územia, na riešenie lokalitu nemajú priame ekologické väzby.

Fauna a flóra

Charakteristika vegetácie riešeného územia

Z hľadiska fyto geografického členenia Slovenska sa dotknuté územie nachádza v oblasti, ktorá je na rozhraní dvoch oblastí Panónskej flóry (Pannonicum), obvodu európskej xerotermej flóry (Eupanonicum), kam patrí celá nížinná časť Podunajskej pahorkatiny a oblasti západokarpatskej flóry (Carpathicum occidentale), obvodu predkarpatskej flóry (Praecarpaticum).

Potenciálnou prirodzenou vegetáciou širšieho okolia dotknutého územia sú prevažne vrbovo-topoľové lesy v záplavových územiach veľkých riek (mäkké lužné lesy) a jaseňovo-brestovo-dubové lesy v povodiach veľkých riek (tvrdé lužné lesy - aj v predmetnom území).

Lužné lesy vrbovo-topoľové (*Salicion albae*, *Salicion triandrae* p.p.) sú spoločenstvá mäkkých lužných lesov teplej panónskej oblasti, patriace do zväzov *Salicion albae* (vysokokmenné vrbovo-topoľové lesy) a *Salicion triandrae* (krovinné vrbiny). Boli vyvinuté na agradačných valoch tokov a primárnych aluviálnych naplaveninách. V pôvodných spoločenstvách v stromovom poschodí dominovali vrby vrba biela (*Salix alba*), vrba krehká (*Salix fragilis*), vrba sivá (*Salix eleagnos*), ku ktorým pristupujú topole, hlavne topoľ čierny (*Populus nigra*) a topoľ biely (*Populus alba*). Z krovinných druhov sa tu vyskytujú vrba trojtyčinková (*Salix triandra*), vrba košíkarska (*Salix viminalis*), vrba purpurová (*Salix purpurea*) a ďalej najmä baza čierna (*Sambucus nigra*) a svíb

krvavý (*Swida sanguinea*). V bylinnom podraze prevládala prhláva dvojdomá (*Urtica dioica*), ostružina ožinová (*Rubus caesius*), zádušník brečtanovitý (*Glechoma hederacea*) a na vlhkejších pôdach i chrastnica trstňová (*Phalaroides arundinacea*) a niektoré ostrice (rod *Carex*). Lužné lesy vrbovo-topoľové sa zachovali čiastočne pozdĺž vodných tokov aj v dotknutom území.

Jaseňovo-brestovo-dubové lesy (*Querceto - Fraxinetum*, *Ulmeto - Fraxinetum*) patria medzi vlhkomilné a čiastočne mezohygrofilné lesy rastúce na aluviálnych naplaveninách pozdĺž vodných tokov, alebo v blízkosti prirodzených vodných nádrží. Viazu sa na vyššie a relatívne suchšie polohy údolných nív, najmä v nížinách a teplejších oblastiach pahorkatín (do 300 m n. m.), kde ich zriedkavejšie a časovo kratšie ovplyvňujú periodicky sa opakujúce povrchové záplavy, alebo kolísajúca hladina podzemnej vody. Na ich vznik, vývoj a štruktúru vplýva veľa ekologických faktorov, z ktorých rozhodujúci význam má vodný režim úzko spojený s reliéfom a zloženie pôdotvorného materiálu. Z drevín sa uplatňujú najmä tvrdé lužné dreviny: jaseň úzkolistý panónsky (*Fraxinus angustifolia* ssp. *pannonica*), dub letný (*Quercus robur*), brest hrabolitý (*Ulmus minor*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), brest vät (*Ulmus laevis*), javor poľný (*Acer campestre*), čremcha strapcovitá (*Padus avium*), medzi ktoré bývajú hojne primiešané aj niektoré dreviny mäkkých lužných lesov, napríklad topoľ biely (*Populus alba*), topoľ čierny (*Populus nigra*), jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*). Z týchto drevín majú rozhodujúci edifikačný význam jaseň panónsky a dub letný, lokálne aj brest hrabolitý. Krovité poschodie je zväčša dobre vyvinuté a vyznačuje sa vysokou pokryvnosťou. Bežnými druhmi bývajú svíb krvavý (*Cornus sanguinea*), vtáci zob obyčajný (*Ligustrum vulgare*), bršlen európsky (*Euonymus europaea*), javor poľný (*Acer campestre*), kalina obyčajná (*Viburnum opulus*), rozličné druhy hlohu (*Crataegus* sp.), lieska obyčajná (*Corylus avellana*), javor tatársky (*Acer tataricum*) a iné.

V dotknutom území je pôvodná vegetácia výrazne ovplyvnená antropickou činnosťou. Súčasné druhové a priestorové zloženie vegetácie je výsledkom dlhodobých procesov a je odrazom vplyvu človeka na prírodné prostredie a premenu pôvodných spoločenstiev.

Pôvodná prirodzená vegetácia sa zachovala viac-menej iba v chránenej krajinskej oblasti Dunajské Luh.

Živočíšstvo

Podľa zoogeografického členenia (Čepelák, J., In: Atlas SSR, 1980) živočíšstvo dotknutého územia zasahuje do provincie Vnútrokarpatská zníženina, Panónskej oblasti, Juhoslovenského obvodu, Dunajského okrsku, Lužného podokrsku. Podľa zoogeografického členenia na základe limnického biocyklusu spadá navrhované územie do provincie pontokaspickej, okresu podunajského, časti západoslovenskej. Podľa zoogeografického členenia na základe terestrického biocyklusu spadá dotknuté územie do provincie stepí a úseku panónskeho.

Zoocenózy lužných lesov sú viazané na vlhšie prostredie a prostredie vodných tokov. Ich rozšírenie je viazané na výskyt vhodných biotop pre reprodukciu a rozširovanie ako aj na trofické podmienky. Z nich sú najdôležitejšie ryby, obojživelníky, plazy a vtáky.

V oblasti lužných lesov žije v súčasnosti srnčia, jelenia, diviacia zver, zajace, významná je avifauna (napr. drop sivý, volavka striebriстая, haja tmavá, kaňa močiarna, šabliarka modronohá, hvizdák veľký, kormorán veľký, orliak morský).

Výskyt živočíšstva je v dotknutom území obmedzený na niektoré druhy vtáctva, ako vrabce, drozdy, sýkorky, čajky, z cicavcov zajace a najmä niektoré druhy hlodavcov (myši, potkany, hraboše).

Reálnu vegetáciu širšieho územia popri Dunaji predstavujú zachované rôzne typy lužných lesov s *Populus nigra*, *Ulmus laevis*, *Fraxinus angustifolia* subs. *Pannonica*, *Salix* sp. a inými drevinami.

Len v podunajských lužných lesoch rastú aj druhy splavené zrejme z Álp: *Salix eleagnos*, *Alnus incana*, *Hippophae rhamnoides*, *Carex alba*, *Calamagrostis hungarica*, *Wolffia arrhiza*, *Azolla filiculoides*.

Vegetácia širšieho urbanizovaného územia tvoria plochy verejnej zelene s parkovou úpravou, záhrady rodinných domov, záhradkárske kolónie, zeleň polyfunkčnej výstavby, zeleň cintorínov a plochy zelene objektov organizácií a rodinných domov.

3.6.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrohistorické hodnoty územia

Obyvateľstvo

Z hľadiska administratívneho je mesto Bratislava hlavným mestom SR. Tento fakt výrazne determinuje socioekonomický rozvoj územia. Na území mesta sú lokalizované mnohé inštitúcie s celoslovenskou pôsobnosťou vyplývajúce z funkcie hlavného mesta – orgány vlády, NR SR, súdnictva, vysokých škôl, vedecko-výskumných organizácií, médií a pod.

Na území hlavného mesta SR Bratislavy s výmerou 368 km² v roku 2020 žilo 413 192 obyvateľov. Mesto Bratislava sa delí na 5 okresov a 17 mestských častí. Hodnotená činnosť (samotná plocha riešeného územia) sa nachádza v okrese Bratislava II., na území MČ Bratislava – Ružinov. Ružinov je mestská časť Bratislavy v okrese Bratislava II, ktorá leží východne od centra. Svojou rozlohou 39,6 km² a počtom obyvateľov cca 74 408 patrí k najväčším zo 17 mestských častí Bratislavy.

Dynamika obyvateľstva v meste Bratislava priamo vplýva na jeho vekovú štruktúru a naopak. Ak trvá nejakú dobu nižšia pôrodnosť, prejaví sa to na vekovej štruktúre. V Bratislave vplýva na celkovú dynamiku vo veľkej miere aj migrácia, značne intenzívnejšie ako na úrovni okresov, krajov či Slovenska. Dynamika obyvateľstva je súčasne primárnym činiteľom sociálno-ekonomického rozvoja každého mesta a regiónu.

Priemerný vek populácie Bratislavy dosiahol hodnotu bezmála 41 rokov, a index starnutia prekročil hodnotu 200 obyvateľov vo veku 65 a viac rokov v prepočte na 100 obyvateľov vo veku 0 - 14 rokov. Znamená to, že počet poproduktívnych obyvateľov je už dva krát vyšší ako počet detí. Zreteľné sú rozdiely v hodnotách priemerného veku a indexu starnutia mužov a žien. Kým u mužov dosahoval priemerný vek hodnotu 39,15 roka, už žien to bolo 42,56 roka. Index starnutia u mužov dosahoval viac ako 2 krát nižšiu hodnotu v porovnaní s hodnotou u žien (127 a 276), vzhľadom na oveľa vyššie zastúpenie žien vo vyššom veku (mužská nadúmrtosť). Vyrovnávanie sa s problémom starnutia je tak oveľa viac problémom ženskej populácie, vo veku nad 80 rokov je počet žien dva a viac krát vyšší ako počet mužov.

Poľnohospodárstvo, priemysel, lesné hospodárstvo

Poľnohospodárstvo

V okrese Bratislava II. bola poľnohospodárska pôda v roku 2015 zastúpená celkovo na 3 715,0 ha, z ktorých orná pôda tvorila 3 114,0 ha, vinice 15,0 ha, ovocné sady 65,0 ha, záhrady 478,0 ha a trvalé trávne porasty 43,0 ha (Štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR, Bratislava 2016, ÚGKK SR).

Dominantný podiel z výmery poľnohospodárskej pôdy má v dotknutej MČ Bratislava – Ružinov orná pôda, ktorá tvorí 637,8 ha (62,4%). Ďalej sú zastúpené záhrady (28,4 %), ovocné sady (5,4%) a trvalé trávnaté porasty (3,8%).

Priemysel

V roku 2014 bolo na území okresu Bratislava II. evidovaných 89 priemyselných podnikov a 20 763 zamestnancov pracujúcich v priemysle. Mestská časť Bratislava – Ružinov spolu s ostatnými mestskými časťami (MČ Bratislava – Podunajské Biskupice, MČ Bratislava – Vrakuňa) je najpriemyselnejšou časťou hlavného mesta. Nachádza sa tu jeden z najvýznamnejších slovenských podnikov Slovnaft, a.s., v ktorom sa spracúva ropa na ropné deriváty: benzín, nafta, oleje, mazut a iné petrochemické výrobky. Okrem spomínaného priemyselného podniku na území dotknutej mestskej časti má prevádzku aj ďalšie priemyselné podniky.

Lesné hospodárstvo

Výmera lesných pozemkov v okrese Bratislava II. predstavuje 1 051,0 ha (Štatistická ročenka o pôdnom fonde SR, 2016).

Služby

Mestská časť Bratislava – Staré mesto predstavuje spoločenské kultúrne, politické a turistické centrum Slovenska, na jej území sa tiež nachádza väčšina kultúrnych pamiatok Bratislavy.

MČ Bratislava – Ružinov je vybavená širokou škálou zariadení lokálneho, mestského, regionálneho a nadregionálneho významu v oblasti školstva, zdravotníctva, kultúry, telovýchovy a športu, sociálnej starostlivosti, ako aj zariadení obchodu, služieb osobných, výrobných, služieb pre domácnosť, stravovacích, finančných, poradenských a iných služieb.

Z hľadiska poskytovania služieb v MČ Bratislava – Ružinov sú významné napr.: nákupný areál IKEA a Avion Shopping Park, lokalita PHAROS a ďalšie plochy nachádzajúce sa v širšom okolí hodnoteného územia.

Školstvo

Mestská časť Bratislava – Ružinov je zriaďovateľom 9 základných škôl a 11 materských škôl s právnou subjektivitou.

Zdravotníctvo a sociálna starostlivosť

Bratislava ako hlavné mesto SR disponuje veľkým potenciálom vysoko špecializovaných zariadení, lôžkových zariadení a vedecko-výskumných zdravotníckych zariadení. V MČ Ružinov sa nachádzajú všetky typy zdravotníckych ambulancií (pre dospelých, pre deti a dorast, stomatologické a gynekologické ambulancie. Sú tu k dispozícii i lekáreň a výdajne liekov.

Na území mestskej časti Bratislava – Ružinov sa nachádza Domov dôchodcov, Pažitková 2, Bratislava jeho zriaďovateľom je mestská časť Bratislava – Ružinov, Ružinovský domov seniorov so sídlom na Sklenárovej ulici č. 14 a na Pivonkovej ulici č. 2, ktoré poskytuje celoročnú pobytovú sociálnu službu na neurčitý čas. Ružinovský domov seniorov prevádzkuje aj 5 denných centier. Denný stacionár Dom nádeje na území mestskej časti Bratislava – Ružinov prevádzkuje Spolok

sv. Vincenta de Paul na Slovensku a na území mestskej časti sa nachádza aj GERIUM – Zariadenie pre seniorov (ZPS) a Zariadenie opatrovateľskej služby (ZOS) – je zariadenie sociálnych služieb s celomestskou pôsobnosťou.

Na území mestskej časti Bratislava – Ružinov sa od roku 2006 nachádza nízkoprahová nocľaháreň, ktorej zriaďovateľom a prevádzkovateľom je organizácia Depaul Slovensko n. o..

Na Hraničnej ulici č. 2 v Ružinove sa nachádza Centrum pre liečbu drogových závislostí – špecializovaná nemocnica, ambulancia klinickej psychológie, psychiatrické ambulancie a klinická biochémia.

Doprava a dopravné plochy

Cestná doprava

Bratislava je križovatkou významných európskych trás pre medzinárodnú automobilovú dopravu. Sú to tri hlavné európske cesty E65, E75, E58, ako aj dve doplnkové cesty E571, E575. Komunikačnú sieť tvoria komunikácie s celoštátnym a nadmestským významom a miestne komunikácie v celkovej dĺžke 808,8 km.

Cestná sieť je tvorená sústavou ulíc, predstavujúcich cesty I., II., III. a IV triedy. Existujúca sieť komunikácií zabezpečuje dostatočné prepojenie na susediace mestské časti.

Železničná doprava

Bratislava predstavuje významný železničný uzol v rámci dopravnej siete Slovenska. Priamo cez územie MČ Ružinov vedie železničná trať č. 131 (Bratislava – Dunajská Streda – Komárno) a železničná trať č. 132 (Bratislava – Bratislava-Petržalka – Rusovce).

Letecká doprava

Najbližšie letisko je v Bratislave s civilnou medzinárodnou prevádzkou. Rozloha letiska je 477 ha, vybavovacia plocha je o výmere 125 000 m² a terminál o ploche 18 826 m². Dráhový systém letiska tvoria dve na seba kolmé vzletovo-pristávacie dráhy a pojazdové dráhy. Tento systém umožňuje pristátie všetkých vo svete bežne používaných dopravných lietadiel.

Vodná doprava

Dunaj je jednou z najdôležitejších európskych vnútrozemských vodných ciest. Je dôležitou súčasťou vnútrokontinentálnej transeurópskej magistrálnej trasy medzi Čiernym morom a Atlantickým oceánom, resp. jeho okrajovým Severným morom. Spolu so splavnými riekami a prieplymi v povodiach Rýna a Seiny je na trase jednej z dvoch hlavných európskych vnútrokontinentálnych transversál, ktorá má podľa AGN označenie E 80. Pre malú plavbu je splavný v dĺžke 2 588 kilometrov už od bavorského mesta Ulm, pre veľkú obchodnú plavbu je splavný v dĺžke 2 415 kilometrov od nemeckého prístavu Kelheim. Z technického a nautického hľadiska je centrálna trasa dunajskej vodnej cesty priechodná pre lode a lodné zostavy v klasifikačných triedach Vb až VII. Prístav Bratislava (P80-38) je najvýznamnejším slovenským verejným prístavom.

Iná doprava

Služby verejnej hromadnej dopravy sú v dotknutom území poskytované všetkými využívanými prepravnými formami (električkovými linkami, autobusovými linkami i trolejbusmi), územie je obsluhované viacerými zastávkami. MHD na území Bratislavy zabezpečuje Dopravný podnik Bratislava a.s.

Električková doprava tvorí vzhľadom na prepravné kapacity významnú súčasť MHD na území mesta. Električky predstavujú dopravný systém s vyššou kapacitou a segregáciou ako autobusy a trolejbusy.

Infraštruktúra a inžinierske siete

Zásobovanie pitnou vodou a odkanalizovanie

Sieť verejného vodovodu na území mesta je veľmi rôznorodá či už z hľadiska priemerov potrubí, materiálového zloženia príp. ďalších aspektov. Profily jednotlivých potrubí sú dané funkciou a významom toho ktorého vedenia. Nadradenú sieť tvoria výtlačné, zásobné a prepojovacie potrubia profilov DN 600 až 1400 mm. Zväčša ide o potrubia ktorými je voda dopravovaná z vodných zdrojov do uzlových bodov, čerpacích staníc a vodojemov, resp. z vodojemov do spotrebiska. Sieť hlavných zásobných potrubí je profilov DN 300 až 600 mm. Najnižšiu kategóriu (okrem vodovodných prípojk) tvorí uličná vodovodná sieť profilov DN 80 až 200 mm. Z hľadiska materiálového zloženia má absolútnu prevahu liatina. Výtlačné potrubia, resp. potrubia väčších profilov sú ocelové. Najmenší podiel majú potrubia z PVC vzhľadom na to, že tento materiál sa začal používať iba v nedávnej minulosti.

Stokové siete verejnej kanalizácie pokrývajú, až na niektoré menšie okrajové lokality, prakticky celé zastavané územie. Z geografických daností hlavného mesta vyplynulo členenie verejnej kanalizácie Bratislavy na tri samostatné systémy s vlastnými čerpačkami odpadových vôd. Záujmové územie je napojené na ľavobrežný systém verejnej kanalizácie mesta. Verejná kanalizácia je napojená na Ústrednú ČOV vo Vrakuni, kde sa po prečistení vody vypúšťa do Malého Dunaja. Cez územie mestskej časti sa prepravujú aj odpadové vody z iných mestských častí na území na ľavom brehu Dunaja.

Teplo, plyn

Dotknuté mestské časti sú vykurované z okrskových a blokových kotolní. Menšie sídelné celky a priemyselné areály a administratívne budovy sú zabezpečené teplom pomocou decentralizovaných domových alebo blokových kotolní. Ako palivová základňa prevažnej časti týchto zdrojov slúži zemný plyn.

Mestská časť je plne elektrifikovaná a plynom je zásobovaná stredotlakovými i nízkotlakovými plynovými rozvodmi.

Telekomunikácie

Mesto má vo všetkých svojich častiach dostupné pripojenie na pevnú sieť Slovak Telekom. Všetky mestské časti sú pokryté signálom všetkých slovenských mobilných operátorov.

Odpady

Zber, prepravu a zneškodňovanie komunálneho odpadu v Bratislave zabezpečuje akciová spoločnosť Odvoz a likvidácia odpadu, ktorej jediným akcionárom je hlavné mesto. Spáliteľný a materiálovo ináč nevyužitelný odpad je energeticky zhodnocovaný a termicky zneškodňovaný v spaľovni odpadu vo Vlčom hrdle. Spaľovňa odpadu vo Vlčom hrdle bola postavená v rokoch 1974 - 1977. Maximálna projektovaná kapacita spaľovne je 135 tisíc ton odpadu ročne.

Na území Bratislavy sa uplatňuje množstvomý zber a výber veľkosti zbernej nádoby je možný z týchto typov: 110 l, 120 l, 240 l a 1100 l; ak ide o pôvodcov komunálnych odpadov, ktorí sú spoluvlastníkmi nehnuteľnosti, alebo ak ide o bytový dom, výber veľkosti zbernej nádoby je možný len po dohode všetkých pôvodcov; ak sa títo nedohodnú, rozhodne hlavné mesto. Na území Bratislavy je možné použiť na zber zmesového komunálneho odpadu aj lisovací kontajner.

Centrálny zberný dvor komunálnych odpadov pre všetkých pôvodcov komunálnych odpadov z územia Bratislavy sa nachádza na Ivanskej ceste. Zberné miesta, ktoré vytvorili niektoré mestské časti Bratislavy pre svojich obyvateľov, kde obyvateľ môže odovzdať objemné odpady a drobné stavebné odpady za osobitých podmienok prevádzkovania. Ide o mestské časti Bratislavy: Podunajské Biskupice, Vrakuňa, Rača, Vajnory, Záhorská Bystrica, Devín, Petržalka, Rusovce, Jarovce, Čunovo.

Hlavné mesto SR Bratislava zabezpečuje zber využiteľných zložiek odpadu napr. sklo, papier, lepenka, kovový šrot, plasty a odpadu s obsahom škodlivín ako akumulátory, batérie, ortuťové žiarivky, drobnú chémiu, elektronické zariadenia. Zhodnocovanie odpadov sa vykonáva materiálovým využitím vyseparovaných zložiek komunálnych odpadov a energetickým zhodnotením zložiek komunálnych odpadov, ktoré sa nedajú materiálovo využiť. Tuhé zvyšky po spaľovaní t.j. škvára a prach z filtrov sa zneškodňujú skládkovaním.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

Najcennejšie prvky z hľadiska kultúrno-historického sú chránené hnutelné a nehnuteľné kultúrne pamiatky, prípadne ich ochranné pásma, pamiatkové rezervácie a pamiatkové zóny. Na území mesta Bratislava je vyhlásených 8 lokalít v kategórii pamiatková zóna. Bratislava vyhlásená v roku 1992 ostatné pamiatkové zóny pôvodnej vidieckej zástavby sú v okrajových častiach mesta. K 1. 1. 2004 bolo na území mesta Bratislava evidovaných 1 113 pamiatkových objektov, z toho 762 kultúrnych pamiatok. K rovnakému dátumu bolo na území Bratislavy 1 evidovaných 904 pamiatkových objektov, z toho 642 kultúrnych pamiatok. Vyše 80 % pamiatkových objektov ako aj kultúrnych pamiatok Bratislavy sa sústreďuje na území MČ Staré Mesto.

Na území MČ Ružinov, v ktorej sa nachádza záujmové územie, nie sú zapísané ani evidované žiadne plošne vymedzené historické územia ani urbanizované celky.

Záujmové územie nie je súčasťou pamiatkovej zóny mesta Bratislava ani sa na tomto území nenachádzajú nehnuteľné národné kultúrne pamiatky.

Najbližšie na území dotknutom realizáciou činnosti sa nachádzajú objekty zapísané v Štátnom zozname pamiatok: Most SNP (č. 12153), Starý most (č. 11599), Pomník československej štátnosti (č. 10496), Hotel Devín (č. 830), Stredná priemyslová škola na Fajnorovom nábreží (č. 572), Slovenské národné múzeum (č. 573), Filozofická fakulta UK (č. 570),

Paleontologické náleziská a významné geologické lokality

V záujmovom území sa nenachádzajú nijaké paleontologické náleziská ani iné významné geologické lokality.

3.6.4. Súčasný stav kvality životného prostredia

Kvalita životného prostredia v širšom okolí posudzovanej lokality je daná spôsobom využitia územia, ktoré má v riešenom území typický antropogénny charakter. Na znečisťovaní životného prostredia riešeného územia sa podieľa doprava, služby, osídlenie a priemyselná činnosť.

Súčasný stav kvality životného prostredia predmetnej lokality je výsledkom vzájomného priestorového a časového pôsobenia stresových faktorov rôznej intenzity, ktoré možno rozdeliť na:

- primárne potenciálne bariérové prvky
- sekundárne potenciálne bariérové prvky

Primárne potenciálne bariérové prvky sú definované ako hmotné poloprirodzené a umelé antropogénne prvky, ktorých ekologická kvalita ohrozuje rozvoj života a podstatne obmedzuje rozvoj bioty. V hodnotenom území sa vyskytujú bariérové prvky cestnej dopravy a prvky priemyselného areálu.

Sekundárne potenciálne bariérové prvky predstavujú negatívne dopady socioekonomických javov v krajine, pričom ich plošný rozsah a veľkosť nie je vždy možné vymedziť a prejavujú sa chemickou resp. fyzickou degradáciou: ovzdušia, vôd, pôd, vegetácie a živočíšstva, stability krajiny a zdravia obyvateľstva.

Ovzdušie

Na území Bratislavského kraja je ovzdušie najviac znečisťované v Bratislave a priľahlých perifériách. Tento stav zmierňujú veterné pomery ovplyvnené svahmi Malých Karpát. Ovzdušie je najviac zaťažované exhalátmi z chemického priemyslu, energetiky a dopravy. Významným druhotným zdrojom znečisťovania ovzdušia je sekundárna prašnosť, ktorej úroveň závisí od meteorologických činiteľov, zemných a poľnohospodárskych prác a charakteru povrchu. Z monitorovaných škodlivín sa na vysokej úrovni znečistenia podieľajú oxidy dusíka a oxid siričitý. Na základe zistených údajov o množstvách vypúšťaných exhalátov z najvýznamnejších zdrojov v oblasti a tiež z meraní dopadov emisií na lesné porasty a pôdu jednak zo zdrojov znečistenia regiónu, ako i transportu emisií z mimoregionálnych zdrojov možno ohraničiť zóny znečistenia (Miklós et al.1994). Najkritickejšou oblasťou z hľadiska znečistenia ovzdušia regiónu je oblasť Bratislavy, ktorá patrí k najviac zaťažením oblastiam Slovenska. V produkcii emisií dominantné postavenie má chemická výroba a energetika (teplárne, elektrárne). Na území mesta Bratislavy sa nachádzajú dve významné jadrá znečistenia ovzdušia - Slovnaft (SO₂, NO_x) a Istrochem (CS₂, H₂S, NH₃) Vplyvom geomorfologických pomerov a prevládajúcich západných vetrov je nimi nepriaznivo ovplyvnená priľahlá časť Podunajskej nížiny a Malokarpatské zázemie Bratislavy. V záhorskej časti regiónu k najväčším znečisťovateľom ovzdušia patria závod Kablo Malacky a cementáreň v Rohožníku.

Oproti ostatným regiónom Slovenska Bratislava z viac znečistených regiónov. Vo väčšej miere je však kvalita ovzdušia v mestskej časti ovplyvnená intenzívnou dopravou na komunikáciách ako aj

priemyselnou výrobou v okolitých mestských častiach. K poklesu dochádza v prípade produkcie oxidu siričitého, oxidov dusíka a oxidu uhľnatého.

Vplyvom nepriaznivej klimateografickej polohy sa exhaláty hlavne v jesennom a zimnom období koncentrujú v prízemnej vrstve ovzdušia. Naopak koncentrácie polietavého prachu sa zvyšujú pri normálnych klimatických situáciách a to už pri najmenších rýchlostiach vetra. Oproti minulosti sa zmenila situácia v hlavných znečisťovateľov ovzdušia, keď tepelné zdroje prešli z uhlia na zemný plyn. K zníženiu kvality ovzdušia prispela zvýšená hybnosť automobilov.

Povrchové a podzemné vody

Určitý stupeň znečistenia horninového prostredia môžu spôsobiť predovšetkým priemyselné exhaláty, miestne prevádzky, odpadová voda a doprava, lokálne obmedzenejším, no intenzívnejším zdrojom znečistenia sa javia znečistené toky, z ktorých na určitých úsekoch vsakuje znečistená voda. Časť kontaminantov prenikne do podzemnej vody, časť sa zachytí aj v nenasýtenej zóne a horninovom prostredí. Stupeň znečistenia horninového prostredia z týchto zdrojov sa môže na základe kvalifikovaných odhadov pokladať za zanedbateľný. Divoké skládky môžu lokálne znečistiť aj horninové prostredie.

Kvalita povrchovej vody v širšom okolí hodnoteného územia je sledovaná na vodnom toku Dunaj, v miestach odberu: Dunaj – Bratislava I. b., Dunaj – Bratislava stred, Dunaj – Bratislava p. b. (rkm 1869) a Dunaj – Rajka (rkm 1848). Na znečistení toku Dunaja sa podieľajú bodové zdroje znečistenia (priemyselné a komunálne odpadové vody), z plošných zdrojov najmä poľnohospodárska činnosť, taktiež lodná doprava a veľká vodná erózia a splachy z urbanizovaných miest. V oblasti Bratislavy sú to predovšetkým komunálne odpadové vody z ČOV Petržalka, z priemyselných zdrojov odpadové vody zo Slovnaft a.s. Bratislava - záv.4-Energetika, a Duslo a.s. Šaľa, O.Z Istrochem (zdroj.: Hodnotenie kvality povrchovej vody Slovenska, MŽP SR, SVP, š.p., SHMÚ, VÚVH; www.vuvh.sk, 2015).

Akosť podzemných vôd v hodnotenom území a jeho širšom okolí v urbanizovanom prostredí je ohrozovaná odpadovými vodami z priemyselných objektov, polutantmi z intenzívne využívaných plôch a havarijným znečistením tokov, čo sa prejavuje zvýšenou prítomnosťou železa a mangánu, ako aj zvýšeným obsahom síranov a dusičnanov vo vode.

Skládky, environmentálne záťaž

Priamo v riešenom území sa nenachádzajú žiadne skládky odpadov ani environmentálne záťaž.

V rámci nákladného prístavu na móle oddeľujúcom bazén Pálenisko od toku Dunaja je registrovaná potvrdená environmentálna záťaž B2 (1904) / Bratislava - Ružinov - Prístav - SK/EZ/B2/1904. Ide o historické prekladisko minerálnych olejov, kde sa dlhodobo manipulovalo s ropnými produktmi v rámci prekladania z pozemnej na lodnú prepravu a dochádzalo k nežiadúcim únikom. Na základe podrobného prieskumu a vykonanej rizikovej analýzy (Auxt et al. 2015) nebolo na ploche riešeného projektu pre horninové prostredie v pásme prevzdušnenia a v biologickej kontaktnej zóne identifikované environmentálne riziko, naopak znečistenie horninového prostredia v pásme nasýtenia a znečistenie podzemných vôd je značné. Ide prevažne o znečistenie ropnými látkami stanovenými ako NEL₁₈ a C₁₀-C₄₀, v prípade podzemných vôd bolo zistené tiež znečistenie aromatickými uhľovodíkmi (ethylbenzén, toluén, xylény), chlorovanými alifatickými uhľovodíkmi (TECE) a PAU (Auxt et al. 2015).

Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou

Stále viac vystupuje do popredia poškodenie pôd prírodnými procesmi a to hlavne následkom intenzívnej antropogénnej činnosti. Hlavnými negatívnymi faktormi, ktoré ovplyvňujú poľnohospodársku výrobu a environmentálne funkcie sú zhutňovanie a acidifikácia pôd, neuvážené rekultivácie pôd, najmä odvodňovanie, nadmerná chemizácia, divoké skládky, zvýšená veterná a vodná erózia.

Podľa mapy kontaminácie pôd (In: Atlas krajiny SR, 2002) sú pôdy hodnoteného územia nekontaminované, kde geogénne podmienený obsah niektorých rizikových prvkov (Ba, Cr, Mo, Ni, V) dosahuje limitné hodnoty A. Pôdy hodnoteného územia majú slabú náchylnosť na vodnú a veternú eróziu.

Hluk

K negatívnym faktorom, ktoré pôsobia nepriaznivo a zhoršujú kvalitu životného prostredia, patria hluk a vibrácie. Prípustná hodnota hluku je 60 dB pre dennú dobu a 50 dB pre nočnú dobu.

Bratislava patrí z hľadiska hluku k najviac zaťaženým mestám Slovenska. Hlukovú situáciu ovplyvňujú najmä

- automobilová doprava
- letecká doprava
- železničná doprava

Na viacerých lokalitách sú prekročené prípustné koncentrácie hlukovej záťaže až o 25 až 30 dB. Hlavným zdrojom hluku na území mesta Bratislava je doprava. Za stacionárne zdroje hluku okrem parkovísk a staníc možno považovať tiež priemyselné prevádzky. Z líniových zdrojov hluku sa najvýraznejšie prejavujú mobilné zdroje viažuce sa na intenzívne zaťažené dopravné koridory, či už cestné alebo železničné. Najvýraznejším plošným zdrojom hluku na území mesta je letisko M. R. Štefánika. K najhlučnejším územiám patria – Prístavný most, diaľnica D1 a D2, Bajkalská ulica, Lamačská cesta, oblasť Patrónky a Einsteinova ulica, Šancová ulica a Pražská ulica.

Zdrojom hluku v hodnotenom a širšom území je najmä automobilová, železničná a letecká doprava (letisko Milana Rastislava Štefánika).

Rastlinstvo a živočíšstvo

Posudzovaná plocha nie je z fytocenologického ani botanického hľadiska významnou, resp. hodnotnou lokalitou. Realizáciou činnosti nedôjde ku poškodeniu alebo zničeniu hodnotnejších a ekologicky stabilných fytocenóz. Vzhľadom na charakter biotopu lokality priamo na riešené územie nie sú viazané žiadne významné druhy živočíchov.

Zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka

Zdravie je definované ako stav úplnej telesnej, duševnej a sociálnej pohody, je výsledkom vzťahov medzi ľudským organizmom a sociálno-ekonomickými, fyzikálnymi, chemickými a biologickými faktormi životného prostredia, pracovného prostredia a spôsobom života.

Zdravotný stav obyvateľstva je odzrkadlením vplyvov viacerých faktorov. Jedným z najvýznamnejších je faktor vplyvu životného prostredia na zdravie obyvateľstva, ďalej zlý životný štýl a úroveň zdravotníckej starostlivosti.

K základným charakteristikám zdravotného stavu obyvateľstva, odrážajúcich ekonomické, kultúrne, životné a pracovné podmienky, patrí úmrtnosť - mortalita. Výška ukazovateľov celkovej úmrtnosti závisí však nielen od uvedených podmienok, ale ju bezprostredne ovplyvňuje aj veková štruktúra obyvateľstva.

V celoslovenskom meradle pretrvávajú nepriaznivá vysoká úmrtnosť obyvateľstva v produktívnom veku. Podiel úmrtí na choroby obehovej sústavy predstavuje dlhodobu dominantnú podiel zo všetkých príčin smrti. Druhou najčastejšou príčinou úmrtí obyvateľstva v prípade obidvoch pohlaví sú naďalej nádorové ochorenia.

Z dostupných štatistických údajov vyplýva, že zdravotný stav obyvateľstva mesta Bratislavy nie je horší, ako je celoslovenský priemer, naopak v sledovaných ukazovateľoch sa javí ako lepší. A to aj napriek tomu, že ovzdušie na území Bratislavy je najviac znečisťované, pôsobia pozitívne niektoré vplyvy, ako sú vyššie vzdelanie a s ním aj racionálnejší prístup k spôsobu života (stravovanie, pohybová aktivita, spracovanie stresov a pod.).

Dlhodobá a pretrvávajúca exploatácia prírodných zdrojov, likvidácia pôvodnej krajinej štruktúry a dynamický prechod k súčasnej krajinej štruktúre a kontaktná blízkosť významných zdrojov znečisťovania prostredia, sa prejavuje aj na zdravotnom stave obyvateľov.

V Bratislava boli najčastejšie príčiny úmrtia choroby obehovej sústavy, vonkajšie príčiny chorobnosti a úmrtnosti, nádorové ochorenia a choroby tráviacej sústavy. V súčasnosti je zaznamenávaný nárast alergií, najmä rinitídy sezónnej i celoročnej, bronchiálnej astmy, ale aj dermorespiračného syndrómu a potravinovej alergie.

Syntéza hodnotenia súčasných environmentálnych problémov posudzovanej lokality

Úroveň životného prostredia je jedným z faktorov, ktoré vplýva 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 produkcií emisií z priemyselných podnikov.

Súčasný ekologický problémy územia sú dané stavom reálnych bariér v krajine a vyplývajú z existencie stresových faktorov. Stresové faktory tvoria prvky súčasnej krajinej 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 v širšom kontexte je intenzívna poľnohospodárska činnosť, ktorej dôsledkom je plošná kontaminácia hnojivami a agrochemikáliami a zvýšená prašnosťou v mimovegetačnom období.

Najrozšírenejším prvkom krajinej štruktúry posudzovanej krajiny zastavané mestské územie. Zachovalé prírodné biotopy sú viazané najmä na ekosystém Dunaja, ojedinele sa v krajine vyskytujú ako zachovalé ostrovčeky prírody blízke biotopy - refúgia rastlín a živočíchov.

Pôvodné prírodné prostredie v záujmovom území je trvale poznačené antropogénnymi vplyvmi najmä reguláciou vodných tokov a stavebnými prvkami.

4. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

4.1. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

Vplyvy na obyvateľstvo

Vzhľadom na charakter navrhovanej zmeny ako aj jej umiestnenie sa počas realizácie nepredpokladajú významné vplyvy na obyvateľstvo ako hluk či znečisťovanie ovzdušia.

V socio-ekonomickej oblasti sa predpokladá, že navrhovaná zmena vytvorí podmienky pre rozvoj ekologických druhov dopravy a nepriamo prinesie aj nové pracovné príležitosti.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Horninové prostredie

Kontaminácia horninového prostredia počas realizácie a užívania objektov zariadenia je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť.

Preto sa vplyv na horninové prostredie počas výstavby a užívania objektov hodnotí ako zanedbateľný a predstavuje len potenciálne riziká ohrozenia horninového prostredia v prípade havarijných únikov znečisťujúcich látok mimo zabezpečené priestory. Najväčšie ohrozenie predstavuje samotná realizácia najmä počas výstavby opornej steny ktorá sa bude zakladať pod hladinou bazéna Pálenisko.

Navrhovaná zmena nespôsobí v celkovom kontexte významnú zmenu vplyvov.

Nerastné suroviny

V dotknutom území ani v jeho okolí sa nenachádza žiadne ťažené ani výhľadové ložisko nerastných surovín. Vplyvy sú nulové.

Geodynamické javy a geomorfologické pomery

Vplyvy na geodynamické javy a geomorfologické pomery sú nulové.

Vplyvy na klimatické pomery

Navrhovaná zmena prispeje k zníženiu negatívnych vplyvov na klímu. Presmerovaním nákladnej dopravy na ekologickejšie druhy dôjde k celkovému zníženiu ako aj relatívnemu zníženiu emisií CO₂ na jednotku prepraveného objemu nákladu.

Tento vplyv možno hodnotiť ako významný a pozitívny.

Vplyvy na ovzdušie

Líniový zdroj znečistenia ovzdušia predstavuje komunikácia, ktorá je využívaná na dopravnú obsluhu navrhovanej činnosti. Vzhľadom na predpokladanú intenzitu dopravy súvisiacu s navrhovanou zmenou, je odôvodnený predpoklad, že prírastok priemernej dennej imisie z automobilovej dopravy v dotknutom území v porovnaní so súčasným stavom bude zanedbateľný.

Tento vplyv možno hodnotiť ako málo významný.

Vplyvy na vodné pomery

Navrhovaná zmena nebude mať žiadny vplyv na vodné pomery. Predpokladá sa, že zmena neovplyvní hydrologické a hydrogeologické pomery dotknutého územia a nebude mať negatívny vplyv na kvalitatívno-kvantitatívne pomery povrchových a podzemných vôd.

Vplyvy na pôdu

Pretože sa zmena realizuje na parcelách, ktoré sú vedené ako ostatné plochy, a zmena si nevyžaduje záber pôdy v poľnohospodárskom pôdnom fonde, vplyv je hodnotený ako nulový.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy navrhovanej zmeny na chránené, vzácne a ohrozené druhy rastlín a na živočíchy a ich biotopy sú nulové.

Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Využitie územia je v súlade s územným plánom mesta Bratislava. Navrhovaná zmena činnosti nevyvolá zmenu vo využívaní krajiny v porovnaní so súčasnosťou.

Vplyvy na dopravu

Väčšina prepravných výkonov nákladného prístavu ako celku je realizovaná prostredníctvom železničnej dopravy. V súčasnosti je potenciálna prepravná kapacita terminálu do 200 000 TEU ročne, reálne využitie je nižšie. Väčšinu predstavujú výkony v relácii železničná a cestná doprava, menšia časť približne do 10 % sa realizuje lodnou dopravou.

Dopravná obsluha cestnou dopravou sa vykonáva po jestvujúcich účelových komunikáciách prístavu a cez jestvujúce stykové križovatky a ďalej cez dve kruhové križovatky, ktoré zabezpečujú

prepojenie so Slovnaftskou ulicou a napojenie priamo na rýchlostnú cestu R7. Železničná doprava využíva jestvujúcu areálovú vlečku prístavu.

Realizáciou navrhovanej zmeny sa prepravná kapacita terminálu sa zväčší o 150 000 TEU na 350 000 TEU ročne. Navrhovaná zmena vytvorí lepšie podmienky na presun dopravných výkonov na environmentálne prijateľnejšie druhy dopravy (železničnú a lodnú) v súlade so strategickými dokumentmi Slovenskej republiky a Európskej únie. Väčšina zvýšenej prepravnej kapacity sa v budúcnosti bude realizovať v relácii železničná a lodná doprava, menšia časť sa zrealizuje cestnou dopravou.

Skutočné budúce priťaženie cestnej dopravy bude závisieť od skutočného rozdelenia dopravnej obsluhy medzi železničnou a cestnou dopravou, ale predpokladá sa, že navýšenie kapacity nebude mať významný vplyv na dopravnú situáciu v danej lokalite ani dopravnú infraštruktúru.

Navrhovaná zmena si nevyžiada zmeny dopravnej infraštruktúry oproti súčasnému stavu ako bol popísaný.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Navrhovaná činnosť 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.

Navrhovaná zmena nebude mať vplyv na chránené územia.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Dotknuté územie je v kontakte biokoridorom provincionálneho významu Dunaj, ktorý je jedným z prvkov RÚSES, ale realizácia nebude mať vzhľadom na svoj charakter negatívny vplyv na prvky RÚSES.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Priamo na území dotknutom realizáciou činnosti sa nachádzajú objekty zapísané v Štátnom zozname pamiatok: Prečerpávací stanica v Zimnom prístave (č. 11763), Starý dom lodníkov s ďalším technickými zariadeniami prístavu (č. 828).

Navrhovaná zmena sa nedotkne spomenutých pamiatok. Vplyv navrhovanej zmeny na pamiatkovo chránené objekty je nulový.

Vplyvy na archeologické náleziská

Na území dotknutom realizáciou sa nenachádzajú archeologické náleziská.

Vplyv navrhovanej zmeny na archeologické náleziská je nulový.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Na území dotknutom realizáciou sa nenachádzajú paleontologické náleziská a významné geologické lokality. Vplyv navrhovanej zmeny na paleontologické náleziská a významné geologické lokality je nulový.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Vplyv navrhovanej zmeny na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy je nulový.

Vplyvy na hlukovú situáciu

Počas výstavby sa predpokladá, že mechanizmy a vozidlá budú zdrojom hluku. Tento vplyv je hodnotený ako málo významný dočasného charakteru.

Tento vplyv možno hodnotiť ako pozitívny a pomerne významný v kontexte riešenej lokality.

4.2. Komplexné posúdenie vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi

Popísané vplyvy predstavujú málo významné riziko ohrozenia životného prostredia a zdravia obyvateľov. Negatívne vplyvy bude možné registrovať len počas realizácie a predpokladá sa, že neprekročia rámce stanovené právnymi predpismi v oblasti ochrany životného prostredia a budú mať len charakter potenciálneho ohrozenia životného prostredia.

Celkovo možno zhodnotiť prínos navrhovanej zmeny ako pozitívny, jeho významnosť závisí od kontextu, v ktorom je posudzovaný, ale v prípade mestskej časti Ružinov predstavuje pomerne významné zlepšenie z hľadiska zaťaženia emisiami znečisťujúcich látok zo spaľovania fosílnych palív v doprave.

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

Dá sa konštatovať, že popisovaná zmena 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.

4.3. Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Predkladaná zmena činnosti je riešená najmä v rámci existujúceho nákladného prístavu a ako vyplýva z popisu, je previazaná s ostatnými zariadeniami a prevádzkovými súbormi nákladného prístavu resp. jestvujúceho terminálu intermodálnej dopravy. Potenciálne riziká poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia počas realizácie predstavujú únik škodlivých látok do prostredia, havárie, úraz elektrickým prúdom, prípadne požiar strojov a zariadení.

Vzhľadom na charakter a účel zariadenia ako aj technické riešenie je pri dodržaní právnych požiadaviek, prevádzkových predpisov a vykonávania pravidelnej údržby technického vybavenia vznik havárií s negatívnym vplyvom na životné prostredie prakticky nulový.

Neboli identifikované ďalšie možné významné riziká spojené s realizáciou činnosti v skúmanom území.

4.4. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia

4.5. Hodnotenie zdravotných rizík

Hodnotenie zdravotných rizík predstavuje odhad miery závažnosti záťaže ľudskej populácie vystavenej zdraviu škodlivým faktorom životných podmienok a pracovných podmienok a spôsobu života s cieľom znížiť zdravotné riziká.

Samotná realizácia navrhovanej činnosti môže zvýšenou prašnosťou a hlučnosťou negatívne ovplyvniť bezprostredné okolie, ale negatívne vplyvy sa však obmedzujú iba na obdobie výstavby, t.j. rádovo týždňov, ktoré je možné navyše minimalizovať vhodnými organizačnými opatreniami. Z týchto dôvodov sa považuje vplyv výstavby na zdravotný stav obyvateľov obce za zanedbateľný a časovo obmedzený.

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie nenastane realizovaním navrhovanej zmeny činnosti žiadne významné zaťaženie jednotlivých zložiek životného prostredia. Naopak sa predpokladá, že po realizácii sa zlepší kvalita ovzdušia.

V neposlednom rade navrhovaná zmena prispeje aj k zníženiu negatívnych vplyvov na klímu. Presmerovaním nákladnej dopravy na ekologickejšie druhy dôjde k celkovému zníženiu ako aj relatívnemu zníženiu emisií CO₂ na jednotku prepraveného objemu nákladu.

Celkovo možno zhodnotiť prínos navrhovanej zmeny ako pozitívny. Zdravotné riziká vyvolané realizáciou navrhovanej zmeny hodnotíme ako zanedbateľné až nulové.

4.6. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu vplyvy spôsobiť

S prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia sa nepredpokladá, že vplyvy popisované v Informácii by mohli vyvolať iné súvislosti, ktoré neboli uvedené v Informácii.

5. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Bratislavský prístav sa do dnešnej podoby vyvíjal postupne a jestvujúce zariadenia prístavu prevádzkované spoločnosťou Verejné prístavy, a.s., Bratislava vrátane časti Pálenisko boli vybudované a uvedené do prevádzky v čase pred prijatím predpisov v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie v súlade s predpismi platnými v tom čase.

V nadväznosti na „Stratégiu rozvoja verejného prístavu Bratislava – Fáza II (Masterplan II)“ postupne navrhovateľ v roku 2020 predložil na povinné hodnotenie zámer „Monitorovací systém prístavov“, v rámci ktorého bol vydaný rozsah hodnotenia, v roku 2022 predložil tiež na povinné hodnotenie zámer „Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava“, ktoré bolo ukončené záverečným stanoviskom č. 757/2023-1.7/ed, 19889/2023, 19890/2023-int. z dňa 28.03.2023 a v roku 2025 oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Vybudovanie elektrických prípojok pre plavidlá vo vymedzenom území prístavov“, ktoré bolo ukončené záväzným stanoviskom č. 13205/2025-11.1, 38095/2025, 38096/2025-int. z dňa 09.07.2025, že sa zmena navrhovanej činnosti nebude posudzovať.

Predkladaná zmena činnosti predstavuje modernizáciu súčasných prístavných zariadení bratislavského nákladného prístavu v časti Pálenisko. Projekt rieši vybudovanie nových skladových kapacít kontajnerov na plochách po zbúraných objektoch skladu kusového tovaru a spojovacieho objektu rozšírené o plochy vymedzené existujúcimi železničnými vlečkami, ktoré sú v súčasnosti nespevnené. V rámci výstavby sa vyhotoví spevnená plocha z betónu pre skladovanie prevažne lodných kontajnerov vyspádovaná do zberného žľabu.

Súčasný stav

Prístav Bratislava (P80-38) je s viac ako 80 % podielom na celkových výkonoch verejných prístavov na Slovensku najvýznamnejším slovenským verejným prístavom. Leží na križovatke Rýnsko – Dunajského a Balticko – Jadranského koridoru Transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Jeho strategická poloha ho predurčuje zastávať významné miesto v sieti vnútrozemských prístavov na Dunaji. Z technického a nautického hľadiska je centrálna trasa dunajskej vodnej cesty priechodná pre lode a lodné zostavy v klasifikačných triedach Vb až VII.

Prístav Bratislava tvorí územný komplex vodných plôch, hydrotechnických zariadení, prístavných bazénov, nadväzných pozemných stavieb a skladovacích plôch, obsluhovaný a územne pripojený dopravno-technickou infraštruktúrou na dopravnú sieť (cestnú a železničnú). Nákladný prístav Bratislava je situovaný na ľavom brehu vodnej cesty Dunaj, medzi r. km 1 867,290 až 1862,000 a je tvorený štyrmi prístavnými bazénmi.

Pálenisko je novšia, stredná časť nákladného prístavu. Leží medzi Prístavným mostom a Malým Dunajom. Táto časť bola vybudovaná v rokoch 1975 – 1983. Má jeden prístavný bazén a kontajnerové prekladisko, ktoré umožňuje prekládku kontajnerov medzi železničnou, cestnou a lodnou dopravou a ide o jediný trimodálny terminál na Slovensku. Skladovacia plocha terminálu je v súčasnosti cca 37 300 m², skladová kapacita 2 000 TEU a potenciálna prepravná kapacita je 200 000 TEU ročne. Twenty foot equivalent unit (TEU) je jednotková veličina veľkosti kontajnera ISO 1C dĺžky 6 m.

V časti Pálenisko sa nachádza aj prekladací terminál pre tekuté tovary. Slúži na prekládku ropných produktov cez produktovod z rafinérie Slovnaft priamo do plavidiel bez potreby medzi skladovania alebo tiež umožňuje prekládku železničná cisterna – tankové plavidlo. V tejto časti sa

uvažuje aj s vybudovaním terminálu LNG, ktorý bol predmetom posudzovania vplyvov na ŽP v rokoch 2022-2023.

V južnej časti prístavného bazéna je možná prekládka a skladovanie ťažkých a nadrozmerných zásielok do hmotnosti 560 – 600 ton, resp. do priemeru/výšky 10 m alebo dĺžky nákladového priestoru plavidla 60 m. V tejto časti je tiež rampa pre Ro-Ro prepravu – nájazdom a výjazdom po vlastnej osi, ktorá umožňuje prepravovať kolesovú techniku vrátane poľnohospodárskej a tovary na kolesových nosičoch do celkovej hmotnosti 60 ton.

Areál terminálu je cez vnútroareálové komunikácie prístavu napojený na nadradenú dopravnú infraštruktúru dvoma stykovými križovatkami na Prístavnej ulici. Hlavné napojenie sa nachádza priamo pod Prístavným mostom a vedľajší vjazd sa napája na predĺženie Prístavnej ulice (pôvodne Slovnaftská ulica), ktoré bolo vybudované v rámci výstavby rýchlostnej cesty R7. Prístavná ulica sa ďalej napája cez dve kruhové križovatky, ktoré zabezpečujú prepojenie so Slovnaftskou ulicou, priamo na rýchlostnú cestu R7.

Na železničnú infraštruktúru je koľajisko terminálu napojené cez železničnú koľajovú vlečku prístavu, ktorá je napojená na železnice ŽSR v železničnej stanici Bratislava ÚNS.

V súčasnosti sa v záujmovej lokalite robí príprava územia, ktorá je predmetom samostatného konania. V rámci nej sa rieši odstránenie morálne a technicky dožitých objektov. Zahŕňa zbúranie objektov skladu kusového tovaru a spojovacieho objektu a vybúranie spevnených plôch slúžiacich pre fungovanie týchto objektov na úroveň železničnej vlečky.

Navrhovaná zmena

Navrhovaná zmena činnosti predstavuje modernizáciu súčasných prístavných zariadení bratislavského nákladného prístavu v časti Pálenisko. Modernizácia bude zahŕňať výstavbu novej skladovacej plochy, predĺženie existujúcich žeriavových koľají, spevnenie a doplnenie múrov nábrežia.

Skladovacia plocha terminálu sa zväčší o 38 400 m² na 75 700 m², skladová kapacita o 2 890 TEU na 4 890 TEU a potenciálna prepravná kapacita o 150 000 TEU na 350 000 TEU ročne.

Stavebno-technické riešenie

Spevnené plochy budú vybudované ako betónové, vyspádované do zberného žľabu v smere od žeriavových dráh. Spevnené plochy budú slúžiť pre skladovanie lodných kontajnerov s dostatočnou únosnosťou určenou na skladovanie štyroch na seba uložených kontajnerov a piatym preloženým krížom. Spevnené plochy budú ukončené vyvýšenou nakladacou hranou oproti úrovni existujúcich koľajníc. Vzdialenosť týchto hrán je uvažovaná tak, aby bola zabezpečená plynulosť pri posunovaní vlakových súprav. Na ploche bude umiestnený kontajner so sociálnym zázemím.

Úprava vlečkoviska rieši v prípustných medziach doplnenie existujúceho dláždenia medzi koľajnicami železničnej vlečky, okrem výhybiek.

Navrhovaná konštrukcia brehovej steny rieši pokračovanie zabezpečenia brehu, ktorý je v súčasnosti riešený ako svah. Oporná brehová stena bude tvoriť prepojenie existujúcich brehových stien. Je navrhnutá ako podzemná stena z prefabrikovaných lamel.

Horná časť steny bude zmonolitnená, a bude slúžiť ako základová konštrukcia pre žeriavovú dráhu portálového žeriavu.

Na koncoch žeriavových dráh budú brzdné zarážky. V časti brehovej steny, ktorá sa bude stretávať s pôvodnou žeriavovou bude potrebná zdvojená zarážka žeriavu kvôli zabezpečeniu dojazdu oboch žeriavov (pôvodného aj nového).

V rámci vybudovania opornej steny bude potrebné odťažiť časť brehu, ktorý je riešený ako svah a prehĺbiť dno bazéna, aby sa dosiahla potrebná plavebná hĺbka.

Portálový žeriav bude založený na základovom tráme podopretom pilótami. Na koncoch žeriavovej dráhy budú brzdné zarážky.

Navrhnutý je portálový žeriav s pojazdom, ktorý bude pracovať v trimodálnom režime. Osový rozstup koľajníc bude 65 m s vyložením 30 m nad „pevninu“ a 27 m smerom nad hladinu bazéna. Nosnosť žeriavu je 41 000 kg a výška zdvihu 18 000 mm.

Žeriav bude zabezpečovať vo vyhradenom priestore prístavu vykládku kontajnerov z lodí a ich nakládku na nadväzujúcu dopravu (železničnú prípadne nákladnú automobilovú dopravu), alebo stohovanie kontajnerov na vyhradenej ploche. Portálový žeriav bude v zmysle logistiky pracovať aj v reverznom režime zariadenie bude rovnako zabezpečovať vykládku kontajnerov z dopravných prostriedkov s následným stohovaním vo vyhradenom priestore a nakládkou kontajnerov na lode.

Trafostanica TS6 22kV na parcele č. 3851/87 vo vlastníctve Verejných prístavov, a.s. je v súčasnosti napojená z trafostanice TS5 (TS0944-000) 22kV vo vlastníctve ZSDIS. Do rezervnej kobky č.6 TS6 sa vyvedie kábel a zaústi sa zospodu do prírodného poľa IM nového VN-rozvádzača. Z jedného vývodového poľa sa zemným káblom napojí prechodová skrinka CRMX1, ktorá bude umiestnená v novej betónovej podzemnej šachte na začiatku vnútornej koľajovej dráhy. Z prechodovej skrinky sa napojí pohyblivý kábel, ktorý pokračuje na navijadlo žeriava. Pohyblivý kábel, prechodová skrinka a príslušenstvo šachty sú súčasťou dodávky.

Do jestvujúceho NN-rozvádzača 11RH v kioskovej trafostanici TS11 sa do poistkových odpínačov doplnia poistkové vložky. Z poistiek sa paralelnými káblami napoja hlavné rozvádzače 11RH1, 11RH2 v novej prefabrikovanej rozvodni NN.

Z rozvádzača 11RH1 sa napojí:

- Nabíjačka 400kW, 2x DC-výstup do 630A (umožňuje súčasné nabíjanie dvoch vozíkov Kalmar)
- Rozvádzače stožiarov vonkajšieho osvetlenia.

Z rozvádzača 11RH2 sa napoja:

- Regále (racky) pre napájanie chladiarenských kontajnerov
- Vnútna elektroinštalácia rozvodne (svetelné a zásuvkové obvody, kúrenie, vetranie, klimatizácia)
- Podružný rozvádzač RMSZ pre osvetlenie a zásuvky v šachte ŽŠ pre napájanie žeriava

Vonkajšie osvetlenie terminálu intermodálnej dopravy verejného prístavu zahŕňa:

- Napojenie osvetľovacích stožiarov z hlavného rozvádzača 11RH1 v novej rozvodni NN
- Káblové trasy k osvetľovacím stožiarom
- Návrh osvetlenia plochy terminálu
- Bleskozvod a uzemnenie

Pre osvetlenie boli navrhnuté oceľové osvetľovacie stožiare M-380 STADIUM, výška 38m. Celkove bude v okrajových častiach terminálu (t.j. mimo pracovného záberu intermodálneho žeriava) umiestnených 6 stožiarov.

Navrhovaný kamerový systém (CCTV) zabezpečuje monitorovanie vonkajších priestorov areálu pomocou IP kamier pripojených do centrálne spravovanej dátovej siete.

Pre potreby požiarneho zabezpečenia areálu bude vybudovaná nová vetva vodovodu „V“ DN 100, ktorá bude pripojená na jestvujúci požiarly vodovod v areáli. Prípojky požiarnej vody bude privádzať vodu k navrhovaným nadzemným hydrantom.

V rámci realizácie bude potrebné zrušiť jestvujúce kanalizačné potrubie DN 400 v dĺžke cca 130,30 m, ktoré bude nahradené potrubím väčšej dimenzie. Navrhovaná stoka „B“ bude rekonštruovaná jestvujúca stoka, ktorá v súčasnosti odvádza odpadové vody od jestvujúcich objektov a vedľajšieho areálu. Jestvujúce potrubie DN 400 bude nahradené za navrhovanú dimenziu DN 600. Spolu s výmenou potrubia DN 400 bude realizovaný aj úsek potrubia DN 1000, ktorý bude nahrádzať úsek jestvujúcej stoky DN 800 v súčasnosti ukončený výustným objektom v brehu bazéna. Toto potrubie bude v novej betónovej stene bazéna ukončené mrežou. V úseku medzi Š1 a Š20 bude vybudovaná stavítková šachta. Na stokách budú vybudované betónové revízne šachty DN 1000.

Stoky B1, B1-1, B2 a B2-1 budú odvádzať dažďovú vodu navrhovaných odvodňovacích žlabov umiestnených v navrhovanej spevnej ploche. Stoky bude z PP potrubia DN 300, 400 a 500. Dažďové vody budú pred zaústením do stoky „B“ predčistené v dvoch ORL 1 s garantovanou koncentráciou NEL na výstupe 0,1 mg/l.

Stoka „C“ bude odvádzať splaškovú odpadovú vodu zo sociálneho kontajnera do jestvujúcej revíznej šachty Šj na jestvujúcej splaškovej kanalizácii. Odpadová voda bude následne odvádzaná do jestvujúcej ČOV.

Zdôvodnenie navrhovanej zmeny

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie nenastane realizovaním navrhovanej zmeny činnosti žiadne významné zaťaženie jednotlivých zložiek životného prostredia. Popísané vplyvy predstavujú málo významné riziko ohrozenia životného prostredia a zdravia obyvateľov. Negatívne vplyvy bude možné registrovať len počas realizácie a predpokladá sa, že neprekročia rámce stanovené právnymi predpismi v oblasti ochrany životného prostredia a budú mať len charakter potenciálneho ohrozenia životného prostredia.

Navrhovaná zmena prispeje aj k zníženiu negatívnych vplyvov na klímu. Presmerovaním nákladnej dopravy na ekologickejšie druhy dôjde k celkovému zníženiu ako aj relatívnemu zníženiu emisií CO₂ na jednotku prepraveného objemu nákladu.

Celkovo možno zhodnotiť prínos navrhovanej zmeny ako pozitívny, jeho významnosť závisí od kontextu, v ktorom je posudzovaný, ale v prípade mestskej časti Ružinov predstavuje pomerne významné zlepšenie z hľadiska zaťaženia emisiami znečisťujúcich látok z dopravy.

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

Dá sa konštatovať, že popisovaná zmena nebude mať taký vplyv, ktorý by vytvoril novú preťaženú lokalitu, t.j. takú, kde sa koncentrujú nepriaznivé účinky aktivít s dopadom na zdravie

6. Prílohy

6.1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona

Jestvujúce zariadenia nákladného prístavu prevádzkované spoločnosťou Verejné prístavy, a.s., Bratislava boli vybudované a uvedené do prevádzky v čase pred prijatím predpisov v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie v súlade s predpismi platnými v tom čase.

Navrhovateľ v roku 2020 predložil na povinné hodnotenie zámer „Monitorovací systém prístavov“, v rámci ktorého bol vydaný rozsah hodnotenia a v roku 2022 tiež na povinné hodnotenie zámer „Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava“, ktoré bolo ukončené záverečným stanoviskom č. 757/2023-1.7/ed, 19889/2023, 19890/2023-int. z dňa 28.03.2023.

V roku 2025 predložil oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Vybudovanie elektrických prípojok pre plavidlá vo vymedzenom území prístavov“, ktoré bolo ukončené záväzným stanoviskom č. 13205/2025-11.1, 38095/2025, 38096/2025-int. z dňa 09.07.2025, že sa zmena navrhovanej činnosti nebude posudzovať.

Predkladaná zmena nie je priamo funkčne prepojená so spomenutými činnosťami a nebude ich nijako meniť ani ovplyvňovať.

Predkladaná zmena navrhovanej činnosti je súčasťou investičného projektu „Modernizácia Prístavu Bratislava“. Uznesením Vlády Slovenskej republiky č. 569 z 2.10.2024 bol schválený návrh na určenie investičného projektu „Modernizácia Prístavu Bratislava“, pripravovaného investorom – Verejné prístavy, a. s. (IČO: 36 856 541), za strategickú investíciu podľa zákona č. 142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Osvedčenie o strategickej investícii na uvedený investičný projekt bolo vydané Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky pod č. 20356/2024/SSD/83827-M dňa 10.10.2024.

Osvedčenie o strategickej investícii je v prílohe.

6.2. Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a okolitej zástavbe

V prílohe.

6.3. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

V prílohe.

7. Miesto a dátum spracovania oznámenia

Trenčín, január 2026

8. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia

Verejné prístavy, a.s., Prístavná 10, 821 09 Bratislava

v spolupráci s

ENEX consulting, s.r.o.

ul. Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín

V Trenčíne

.....
Mgr. Filip Sapák

9. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa

V Bratislave

.....
Mgr. Matej Danóci
jediný člen predstavenstva

Prílohy