

ŽSD Slovakia, s.r.o.



Mobilné zariadenie na zhodnocovanie nebezpečných odpadov

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

August 2026

Obsah

A. Navrhovateľ	3
1.1. Názov (obchodné meno)	3
1.2. Identifikačné číslo	3
1.3 Štatistická klasifikácia ekonomickej činnosti SK NACE	3
1.4. Sídlo	3
1.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a e-mail oprávneného zástupcu navrhovateľa	3
1.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a e-mail kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti	3
B. Navrhovaná činnosť	4
1. Názov navrhovanej činnosti	4
2. Predmet, účel a rozsah navrhovanej činnosti	4
3. Zaradenie navrhovanej činnosti a jej charakteristika	4
4. Zaradenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa iných osobitných predpisov, ak je to relevantné	5
5. Umiestnenie navrhovanej činnosti	5
5.2 Situácia širších vzťahov s označením umiestnenia navrhovanej činnosti vo vzťahu k okolitej zástavbe a chráneným územiám	5
5.3 Súlad s platnou územnoplánovacou dokumentáciou	5
6. Stručný opis technického, technologického a stavebného riešenia celej navrhovanej činnosti vrátane údajov o vstupoch a údajov o výstupoch	6
6.1 Stručný opis technického, technologického a stavebného riešenia	7
6.2 Údaje o vstupoch	11
6.3 Údaje o výstupoch	12
7. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti a zoznam všetkých rozhodnutí, ktoré sú potrebné pre vydanie povolenia, známych v čase prípravy dokumentácie.	15
8. Informácia, či navrhovanej činnosti alebo jej zmene predchádzalo niektoré z konaní podľa tohto zákona, ktoré s ním priamo súviselo; ak áno, uvedie sa číslo a dátum výsledku konania.	15
9. Termín začatia a skončenia prevádzky navrhovanej činnosti	15
10. Subjekty konania	15
C. Stručný opis vhodných variantov preskúmaných navrhovateľom, ktoré sú relevantné k navrhovanej činnosti podľa § 22 ods. 2 a jej špecifickým vlastnostiam a uvedenie hlavných dôvodov výberu zvoleného variantu s prihliadnutím na vplyvy na životné prostredie	16
D. Opis predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na zložky životného prostredia vrátane tých, ktoré nie sú pravdepodobne významné, a tých, ktoré presahujú štátne hranice, a vyhodnotenie ich významnosti	18
E. Miesto a dátum vypracovania informácie o navrhovanej činnosti, meno, priezvisko a podpis (pečiatka) spracovateľa informácie o navrhovanej činnosti	24
F. Meno, priezvisko a podpis (pečiatka) oprávneného zástupcu navrhovateľa	24
PRÍLOHY	25

A. Navrhovateľ

1.1. Názov (obchodné meno)

ŽSD Slovakia, s.r.o.

1.2. Identifikačné číslo

31 698 476

1.3 Štatistická klasifikácia ekonomickej činnosti SK NACE

38.22 Spracúvanie a likvidácia nebezpečného odpadu

1.4. Sídlo

Gallayová 11,
841 02 Bratislava

1.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a e-mail oprávneného zástupcu navrhovateľa

Anton Jakubek.
Konateľ spoločnosti ŽSD Slovakia, s.r.o..
Gallayová 11, 821 02 Bratislava
Tel: +421 220 760 800
e-mail: zsd@zsd.sk

1.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a e-mail kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti

Kontaktné osoby:

Ing. Václav Němec.
ŽSD Slovakia, s.r.o., Gallayová 11, 821 02 Bratislava
Tel: +421 902 906 750
e-mail: nemec@zsd.sk

Mgr. Filip Sapák
ENEX consulting, s.r.o., Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín
tel.: +421 32 286 21 10, mobil: +421 911 414 009
e-mail: sapak@enexconsult.sk

Ing. Andrea Gavendová
ENEX consulting, s.r.o., Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín
tel.: +421 32 286 21 10, mobil: +421 911 414 413
e-mail: gavendova@enexconsult.sk

B. Navrhovaná činnosť

1. Názov navrhovanej činnosti

Mobilné zariadenie na zhodnocovanie nebezpečných odpadov

2. Predmet, účel a rozsah navrhovanej činnosti

Predmetom navrhovanej činnosti je prevádzka mobilného zariadenia na zhodnocovanie nebezpečných odpadov - štrku zo železničného zvršku obsahujúceho nebezpečné látky.

Spracovanie štrku zo štrkového lôžka (konkrétne železničného zvršku) obsahujúci nebezpečné látky zo železničných tratí sa líši od bežného technologického postupu recyklácie stavebných materiálov. Nejedná sa o znižovanie hlavného rozmeru vstupujúceho minerálneho materiálu (odpadu), ale cieľom je obnovenie kubicity a ostrohrannosti zŕn štrku, pričom pre opakované použitie štrku sú súčasne oddelené minerály s pevnosťou v tlaku nižšou ako 200 MPa a tiež porézne kamene a zrna s mikrotrhlinami, ktoré vznikli pôsobením klimatických vplyvov na kamenivo počas rokov prevádzky trate. Pri zhodnocovaní týchto odpadov na mobilnom zariadení, budú z kontaminovaného železničného zvršku mechanicky odstránené časti, ktoré môžu byť kontaminované nebezpečnými látkami a tieto budú po ich vyseparovaní odvedené dopravníkovým pásom priamo do vyhradených kontajnerov vhodných na skladovanie a prevoz nebezpečných odpadov.

Zariadenie je určené pre spracovávanie materiálov s pevnosťou v tlaku 20 - 25 kN.cm⁻² (200 - 250 MPa) a pre oddelenie mäkkých minerálov a nežiaducich prímies, resp. k oddeleniu klimaticky poškodených kameňov a kameniva s nevhodnou zrnitosťou.

Navrhovaná činnosť predstavuje prevádzkovanie mobilného zariadenia na zhodnocovanie nebezpečných odpadov v súlade s § 3 ods. 13 zákona č.79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (zákon o odpadoch) činnosťou R5 Recyklácia alebo spätné získavanie iných anorganických materiálov a R12 Úprava odpadov určených na spracovanie niektorou z činností R1 až R11. Činnosť pozostáva z postupných krokov separácie zhodnocovaných materiálov prvotným triedením (fáza A) na vibračných sitách na podsitnú a nadsitnú frakciu. Podsitná frakcia je ako nebezpečný odpad dopravným pásom priamo premiestnená a zhromažďovaná v kontajneroch určených pre nebezpečný odpad. Ďalej nasleduje (fáza B) – kedy sa nadsitná frakcia v zariadení na otlkanie a abráziu povrchu predmetov mechanickým obitím a vzájomným oterom jednotlivých zŕn mechanicky povrchovo očistí a následne sa pomocou vibračných a rotačných síť rozdelí na jednotlivé frakcie podľa požiadavky zhotoviteľa (napr. 0/8, 0/16, 16/32, 32/63, 8/63) V prípade vyhovujúcej kvality je následne možné jednotlivé nekontaminované frakcie opätovné využiť v rámci danej stavby, resp. na iných stavbách kde je nedostatok materiálov.

Účelom zariadenia je stavebné odpady (štrk zo železničného zvršku obsahujúceho nebezpečné látky, resp. zeminu a kamenivo) spracovať do podoby materiálu, ktorý bude zbavených častí kontaminovaných nebezpečnými látkami, a ktorý je možné využiť primerane k jeho vlastnostiam pri stavebných činnostiach, najmä jeho opätovné použitie pri líniových stavbách (budovanie železničných násypov, železničných spodkov a pod.).

3. Zaradenie navrhovanej činnosti a jej charakteristika

Nová činnosť – prevádzka mobilného zariadenia na zhodnocovanie nebezpečných odpadov.

Navrhovaná činnosť "Mobilné zariadenie na zhodnocovanie nebezpečných odpadov" je zaradená podľa prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. ako:

- **oblasť činnosti č. 11. Odpadové hospodárstvo,**

položka č. 1 časť A: Zneškodňovanie alebo zhodnocovanie nebezpečných odpadov, ak nie je uvedené v iných položkách tejto kapitoly (povinné hodnotenie bez limitu)

4. Zaradenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa iných osobitných predpisov, ak je to relevantné.

Navrhovaná činnosť nepodlieha zákonu č. 128/2015 Z.z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Na mobilné zdroje znečisťovania životného prostredia sa nevzťahuje zákon č. 39/2013 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Navrhovateľovi nie je známy iný predpis, podľa ktorého by bolo potrebné navrhovanú činnosť zaradiť.

5. Umiestnenie navrhovanej činnosti

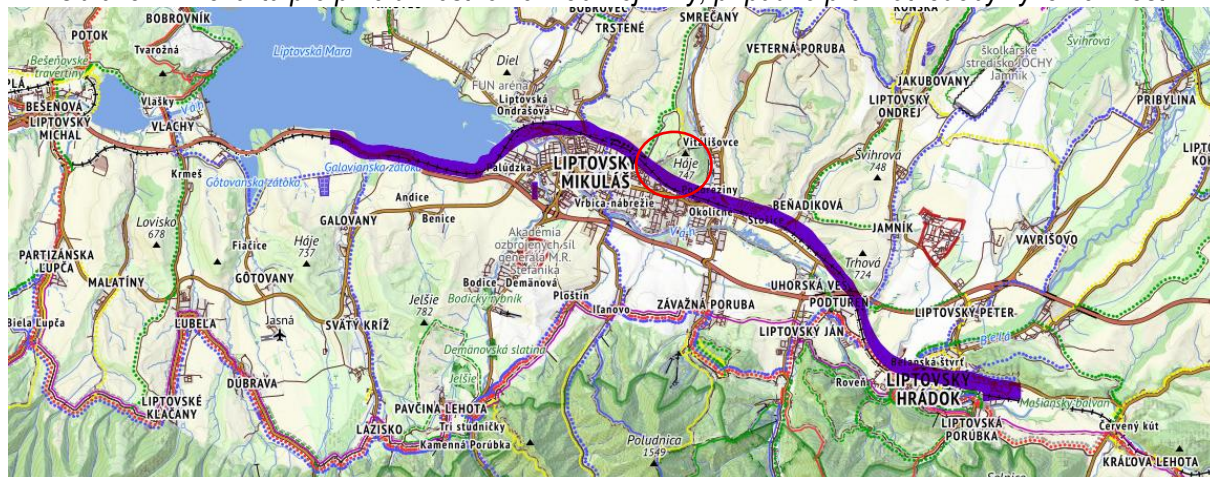
Kraj: Žilinský
Okres: Liptovský Mikuláš
Obec: Liptovský Mikuláš
Katastrálne územie: Liptovský Mikuláš

Miesto plánovaného triedenia v rámci stavby: Železničná stanica Liptovský Mikuláš

Navrhovaná činnosť bude mať prvé miesto výkonu práce v rámci stavby Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry (mimo), V. etapa (Liptovský Hrádok - Paludza). Celková situácia stavby je uvedené v prílohe č. 1 tejto Informácie. Prvé miesto výkonu mobilného zariadenia bude realizované na pozemkoch priamo súvisiacich so modernizovanou železničnou traťou, pozemky sú vo vlastníctve Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ďalej len „ŽSR“).

5.2 Situácia širších vzťahov s označením umiestnenia navrhovanej činnosti vo vzťahu k okolitej zástavbe a chráneným územiám

Obrázok 1: Lokalita pre prvé umiestnenie mobilnej linky, prípadne pre krátkodobý výkon činnosti



○ Prvé umiestnenie mobilnej linky pre krátkodobý výkon činnosti.

5.3 Súlad s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Navrhovaná činnosť predstavuje prevádzku mobilného zariadenia na zhodnocovanie nebezpečných odpadov.

Podľa zákona č. 230/2022 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch, je mobilné zariadenie na účely tohto zákona, zariadenie na zhodnocovanie odpadov alebo zariadenie na zneškodňovanie odpadov, ak je prevádzkované na jednom mieste kratšie ako šesť po sebe nasledujúcich mesiacov, ktoré je konštrukčne a technicky prispôbené na častý presun z miesta na miesto, vzhľadom na jeho konštrukčné riešenie nemá byť a ani nie je pevne spojené so zemou alebo

stavbou, je určené na zhodnocovanie odpadov alebo na zneškodňovanie odpadov najmä v mieste ich vzniku a nevyžaduje stavebné povolenie ani ohlásenie podľa osobitného predpisu, zákona č. 25/2025 Z. Z..

Nakoľko mobilné zariadenie spĺňa všetky tieto kritériá, nevzťahujú sa naň predpisy o územnom plánovaní. Preto posúdenie súladu s platným územným plánom nie je opodstatnené.

6. Stručný opis technického, technologického a stavebného riešenia celej navrhovanej činnosti vrátane údajov o vstupoch a údajov o výstupoch

Pri rekonštrukciách, modernizáciách a obnove železničných tratí vzniká významné množstvo štrku zo železničného zvršku. Ide o materiál, ktorý bol počas prevádzky trate súčasťou koľajového lôžka a plnil najmä statickú, drenážnu a stabilizačnú funkciu železničnej trate. Po vyťažení zo železničného zvršku je tento materiál zaraďovaný medzi stavebné odpady a odpady z demolácií. V zmysle katalógu odpadov sa štrk zo železničného zvršku, ktorý neobsahuje nebezpečné látky, zaraďuje pod katalógové číslo 17 05 08 – štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07, kategória ostatný odpad. Ak obsahuje nebezpečné látky, zaraďuje sa pod katalógové číslo 17 05 07 – štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky, kategória nebezpečný odpad. V procese odhlinenia sa ďalej uvažuje s možnosťou zhodnocovať aj odpad pod kat. č. 17 05 03 – Zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky, ktoré môžu byť jedným z možných výstupov pri procese zhodnocovaní.

Štrk zo železničného zvršku je vo všeobecnosti možné považovať za materiál minerálneho pôvodu, ktorý má pri splnení technických a environmentálnych požiadaviek potenciál na opätovné využitie. Z hľadiska princípov odpadového hospodárstva je preto žiaduce uprednostniť jeho zhodnotenie pred zneškodnením, najmä ak je možné preukázať, že po úprave nespôsobuje nepriaznivé vplyvy na životné prostredie a zdravie ľudí. Činnosť R5 predstavuje recykláciu alebo spätné získavanie iných anorganických materiálov a zahŕňa aj recykláciu anorganických stavebných materiálov.

Na niektorých úsekoch železničných tratí, predovšetkým v priestoroch železničných staníc, výhybiek, manipulačných koľají, odstavných koľají a miest s vyššou intenzitou prevádzkových, údržbových alebo manipulačných činností, môže dochádzať ku kontaminácii železničného zvršku. Potenciálnymi zdrojmi znečistenia môžu byť najmä úniky ropných látok, mazív, olejov, prevádzkových kvapalín, kovové odery, zvyšky materiálov z údržby trate alebo iné látky súvisiace s dlhodobou prevádzkou železničnej infraštruktúry. Znečistenie sa pritom často viaže najmä na jemnozrnné frakcie, prachové častice a prímеси nachádzajúce sa medzi zrnami štrku.

Účelom navrhovanej činnosti je zhodnocovanie štrku zo železničného zvršku prostredníctvom mobilného zariadenia na zhodnocovanie odpadov. Zariadenie bude zabezpečovať najmä mechanické triedenie, preosievanie a separáciu nežiaducich prímеси. Cieľom tejto úpravy je oddeliť využiteľnú nadsitnú frakciu štrku od jemnozrnných a znečistených frakcií, v ktorých sa môžu koncentrovať látky spôsobujúce nebezpečné vlastnosti odpadu. V prípade preukázania kontaminácie jednotlivých frakcií, vo fáze B, budú frakcie s podielom jemných častí opäť upravované v zariadení na zhodnocovanie na otíkanie a abráziu povrchu mechanickým obitím a vzájomným oterom jednotlivých zŕn, budú mechanicky povrchovo očistené a následne pomocou vibračných a rotačných sít rozdelené na vyčistenú nadsitovú frakciu a druhú kontaminovanú podsitnú frakciu - nebezpečný odpad. Nadsitová frakcia predstavuje získaný nekontaminovaný materiál vhodný na opätovné využitie. Mechanické triedenie predstavuje fyzikálny proces úpravy odpadu, pri ktorom dochádza k rozdeleniu materiálu na základe veľkosti zŕn a odstráneniu častí nevhodných na ďalšie využitie.

Navrhovateľ má k dispozícii výsledky viacerých laboratórnych analýz realizovaných skúšobnými laboratóriami špecializovanými na odpady, ktoré preukazujú, že po mechanickom pretriedení dochádza k oddeleniu frakcií s potenciálnym obsahom nebezpečných látok od využiteľnej kamennej frakcie. Výsledky týchto skúšok naznačujú, že nebezpečné zložky sú viazané predovšetkým na jemné častice a

prímesi, ktoré pri triedení prepadávajú sitom, zatiaľ čo nadsitná frakcia po odstránení nečistôt vykazuje vlastnosti vhodné na ďalšie posúdenie z hľadiska jej opätovného použitia.

Výstupom z navrhovanej činnosti bude rozdelenie vstupného odpadu na jednotlivé materiálové prúdy. Frakcie, ktoré budú na základe vizuálnej kontroly, mechanického triedenia alebo laboratórnych skúšok vyhodnotené ako znečistené alebo ako odpady s nebezpečnými vlastnosťami, budú oddelene zhromažďované a bude s nimi nakladané v súlade s požiadavkami právnych predpisov na nakladanie s nebezpečnými odpadmi. Využitelná frakcia štrku, ktorá po úprave splní požadované environmentálne a technické parametre, bude zhodnotená činnosťou R5 a bude môcť byť opätovne použitá ako materiál pri obnove alebo rekonštrukcii železničnej infraštruktúry.

Opätovné použitie upraveného štrku zo železničného zvršku zároveň prispieva k znižovaniu potreby ťažby primárnych prírodných surovín, k znižovaniu množstva odpadov ukladaných na skládky a k podpore princípov obehového hospodárstva. Z technického hľadiska je kamenivo na koľajové lôžko predmetom normových požiadaviek, pričom norma STN EN 13450 – Kamenivo na koľajové lôžko sa vzťahuje aj na kamenivo získané spracovaním prírodného, umelého alebo recyklovaného drveného nestmeleného kameniva na výstavbu železničného telesa. Pre kamenivo do konštrukčných vrstiev telesa železničného spodku je ďalej možné vyrábať kamenivo aj podľa technickej špecifikácie STN EN 13242 +A1.

Navrhovaná činnosť je preto zameraná na environmentálne vhodné a technicky účelné zhodnocovanie odpadu, ktorý má pri správnom triedení, kontrole kvality a preukázaní požadovaných vlastností potenciál opätovného využitia v rovnakom alebo obdobnom účele, na aký bol pôvodne použitý. Realizácia činnosti umožní oddeliť kontaminované alebo nevhodné časti materiálu od využiteľnej frakcie a zabezpečiť, aby sa do ďalšieho použitia dostal iba materiál, ktorý nebude vykazovať nebezpečné vlastnosti a nebude predstavovať riziko pre životné prostredie alebo zdravie ľudí.

6.1 Stručný opis technického, technologického a stavebného riešenia

Technický opis

Mobilné zariadenie na zhodnocovanie nebezpečných odpadov – štrkov zo železničných tratí kontaminovaných nebezpečnými látkami predstavuje semimobilné zariadenie pre využívanie stavebných odpadov. Zariadenie je určené k vytriedeniu sypkých materiálov (zeminy, piesku, drobných úlomkov), k úprave veľkosti (zrnitosti) pevného odpadu a k následnému triedeniu takto upravených odpadov na rôzne veľkostné frakcie.

Zariadenie je určené pre spracovávanie materiálov s pevnosťou v tlaku 20 - 25 kN.cm⁻² (200 - 250 MPa) a pre oddelenie mäkkých minerálov a nežiaducich prímies, resp. k oddeleniu klimaticky poškodených kameňov a kameniva s nevhodnou zrornosťou.

Spracovanie štrku zo štrkového lôžka (konkrétne železničného zvršku) obsahujúci nebezpečné látky zo železničných tratí sa líši od bežného technologického postupu recyklácie stavebných materiálov. Nejedná sa o znižovanie hlavného rozmeru vstupujúceho minerálneho materiálu (odpadu), ale cieľom je obnovenie kubicity a ostrohrannosti zrn štrku, pričom pre opakované použitie štrku sú súčasne oddelené minerály s pevnosťou v tlaku nižšou ako 200 MPa a tiež porézne kamene a zrna s mikrotrhlinami, ktoré vznikli pôsobením klimatických vplyvov na kamenivo počas rokov prevádzky trate. Pri zhodnocovaní týchto odpadov na mobilnom zariadení, budú z kontaminovaného železničného zvršku mechanicky odstránené časti, ktoré môžu byť kontaminované nebezpečnými látkami a tieto budú po ich vyseparovaní odvedené dopravníkovým pásom priamo do vyhradených kontajnerov vhodných na skladovanie a prevoz nebezpečných odpadov.

Zariadenie pracuje na princípe využitia dynamickej energie obsiahnutej v predmetoch vysokou rýchlosťou vrhnutých proti pevnej podložke. Na triedenie je užívané osievanie, resp. sieta. Zariadenie zostavované z modulových prvkov spravidla schopných samostatnej prevádzky je možné obmeňovať v závislosti na spracovávanom odpade a požiadavkách na jeho kvalitu na výstupe zo zariadenia.

Zariadenie (zostava) na recykláciu kameniva

Zariadenie je určené pre mechanické (fyzikálne) úpravy - triedenie stavebných materiálov (železničného zvršku. Mobilné zariadenie pracuje na základe využitia predúpravy (triedenia) kameniva a zeminy z vyťaženého železničného zvršku s obsahom nebezpečných látok (kamenivo zo železničných tratí). Pri triedení je železničný zvršok mechanicky obrusovaný a drobné časti sú odstránené zo samotného štrku používaný ako železničné lôžko. V rámci triediaceho zariadenie je nadstavené sito, ktoré všetky mechanicky opracované časti, ktoré sú menšie ako požadovaný zrnitosťný rozmer železničného zvršku (spravidla 8/63, 16/32, 32/63 mm), vytriedi a tieto sú následne pomocou dopravníka prepravené do vhodných veľkoobjemových kontajnerov na skladovanie a prepravou nebezpečných odpadov. Potenciálne kontaminovaná nadsitná frakcie sa v zariadení na otlkanie a abráziu povrchu predmetov mechanickým obitím a vzájomným oterom jednotlivých zŕn mechanicky povrchovo očistí a následne pomocou vibračných a rotačných sít rozdelí na vyčistenú nadsitovú frakciu a kontaminovanú druhú podsitnú frakciu ako nebezpečný odpad.

Zariadenie je semimobilná zostava násypky, podávača, vstupného triediča, dopravníka výstupného triediča a vynášacieho dopravníka jednotlivých vytriedených druhov materiálu. Je vybavené autonómnym zdrojom elektrickej energie (generátorom) poháňaným vznetrovým motorom. Pohon jednotlivých technologických prvkov zaisťujú elektromotory. Postavenie do pracovnej polohy a opravy strojov je umožnené s využitím hydraulických valcov. Hydraulické zariadenie minimalizuje požiadavky na počet obsluhujúcich pracovníkov, najmä pri príprave zariadenia na prevádzku alebo na transport.

Zásobovanie zariadenia odpadom je možné čelnými nakladačmi (optimálne sa javí nakladač s objemom lyžice 2 - 3 m³), dopravníkom alebo priamo nákladnými automobilmi. Pri ťažbe kameniva z telesa železničných tratí je uplatňovaná selektívna ťažba v závislosti na predchádzajúcom prieskume úrovne znečistenia ťaženého materiálu. Zásobovanie zariadenia odpadom je možné čelnými nakladačmi (optimálne sa javí nakladač s objemom lyžice 2-3 m³), s variantným využitím dopravníku.

Celková kapacita mobilného zariadenia bude na úrovni do 80 t stavebného materiálu za jednu Mth. Ročná prevádzka sa predpokladá na úrovni 2 000 Mth. Ročná kapacita mobilného zariadenia by mala byť do 160 000 t stavebného odpadu za rok.

Základné parametre mobilného zariadenia FINLAY I-1310RS

Vstupný otvor	990 x 1020 mm
Výstupný otvor	1510 x 1020 mm
Max. vstupná veľkosť materiálu	500 mm
Výkon	80 t/hod
Pohon	75-110 kW
Rýchlosť rotora	520 – 800 otáčok / minúta
Vyhotovenie rotora	4 kladivá
Priemer ložísk	125 mm
Priemer rotora	1000 mm
Šírka rotora	1000 mm
Dĺžka kladiva	1000 mm

Mobilné zariadenie FINLAY – 1310 RS je zariadenie určené pre mechanické drvenie a triedenie stavebných materiálov, stavebných odpadov a stredne tvrdého kameňa. V rámci navrhovanej činnosti bude využívané na mechanické triedenie železničného zvršku obsahujúceho nebezpečné látky.

Mobilné zariadenie obsahuje vibračný podávač, ktorý je vybavený dvojstupňovým odhliňovaním. Na výstupe z mobilného zariadenia sa nachádza vibračný podávač značky, ktorý chráni gumový pásový dopravník pred nadmerným opotrebovaním. Pohonná jednotka je tvorená motorom CATERPILLAR C9 s

výkonom 75 - 110 kW a spotrebou paliva 26 l/Mth. Zariadenie má inštalovaný riadiaci systém CANBUS s možnosťou programovania zabezpečujúceho riadnu prevádzku vrátane diagnostického režimu.

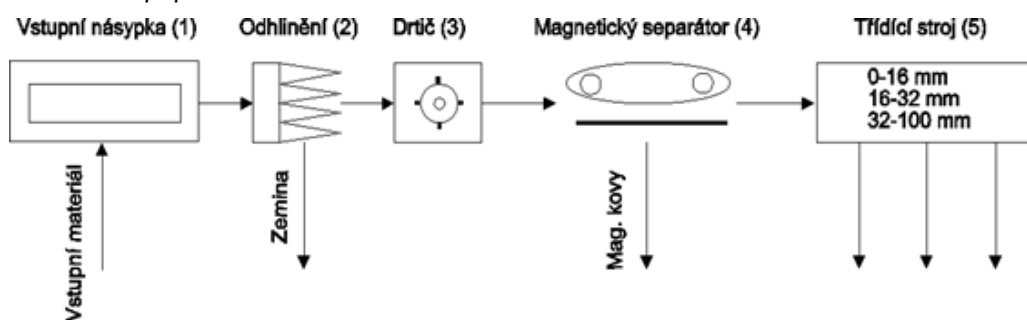
Materiál je do mobilného zariadenia podávaný cez násypku s objemom 5 m³ so vstupným otvorom, ktorý má rozmery 990 x 1020 mm, ďalej pokračuje cez vibračný podávač s plynulou reguláciou rýchlosti, cez odhliňovač do dvojplošinového vibračného triediča o rozmeroch 3,6 x 1,5 m. Konečne upravený odpad na potrebnú frakciu je z mobilného zariadenia odvádzaný dopravným pásom so šírkou 1400 mm a s celkovou výšypnou dĺžkou 3200 mm.

V prípade nutnosti väčšieho zahĺbenia vstupného materiálu je možné k zariadeniu pripojiť triedič, ktorý funguje ako triedič, prípadne môže plniť funkciu pre konečné roztriedenie vstupného materiálu na jednotlivé frakcie. Triedič je mobilný a môže byť samostatne prepravovaný podľa potrieb prevádzkovateľa.

Technológia úpravy

Štrky zo železničného zvršku s obsahom NO sú priamo umiestňované do mobilného zariadenia na zhodnocovanie nebezpečných odpadov. Vložený štrk zo štrkového lôžka železničných tratí sa spracuje v mobilnom recyklačnom zariadení, ktoré je zložené v zmysle nasledovnej schémy.

Obrázok 2: popis toku materiálu v mobilnom zariadení



Po triedení vznikne recyklát, ktorý má obnovenú kubicitu a ostrohrannosť zŕn štrku, sú z neho odstránené všetky nežiaduce súčasti a časti, ktoré môžu byť kontaminované nebezpečnými látkami. Pre opakované použitie daného štrku sú súčasne oddelené minerály s pevnosťou v tlaku nižšou ako 200 MPa a tiež porézne kamene a zrna s mikrotrhlinami, ktoré vznikli pôsobením klimatických vplyvov na kamenivo počas rokov prevádzky trate. Priebežne sú vytriedené materiály s jemným podielom (zahĺbenie podsitné) pomocou dopravníkov umiestňované do kontajnerov, ktoré sú vhodné na skladovanie NO ako aj jeho následnú prepravu. V prípade, ak je predpoklad, že konečná podsitná frakcia neobsahuje žiadne nebezpečné látky, je možné vykonať analýzu v rozsahu stanovenie inertných vlastností odpadu (postačujúci je parameter PAU a C₁₀- C₄₀ - nositeľ nebezpečných vlastností u štrkov) a v prípade preukázania inertných vlastností je možné tento materiál opätovne využiť pri budovaní železničného lôžka. Vytriedená nadstitné frakcia, rovnako tak bude otestovaná v rozsahu analýzy na stanovenie inertných vlastností odpadu. V prípade, ak bude potvrdené vlastnosti na inertný odpad pre výstupnú frakciu (zrinitosť 8/63, 16/32, 32/64 mm), bude táto môcť byť opätovne využitá ako vstupný materiál pri budovaní železničného lôžka. V prípade kontaminácie nadsitnej frakcie, sa táto vracia do triediaceho procesu, kde sa mechanickým obitím a vzájomným oterom jednotlivých zŕn mechanicky povrchovo očistí a následne separuje s využitím triediaceho zariadenia. Pred jej ďalším využitím bude podliehať kontrole kvality, a to z hľadiska environmentálnych aj technických požiadaviek. Manipulácia so železničným zvrškom, ako aj výslednými výstupmi bude realizovaná priamo na stavenisku, bez potreby dovozu materiálu a jeho medziskladovania pred vstupom do mobilného zariadenia.

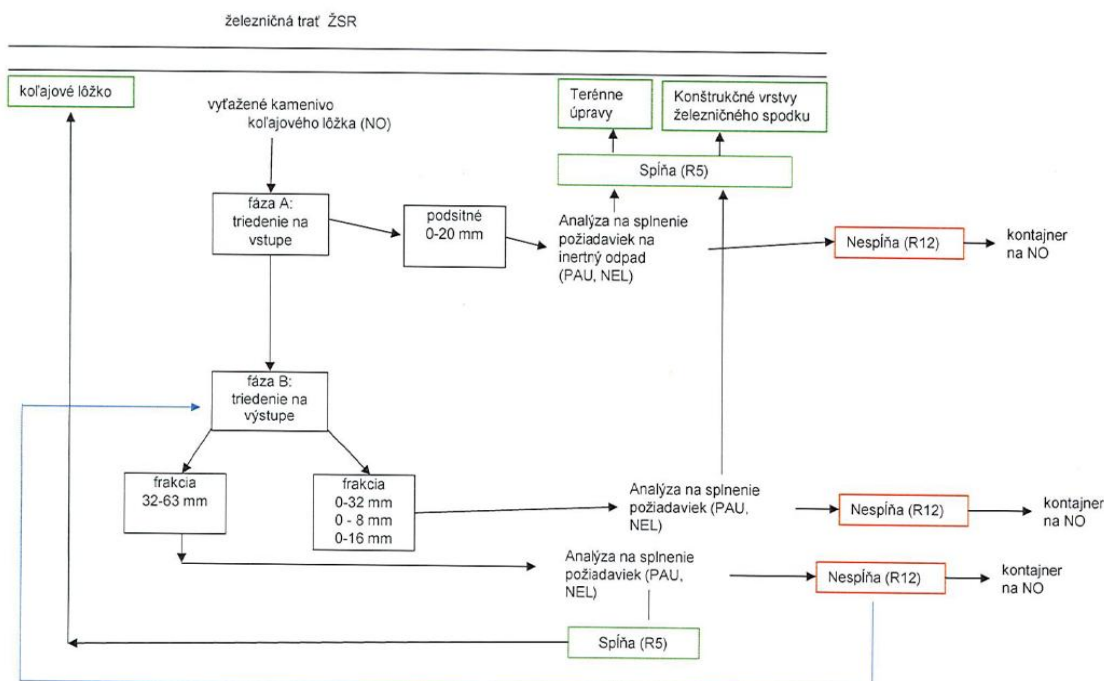
Vytriedený materiál s obsahom NO, bude umiestnený vo veľkoobjemových kontajneroch, v ktorých bude následne aj odvezený na následná nakladanie s ním oprávnenou organizáciou na nakladanie s NO, na základe zmluvných vzťahov.

Samotná recyklácia prebieha v mobilnom zariadení (v rozsahu schémy uvedenej na obrázku 2, v ktorom sa materiálu obnoví kubická a ostrohrannosť zŕn štrku s maximálnou veľkosťou zrna 120 mm a ďalej je triedený na tri základné frakcie v kontajnerovom mobilnom sitovom stroji, typ KQ 14/50-2 a ďalej podľa potreby dotriedený mobilnými triediacimi stroji. Celá manipulácia s materiálom je vykonávaná čelnými kolesovými nakladačmi VOLVO 120, VOLVO 150. Výstupná kamenivová frakcia bude overovaná laboratórnymi skúškami v rozsahu primeranom jej plánovanému použitiu. Environmentálna kontrola bude zameraná najmä na preukázanie neprítomnosti nebezpečných vlastností, resp. na overenie, že materiál nepredstavuje riziko pre životné prostredie alebo zdravie ľudí. Technická kontrola bude zameraná na vlastnosti kameniva požadované pre jeho opätovné použitie v železničnej infraštruktúre. Kamenivo na koľajové lôžko je predmetom normy STN EN 13450 – Kamenivo na koľajové lôžko, ktorá sa vzťahuje aj na recyklované drvené nestmelené kamenivo používané pri výstavbe železničného telesa. V obmedzených prípadoch sa používa aj norma STN EN 13422 +A1.

Navrhovaná technológia je založená výlučne na mechanickej úprave materiálu. V procese nebude dochádzať k chemickej úprave, spaľovaniu, biologickému rozkladu ani k zmene chemickej podstaty upravovaného odpadu. Separácia potenciálne znečistených častí bude prebiehať na základe prirodzených fyzikálnych rozdielov medzi jednotlivými zložkami materiálu, najmä rozdielnej veľkosti zŕn, obsahu jemných častíc a prítomnosti cudzorodých prímiesí.

Podstatou technológie je skutočnosť, že znečisťujúce látky sú pri tomto type odpadu často viazané na jemnozrnné podiely, prach a materiál nachádzajúci sa medzi zrnami štrku. Mechanickým triedením dochádza k oddeleniu týchto zložiek od hrubšej kamenivovej frakcie. Výsledkom je získanie očistenej nadsitnej frakcie, ktorá môže byť po preukázaní požadovaných vlastností opätovne využitá ako materiál pri obnove železničného zvršku.

Obrázok 3: Schéma recyklačnej linky pri recyklácii kameniva koľajového lôžka s obsahom NO



6.2 Údaje o vstupoch

Záber pôdy

Nakoľko sa jedná o mobilné zariadenie, nevznikne pri realizácii navrhovanej činnosti žiadna požiadavka na záber pôdy. Navrhovaná činnosť sa bude realizovať na jednotlivých úsekoch železničnej trate na základe požiadaviek zadávateľa a v prípade potreby aj na mieste parkovania zariadenia. Mobilné zariadenie sa bude v rámci jednotlivých úsekov presúvať za pomoci nákladnej dopravnej techniky.

Umiestnenie (parkovanie) mobilného zariadenia na zhodnocovanie nebezpečných odpadov v čase jeho nečinnosti, mimo výjazdov za výkonom činnosti bude zaparkované na vyčlenených pozemkoch stavby, p.č. 1506/3 v k.ú. Liptovská Porúbka.

Spotreba vody

Pri realizácii navrhovanej činnosti nevzniknú nároky na výstavbu nových objektov súvisiacich so spotrebou a zdrojmi vody. Spotreba vody je viazaná na pitné, najmä však na hygienické účely. Na pitné účely bude pre zamestnancov navrhovanej činnosti nakupovaná hlavne balená voda.

Elektrická energia

Počas prevádzky nevzniknú nároky na odber elektrickej energie.

Spotreba zemného plynu

Pre potreby navrhovanej činnosti sa neuvažuje s využitím spotreby zemného plynu.

Pohonné hmoty a prevádzkové kvapaliny

Na prevádzku mobilného zariadenia, vrátane dopravných prostriedkov sa budú v areáli navrhovanej činnosti používať rôzne druhy pohonných a mazacích hmôt (napr. nafta, hydraulický olej, motorový olej, mazacie tuky a pod.).

Prevádzka mobilného zariadenia, ako súčasť drviča FINLAY I – 1340 RS si vyžiada pri plnom výkone spotrebu nafty 26 l/Mth. Pri maximálnom predpokladanom počte prevádzkových hodín (2000 hod/rok) by bola celková ročná spotreba pohonných hmôt do výšky 52 m³ nafty. Prevádzka mobilného triediča si vyžiada pri plnom výkone spotrebu nafty 9 l/Mth. Pri maximálnom predpokladanom počte prevádzkových hodín (2000 hod/rok) by bola celková ročná spotreba pohonných hmôt do výšky 18 m³ nafty.

Pri preprave a obsluhu mobilného zariadenia na zhodnocovanie stavebných odpadov vznikne taktiež nárok na pohonné hmoty dopravných zariadení. Predpokladané nároky na množstvo potrebných pohonných hmôt nie je možné vo fáze zámeru jednoznačne vyčíslieť, nakoľko nie sú známe prepravené vzdialenosti na lokality, kde bude v budúcnosti mobilný drvič vykonávať svoju činnosť.

Celkový maximálny nárok na spotrebu pohonných hmôt na prevádzku mobilného zariadenia na zhodnocovanie nebezpečných stavebných odpadov počas jedného roka pri plnom výkone zariadenia bude 52 m³ + 18 m³ = 70 m³ nafty + pohonné hmoty potrebné na prepravu a obsluhu mobilného zariadenia na zhodnocovanie stavebných odpadov.

Suroviny a materiál

Vstupným materiálom do zariadenia bude štrk vyťažený zo železničného zvršku pri rekonštrukcii, modernizácii alebo obnove železničných tratí. Materiál môže pochádzať z traťových úsekov, železničných staníc, výhybiek, manipulačných koľají, odstavných koľají alebo iných častí železničnej infraštruktúry.

Pred vstupom do technologického procesu bude materiál vizuálne skontrolovaný. Kontrola bude zameraná najmä na prítomnosť zjavného znečistenia, cudzorodých prímiesí, zvyškov dreva, kovov, plastov, kusových odpadov, znečistenia ropnými látkami alebo iných znakov, ktoré by mohli indikovať nevhodnosť materiálu na priame mechanické zhodnotenie. V prípade zistenia výrazne kontaminovaného

materiálu bude tento materiál oddelený a bude s ním nakladané podľa výsledkov posúdenia ako s príslušným druhom odpadu.

Odpad, ktorý bude vstupovať do mobilného zariadenia na zhodnocovanie nebezpečných odpadov bude zaradený v zmysle vyhlášky č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov, nasledovne:

Tabuľka 1: Odpad, ktorý bude zhodnocovaný v mobilnom zariadení na zhodnocovanie odpadov

Kód odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória
17 05 03	zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky	N
17 05 07	štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky	N

Doprava

Vyčlenené priestory popri železničnej trati, kde bude mobilné zariadenie umiestnené má napojenie na verejné komunikácie. Realizácia novej činnosti si nevyžiada žiadne nároky na budovanie alebo úpravu existujúcich komunikácií, budovanie nových parkovacích miest ani zmenu v organizácii dopravy. Zariadenie na svoj presun na miesto zhodnocovania bude využívať existujúcu dopravnú infraštruktúru (existujúce cestné komunikácie, ako aj existujúce prístupové cesty). Prírastok dopravy na verejných komunikáciách bude zanedbateľný. Na presun zariadenia budú využívané vozidlá nákladnej dopravy. Preprava mobilného zariadenia bude nepravidelná a zariadenie bude prepravované na lokality, kde bude vykonávať zhodnocovanie štrku zo železničných zvrškov podľa aktuálneho stavu zákaziek navrhovateľa.

Pracovné sily

Realizácia navrhovanej činnosti predpokladá potrebu 1 - 2 pracovníkov v jednozmennej prevádzke pre oblasť obsluhy technológie a súvisiacich činností.

Preložky a vyvolané investície

Realizácia navrhovanej činnosti si nevyžiada preložky inžinierskych sietí alebo iné vyvolané investície.

6.3 Údaje o výstupoch

Ovzdušie

Počas prevádzky je ochrana ovzdušia riešená v rámci pracovných a technologických postupov, dodržiavaním bezpečnostných a protipožiarnych opatrení. V súvislosti s realizáciou nevznikne nový stacionárny zdroj znečisťovania ovzdušia.

Počas realizácie a prevádzky predmetnej navrhovanej činnosti budú vznikať emisie z jeho prepravy na miesto určenia, po umiestnení na určenom mieste emisie počas samotnej činnosti (prevádzka motora mobilného zariadenia) a odvoz mobilného zariadenia po ukončení činnosti na ďalšie miesto určenia. Zdroje znečistenia ovzdušia predstavuje samotná prevádzka zariadenia na zhodnocovanie odpadov a preprava vzniknutého recyklátu. Mobilné zariadenie bude poháňané dieselovým motorom s emisnou normou IV. Ide najmä o bežné emisie znečisťujúcich látok (TZL, CO₂, NO_x, CO, SO₂, C_xH_x) z nákladnej automobilovej dopravy. Výfukové plyny sú vypúšťané do ovzdušia cez katalyzátor. Vzhľadom na predpokladanú intenzitu dopravy súvisiacu s dopravnou obsluhou navrhovanej činnosti, predpokladáme, že prírastok priemernej dennej imisie z automobilovej dopravy v dotknutom území v porovnaní so súčasným stavom bude zanedbateľný.

Počas samotnej prevádzky bude v prípade potreby zabezpečované eliminovanie prašnosti výrobného procesu, kropení prístupových tras na stavenisko/zo staveniska.

Z hľadiska charakteru navrhovanej činnosti budú činnosťou mobilného zariadenia produkované najmä znečisťujúce látky – tuhé znečisťujúce látky (TZL). Množstvo emisií TZL vypustených do ovzdušia bude závisieť hlavne od priebehu prác, aktuálnych meteorologických podmienok, podmienok okolitého prostredia, kde bude navrhované činnosť vykonávaná.

Odpady

Odpady počas prevádzky

Vznik odpadov produkovaných počas výstavby bude nulový. Ide o mobilné zariadenie preto nie je potrebná žiadna výstavba, ale iba umiestnenie v danej lokalite.

Výsledkom činnosti bude upravený štrk zo železničného zvršku, ktorý po splnení požadovaných environmentálnych a technických parametrov môže byť opätovne použitý ako kamenivo pri obnove, rekonštrukcii alebo údržbe železničnej infraštruktúry. Materiál, ktorý tieto požiadavky nespĺní, nebude použitý ako výstupný materiál a bude s ním nakladané ako s odpadom v súlade s príslušnými právnymi predpismi.

Takto navrhnutá technológia predstavuje riadený spôsob nakladania so štrkom zo železničného zvršku, pri ktorom dochádza k maximalizácii materiálového zhodnotenia využiteľnej frakcie a zároveň k oddeleniu a bezpečnému nakladaniu s frakciami, ktoré môžu obsahovať nebezpečné látky.

Odpady a materiálové frakcie vznikajúce pri mechanickej úprave štrku zo železničného zvršku, ktoré nespĺnia požiadavky na využiteľný inertný materiál (postačujúci je parameter PAU a C₁₀ – C₄₀ nositeľ nebezpečných vlastností u štrkov) určený na zhodnotenie činnosťou R5, nebudú použité ako výstupný materiál. Takéto frakcie budú na základe ich charakteru, pôvodu, výsledkov laboratórnych analýz a obsahu prípadných znečisťujúcich látok zaradené podľa platného katalógu odpadov podľa ich charakteru. V prípade, že oddelené frakcie nebudú vykazovať nebezpečné vlastnosti (resp. bude táto skutočnosť potvrdené analýzou nebezpečných vlastností odpadu), budú zaradené ako nie nebezpečné odpady. Ak však laboratórne skúšky alebo iné odborné posúdenie preukážu prítomnosť nebezpečných látok alebo nebezpečných vlastností, budú tieto odpady zaradené ako nebezpečné odpady a bude s nimi nakladané v režime nebezpečných odpadov.

Za predpokladané odpady vznikajúce pri triedení a úprave štrku zo železničného zvršku možno považovať najmä odpady uvedené nižšie:

Tabuľka 2: Odpad, ktorý môžu vzniknúť pri činnosti zhodnocovania v mobilnom zariadení na zhodnocovanie odpadov

Kód odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória	Poznámka
19 12 09	Minerálne látky, napríklad piesok, kamenivo	O	najmä podsitná minerálna frakcia, jemné kamenivo, pieskovité a kamenité podiely, ktoré nespĺnia technické alebo environmentálne požiadavky na opätovné použitie ako výstupný materiál
19 12 11	iné odpady vrátane zmiešaných materiálov z mechanického spracovania odpadu obsahujúce nebezpečné látky	N	najmä jemné frakcie, prachové podiely, sedimenty alebo zmesi materiálov, pri ktorých sa preukáže obsah nebezpečných látok
19 12 12	iné odpady vrátane zmiešaných materiálov z mechanického spracovania odpadu iné ako uvedené v 19 12 11	O	zmesné výstupy z mechanického triedenia, ktoré nebudú mať nebezpečné vlastnosti, ale nebudú vhodné ako výstupný materiál

19 12 02	železné kovy	O	vyseparované kovové časti, napríklad úlomky kovov alebo drobné kovové prímеси
19 12 03	neželezné kovy	O	vyseparované neželezné kovové prímеси
19 12 04	plasty a guma	O	oddelené plastové a gumové prímеси
19 12 07	drevo iné ako uvedené v 19 12 06	O	oddelené drevené časti bez obsahu nebezpečných látok

V prípade, že by sa v rámci vstupného materiálu alebo v procese triedenia identifikoval štrk zo železničného zvršku s obsahom nebezpečných látok, môže byť takýto odpad zaradený aj pod katalógové číslo 17 05 07 – štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky, kategória N. Štrk zo železničného zvršku bez obsahu nebezpečných látok je podľa katalógu odpadov zaradený pod katalógové číslo 17 05 08 – štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07, kategória O. Nebezpečné odpady budú zhromažďované oddelene od ostatných odpadov, v označených a zabezpečených nádobách, kontajneroch tak, aby nedošlo k ich zmiešaniu s ostatnými odpadmi ani k úniku znečisťujúcich látok do okolitého prostredia. Pri nakladaní s nebezpečnými odpadmi bude zabezpečená zvýšená miera kontroly, evidencia, identifikácia odpadu a dodržiavanie požiadaviek na bezpečné dočasné zhromažďovanie, manipuláciu, prepravu a následné odovzdanie oprávneným osobám.

Všetky odpady, ktoré nesplnia požiadavky na výstupný inertný materiál alebo nebudú môcť byť zhodnotené činnosťou R5, budú odovzdané výlučne oprávneným organizáciám na ďalšie nakladanie s nimi, a to v súlade s ich zaradením podľa katalógu odpadov a v súlade s platnými právnymi predpismi v oblasti odpadového hospodárstva. Uvedeným spôsobom bude zabezpečené, že do opätovného použitia sa dostane iba materiál, ktorý splní stanovené environmentálne a technické požiadavky, zatiaľ čo nevhodné, znečistené alebo nebezpečné frakcie budú z procesu vyčlenené a kontrolovane odovzdané na ďalšie zhodnotenie alebo zneškodnenie.

Hluk a vibrácie

Zdroje hluku (bodové, líniové a plošné) sú miesta a zariadenia, v ktorých hluk vzniká a z ktorých sa šíri do prostredia. Za zdroje hluku možno na území obce považovať zastavané územie (je zaťažené miernou až strednou hladinou hluku z bodových zdrojov hluku, pričom samotné územie hluk generuje, prípadne dochádza k jeho rozloženiu do okolitého prostredia, a tým k zníženiu intenzity v zastavanom území), dopravu (cestná, železničná a letecká doprava), kameňolomy, priemyselné a poľnohospodárske areály. Dotknuté územia, areály, kde sa bude vykonávať navrhovaná činnosť budú situované mimo obytnej zástavby. Z hľadiska kategorizácie územia je vonkajšie prostredie dotknutých území zaradené do IV. kategórie chránených území s prípustnou hodnotou určujúcich veličín hluku cez deň, večer a v noci 70 dB. Hlukovú situáciu v širšom okolí dotknutých území (daných areálov) ovplyvňuje predovšetkým cestná doprava, dopravná premávka na pozemných komunikáciách, ktoré sú väčšinou vedené cez zastavané územia intravilánu. Na zvýšenej hladine hluku sa podieľajú aj ďalšie mobilné zdroje: železničná doprava a čiastočne letecká doprava a taktiež stacionárne zdroje: priemyselné podniky. Zdrojom vibrácií je hlavne cestná a železničná doprava.

Vplyvy hluku a vibrácií sú aktuálne najmä v súvislosti so zamestnancami (obsluhou) navrhovanej činnosti.

Teplo, zápach a iné výstupy

Zápach vzniká v minimálnej miere.

Nepredpokladá sa vznik žiarenia ani iných ďalších výstupov.

7. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti a zoznam všetkých rozhodnutí, ktoré sú potrebné pre vydanie povolenia, známych v čase prípravy dokumentácie.

Súhlas podľa § 97 ods. 1 písm. h) zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov na zhodnocovanie odpadov mobilným zariadením a súhlas podľa § 97 ods. 1 písm. e) zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov na vydanie prevádzkového poriadku mobilného zariadenia na zhodnocovanie odpadov.

V zmysle požiadavky zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a § 27 vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch, je potrebné k žiadosti o súhlas na zhodnocovanie nebezpečných odpadov mobilným zariadením predložiť záverečné stanovisko z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

8. Informácia, či navrhovanej činnosti alebo jej zmene predchádzalo niektoré z konaní podľa tohto zákona, ktoré s ním priamo súviselo; ak áno, uvedie sa číslo a dátum výsledku konania.

Navrhovanej činnosti nepredchádzalo niektoré z konaní podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP.

9. Termín začatia a skončenia prevádzky navrhovanej činnosti

Termín začatia prevádzky:	po udelenie súhlasu podľa §97 ods. 1 písm. h)
Termín ukončenia prevádzky:	nie je určený

10. Subjekty konania

Dotknutá obec: Mesto Liptovský Mikuláš

Dotknutý samosprávny kraj: Žilinský samosprávny kraj, Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina

Dotknuté orgány: Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Liptovskom Mikuláši, Štúrova 1643/36, 031 80 Liptovský Mikuláš

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Štúrova 1793/19, 031 01 Liptovský Mikuláš

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, Odbor krízového riadenia, Štúrova 1793/19, 031 01 Liptovský Mikuláš

Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Žiline, Námestie požiarnikov 1, 010 01 Žilina

Povoľujúci orgán: Okresný úrad v sídle kraja Žilina, Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina

Rezortný orgán: Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Nám. L. Štúra 1, 812 35 Bratislava

C. Stručný opis vhodných variantov preskúmaných navrhovateľom, ktoré sú relevantné k navrhovanej činnosti podľa § 22 ods. 2 a jej špecifickým vlastnostiam a uvedenie hlavných dôvodov výberu zvoleného variantu s prihliadnutím na vplyvy na životné prostredie

Navrhovaná činnosť nespĺňa podmienky podľa §22 ods. 2 a z uvedeného dôvodu uvádzame v zmysle § 22 ods. 1 nulový variant stavu, ktorý by nastal ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala a informácia o navrhovanej činnosti je vypracovaná v jednom variante.

Nulový variant

Nulový variant je stav, kedy by sa navrhovaná činnosť nerealizovala a predstavuje súčasnú situáciu v území bez zmeny.

V prípade, že by sa navrhovaná činnosť nerealizovala, t. j., odpady určené na úpravu by museli byť naďalej prepravované do stacionárnych zariadení na spracovanie, často výrazne vzdialených od miesta ich vzniku. To by znamenalo zvýšenie dopravnej záťaže, vyššiu spotrebu pohonných hmôt, produkciu emisií z dopravy a potenciálne predĺženie doby dočasného skladovania odpadov. Nerealizovaním mobilného riešenia by sa zároveň znížila flexibilita a efektívnosť pri nakladaní s odpadmi, keďže mobilná linka umožňuje vykonávať úpravu priamo v mieste ich vzniku alebo dočasného uloženia, čím sa minimalizujú náklady a environmentálne riziká spojené s transportom. Hoci nulový variant eliminuje lokálne a dočasné environmentálne vplyvy spojené s prevádzkou mobilného zariadenia (napr. prašnosť, hluk, emisie z techniky), z dlhodobého hľadiska neumožňuje využiť výhody decentralizovaného a operatívneho riešenia úpravy odpadu, ktoré prispieva k udržateľnému odpadovému hospodárstvu. Z tohto pohľadu je nulový variant menej efektívny a environmentálne menej výhodný.

Nakoľko si navrhovaná činnosť nevyžaduje žiadne stavebné ani iné zásahy do existujúceho životného prostredia, porovnávanie medzi stavom životného prostredia pri zrealizovaní alebo nezrealizovaní navrhovanej činnosti je bezpredmetné.

Zdôvodnenie uvedeného variantu

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie nenastane realizovaním navrhovanej činnosti žiadne významné zaťaženie jednotlivých zložiek životného prostredia, tak v danom hodnotenom území, ako aj v obdobných lokalitách na celom Slovensku (podľa požiadaviek zadávateľa zákazky navrhovateľa).

Mobilné zariadenie, ktoré bude vykonávať svoju činnosť na rôznych lokalitách popri železničnej trati podľa aktuálnych požiadaviek zadávateľa, nie je možné presne špecifikovať umiestnenie zariadenia a nie je možné sa zaoberať alternatívnymi umiestneniami navrhovanej činnosti.

Realizácia predstavuje vhodné technické riešenie pre úpravu odpadov. Spracovanie štrku zo štrkového lôžka železničných tratí sleduje hlavný cieľ, ktorým je obnovenie kubicity a ostrohrannosti zŕn štrku, pričom pre opakované použitie štrku sú súčasne oddelené minerály s pevnosťou v tlaku nižšou ako 200 MPa a tiež porézne kamene a zrna s mikrotrhlinami, ktoré vznikli pôsobením klimatických vplyvov na kamenivo počas rokov prevádzky trate.

Vďaka mobilnému charakteru zariadenia je možné ho dočasne umiestniť priamo v miestach popri železničnej trati, kde odpad vzniká alebo je zhromažďovaný, čo umožňuje riešiť potrebu jeho spracovania bez nutnosti budovania trvalej infraštruktúry. Takýto prístup zvyšuje samostatnosť a dostupnosť úpravných kapacít v rámci regiónu a zároveň umožňuje efektívne plánovanie podľa aktuálnych potrieb. Prevádzka mobilnej jednotky je časovo obmedzená, lokálne prispôsobiteľná a z hľadiska dosahov kontrolovateľná, pričom spĺňa všetky technické a environmentálne požiadavky. Vďaka týmto vlastnostiam je navrhovaná činnosť vhodná z hľadiska ochrany životného prostredia aj hospodárneho nakladania s odpadmi. Mobilná technológia umožňuje realizovať zhodnocovanie odpadu priamo v mieste jeho vzniku alebo v jeho blízkosti, čím sa znižujú nároky na prepravu odpadu a súvisiace negatívne vplyvy, najmä

emisie z dopravy, prašnosť, hluková záťaž a zaťaženie cestnej siete. Zároveň sa znižujú logistické náklady a obmedzuje sa potreba prevozu veľkých objemov materiálu na vzdialené zariadenia.

Navrhovaný variant je environmentálne priaznivejší v porovnaní s variantom, pri ktorom by bol všetok vyťažенý štrk zo železničného zvršku bez predchádzajúceho triedenia odovzdávaný na zneškodnenie alebo ukladaný na skládku. Mechanickým triedením sa umožní vyčleniť použiteľnú kamenivovú frakciu a znížiť množstvo odpadu určeného na ďalšie nakladanie ako odpad. Zároveň sa oddelia frakcie, ktoré nespĺňajú požiadavky na inertný alebo využiteľný materiál (parameter PAU a C₁₀ – C₄₀ – nositeľ nebezpečných vlastností u štrkov), a tieto budú podľa svojho charakteru zaradené ako ostatný alebo nebezpečný odpad a odovzdané oprávneným organizáciám.

Realizácia uvedeného variantu prispeje aj k zníženiu potreby ťažby primárneho prírodného kameniva. Opätovné využitie upraveného štrku zo železničného zvršku predstavuje efektívne využitie existujúceho minerálneho materiálu, ktorý už bol v železničnej infraštruktúre použitý a ktorý môže po úprave a kontrole kvality opätovne plniť obdobnú funkciu. Tým sa podporujú princípy obehového hospodárstva, šetrenia prírodných zdrojov a znižovania environmentálnych vplyvov spojených s ťažbou, spracovaním a dopravou nového kameniva.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že navrhovaný variant predstavuje technicky uskutočniteľné, environmentálne vhodné a z hľadiska princípov odpadového hospodárstva odôvodnené riešenie. Umožňuje zhodnotenie významnej časti štrku zo železničného zvršku, znižuje množstvo odpadu určeného na zneškodnenie, podporuje opätovné využitie minerálnych materiálov a zároveň zabezpečuje kontrolované nakladanie s frakciami, ktoré nespĺňajú požiadavky na ďalšie použitie.

Zvolený variant je preto považovaný za optimálny z hľadiska kombinácie environmentálnych, technických a prevádzkových kritérií. Jeho realizáciou bude umožnené efektívne oddelenie využiteľného materiálu od nevhodných alebo znečistených zložiek a zabezpečené, že opätovne použitý bude iba taký materiál, ktorý nebude predstavovať neprijateľné riziko pre životné prostredie alebo zdravie ľudí.

D. Opis predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na zložky životného prostredia vrátane tých, ktoré nie sú pravdepodobne významné, a tých, ktoré presahujú štátne hranice, a vyhodnotenie ich významnosti

Predpokladané vplyvy na životné prostredie predstavujú vplyvy vyvolané činnosťami súvisiacimi s realizáciou a prevádzkovaním navrhovanej činnosti.

Cieľom ochrany životného prostredia a zdravia obyvateľstva je nájsť vyrovnaný systém zosúladenia životného prostredia a činností človeka, t. j. akceptovateľný rozvoj antropogénnych aktivít, kvality životného prostredia a kvality života a zdravia. Navrhovaná činnosť svojou funkciou zabezpečuje ochranu životného prostredia z hľadiska nakladania s odpadmi.

Navrhovaná činnosť sa nebude dotýkať individuálnych a skupinových záujmov ľudí (vlastníctvo pozemkov, bývania, ochrany prírody a krajiny, nútená migrácia obyvateľstva v rámci demolácií a pod.), nebude mať žiadny vplyv na kultúrne a historické pamiatky. Pri realizácii navrhovanej činnosti nedôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy, navrhovaná činnosť bude umiestňovaná popri železničnej trati. Využívať sa bude jestvujúca dopravná infraštruktúra, ktorá je pre navrhovanú činnosť dostačujúca.

Aktivity súvisiace s navrhovanou činnosťou nebudú mať trvalý charakter, ale dočasný a krátkodobý (niekoľko hodín, maximálne dní). Prípadné negatívne vplyvy (hluk a emisie, popísané v jednotlivých kapitolách zámeru sú lokálneho charakteru, prakticky zanedbateľné, s minimálnym dopadom na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva) súvisiace s navrhovanou činnosťou budú iba lokálne a nebudú mať trvalý charakter.

Vplyvy na obyvateľstvo

Samotná prevádzka navrhovanej činnosti na každom mieste určenia, vzhľadom na svoju podstatu, charakter a rozsah predmetnej činnosti nie je zdrojom znečisťujúcich látok, ani pôvodcom stresujúcich faktorov, alebo iných negatívnych vplyvov v miere, pri ktorej by sa dali predpokladať negatívne dopady na zdravotný stav obyvateľstva, ak budú dodržané všetky technické, bezpečnostné, hygienické a legislatívne podmienky prevádzky. Zariadenie bude umiestnené v miestach výskytu odpadu vhodného na zhodnocovanie, mimo obytných zón, kde do kontaktu s ním budú prichádzať len pracovníci zabezpečujúci obsluhu zariadenia.

Výraznejšie priame aj nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie sa oproti súčasnému stavu neočakávajú. V rámci navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú negatíva z hľadiska záujmov ochrany životného prostredia a zdravia obyvateľstva. Tieto vplyvy vzhľadom na to, že sa jedná o mobilný zdroj, ktorý bude prepravovaný po existujúcich komunikáciách a svoju činnosť bude vykonávať na miestach pre zhodnotenie nebezpečného odpadu, možno hodnotiť ako zanedbateľné a časovo obmedzené.

Nepredpokladá sa, že uvedené „emisné“ vplyvy a taktiež uvedené hladiny hluku súvisiace s realizáciou navrhovanej činnosti budú takého rozsahu, že by mohli závažne ovplyvniť životné prostredie dotknutého územia a zdravie obyvateľstva. Navyše ide o vplyvy nepravidelné, dočasné, krátkodobé (niekoľko hodín, maximálne dní) a iba s lokálnym dosahom. Taktiež doprava vyvolaná presunom navrhovanej činnosti na miesto určenia nevyvolá prakticky žiadne zmeny v zaťažení obyvateľstva z cestnej dopravy v bezprostrednom okolí dopravných trás, ako aj v širšom území.

Neočakáva sa, že realizácia navrhovanej činnosti by mohla predstavovať riziko pre dotknuté obyvateľstvo.

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

Horninové prostredie

Navrhovaná činnosť bude prevádzkovaná a umiestňovaná v mieste vzniku, resp. zhromažďovania nebezpečného odpadu. Podľa charakteru navrhovanej činnosti sa hodnotenie vplyvov na horninové prostredie považujú za irelevantné.

Nerastné suroviny

Prevádzka navrhovanej činnosti nebude mať vplyv na nerastné suroviny.

Geodynamické javy a geomorfologické pomery

Vplyvy na geodynamické javy a geomorfologické pomery sú nulové.

Vplyvy na klimatické pomery

Navrhovaná činnosť svojim rozsahom nemôže ovplyvniť súčasnú miestnu klímu. Prevádzka navrhovanej činnosti nie je zdrojom znečisťujúcich látok, ktoré by mali vplyv na klimatické pomery územia. Realizáciou a prevádzkou navrhovanej činnosti nedôjde k zmenám mikroklimy.

Vplyvy na ovzdušie

Kvalitu ovzdušia zanedbateľne ovplyvňujú emisie znečisťujúcich látok z prepravy. Ide o vyvolané vplyvy - emisie z dopravy prebiehajúcej po existujúcich komunikáciách vedených cez zastavané územia. Navrhovaná činnosť nebude počas svojej prevádzky zdrojom znečisťovania ovzdušia.

Vplyvy na vodné pomery

Navrhovaná činnosť bude umiestňovaná a prevádzkovaná mimo vodných plôch, vodných tokov, chránených vodohospodárskych území či ochranných pásiem vodárenských zdrojov.

Potenciálnym zdrojom znečistenia vôd z navrhovanej činnosti, môže byť iba riziko kontaminácie v dôsledku neštandardných prevádzkových stavov a havarijných situácií. Akékoľvek riziko havárie, ktorá by mohlo spôsobiť znečistenie pôd je však v dôsledku realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti nepravdepodobné.

Technologické vody sa budú používať len za účelom znižovania prašnosti, t.j. budú sa používať v prípade potreby na kropenie depónií odpadov ako aj kropenie a prístupových komunikácií. Vplyv navrhovanej činnosti na kvalitu povrchových a podzemných vôd sa nepredpokladá. Navrhovaná činnosť svojim situovaním neovplyvní režim vsaku zrážok do pôdy a následne režim podzemných vôd v priestore lokalizácie navrhovanej činnosti.

Potenciálnym zdrojom znečistenia povrchových a podzemných vôd z navrhovanej činnosti, môže byť iba riziko kontaminácie v dôsledku neštandardných prevádzkových stavov a havarijných situácií. Akékoľvek riziko havárie, ktorá by mohla spôsobiť znečistenie povrchových, alebo podzemných vôd je však v dôsledku realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti nepravdepodobné.

Riziko ohrozenia kvality podzemných a povrchových vôd je nízke, prakticky nulové.

Vplyvy na pôdu

Navrhovaná činnosť neovplyvní pôdne pomery, nebude mať vplyv na spôsob využívania pôdy.

Navrhovaná činnosť bude prevádzkovaná v súčasných, existujúcich, priemyselných areáloch obchodných partnerov, resp. v existujúcom prenajatom areáli navrhovateľa.

Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k záberu poľnohospodárskeho, ani lesného pôdneho fondu, plôch v intravilánoch obcí, taktiež nedôjde k trvalému záberu upravených plôch v daných areáloch a ani k zmenám pôdneho krytu. Priamy vplyv na pôdu v dotknutých územiach nebude zmenený.

Neštandardné situácie bežného charakteru (napr. únik oleja a pohonných hmôt z mobilného zariadenia,) sú riešiteľné bežnými havarijnými postupmi.

Vplyvy navrhovanej činnosti na kvalitu (čistotu) pôd majú povahu možných rizík, tzn. sú náhodné, nepriame, nevýznamné. Prípadné vplyvy navrhovanej činnosti z hľadiska veľkosti aj celkovej významnosti na okolitú pôdu sú nepatrné a málo významné, zanedbateľné, environmentálne prijateľné.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vzhľadom na rozsah, charakter a na lokalizáciu úseky pozdĺž telesa železničnej trati budú vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy počas umiestnenia a prevádzky navrhovanej činnosti nepatrné, nulové.

Navrhovaná činnosť bude prevádzkovaná vo vyčlenených úsekoch popri železničnej trati. Tieto úseky predstavujú spevnené voľné plochy, bez súvislých trvalých trávnych porastov a prirodzenej (drevinovej) vegetácie, kde nie je predpoklad výskytu žiadneho osobitne chráneného rastlinného ani živočíšneho druhu.

Medzi nepriame vplyvy realizácie navrhovanej činnosti s čiastočne negatívnym dopadom na faunu dotknutých záujmových území môžeme zaradiť hluk, prašnosť a emisie znečisťujúcich látok vypúšťaných do ovzdušia. Tieto vplyvy však neovplyvnia súčasný stav druhov živočíchov v dotknutých územiach, ktoré sa prípadne dočasne prirodzeným spôsobom premiestnia do väčšej vzdialenosti od záujmových území. Všetky vyššie uvedené vplyvy sú však iba málo významné, dočasné, krátkodobé a sú lokálne.

Vzhľadom na synantropný charakter fauny a flóry a nízku druhovú diverzitu v posudzovanej lokalite, nepredpokladáme negatívny vplyv na faunu a flóru. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k asanácii vzrastlých drevín. Prevádzkovanie navrhovanej činnosti nepredstavuje činnosť v území zakázanú a hodnotíme ju preto ako bez vplyvu.

Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Navrhovaná činnosť nepredstavuje žiadny zásah do scenérie, štruktúry a využívania krajiny, nedôjde k podstatnému zásahu do scenérie a dispozície územia. Priamy vplyv navrhovanej činnosti na scenériu krajiny, jej obraz alebo štruktúru je v prípade navrhovanej činnosti irelevantný, nakoľko sa jedná o mobilné zariadenie.

Stabilita krajiny sa realizáciou navrhovanej činnosti nezmení, nebudú dotknuté žiadne prvky územného systému ekologickej stability.

Vplyvy na dopravu

Vplyvy navrhovanej činnosti na dopravu sú zanedbateľné. V žiadnom prípade, nedôjde ani v jednom záujmovom území vplyvom navrhovanej činnosti ani k čiastočnému zahusteniu dopravy v predmetnom území.

Vzhľadom na to, že po prístupových komunikáciách sa navrhovaná činnosť bude pohybovať iba pred a po ukončení činnosti, vplyv navrhovanej činnosti na dopravu je zanedbateľný, nie je možné hovoriť o zvýšenej intenzite dopravy. Ide o vplyv lokálny, občasný, dočasný a nevýznamný. Navrhovaná činnosť si nevyžiada žiadne budovanie nových komunikácií a ani rekonštrukciu existujúcich.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Nepredpokladáme vplyv navrhovanej činnosti na chránené územia a ich ochranné pásma. Nepredpokladáme vplyv navrhovanej činnosti na chránené vtáčie územia, územia európskeho významu ani súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000. Nepredpokladáme zásah ani do veľkoplošných ani maloplošných chránených území prírody.

Prevádzka navrhovanej činnosti nebude umiestnená v chránených územiach.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

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

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Nepredpokladá sa priamy vplyv navrhovanej činnosti na pamiatkovo chránené objekty.

Priamo v prenajatom areáli navrhovateľa sa nenachádzajú žiadne pamiatky kultúrnej alebo historickej hodnoty, ktoré by boli cieľom záujmu obyvateľov blízkeho okolia alebo návštevníkov dotknutého regiónu. Navrhovaná činnosť nebude umiestňovaná v ich blízkosti.

Realizácia a prevádzka navrhovanej činnosti nebude ovplyvňovať ani kultúrne hodnoty nehmotnej povahy, ani miestne tradície.

Vplyvy na archeologické náleziská

Na území dotknutom realizáciou zámeru (v prenajatom areáli navrhovateľa) sa nenachádzajú archeologické náleziská. Navrhovaná činnosť nebude umiestňovaná v ich blízkosti.

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na archeologické náleziská.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Na území dotknutom realizáciou zámeru (v prenajatom areáli navrhovateľa) sa nenachádzajú paleontologické náleziská a významné geologické lokality. Navrhovaná činnosť nebude umiestňovaná v ich blízkosti.

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

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

Iné vplyvy

Okrem vyššie uvedených vplyvov už žiadne ďalšie zásadné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie neboli identifikované. Iné vplyvy posudzovanej navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepredpokladajú.

Popísané vplyvy predstavujú málo významné riziko ohrozenia životného prostredia a zdravia obyvateľov.

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

Navrhovaná činnosť predstavuje technologické riešenie s dočasným a lokálnym vplyvom na životné prostredie, pričom všetky identifikované vplyvy sú reverzibilné, kontrolovateľné a technicky zvládnuteľné. Prevádzka linky prebieha mimo ekologicky citlivých území, bez zásahu do prírodných biotopov alebo výskytu chránených druhov. Úprava odpadov - štrku zo štrkového lôžka železničných tratí. Obnovuje kubicitu a ostrohrannosť zrn štrku, pričom pre opakované použitie štrku sú súčasne oddelené minerály s pevnosťou v tlaku nižšou ako 200 MPa a tiež porézne kamene a zrna s mikrotřlinami, ktoré vznikli pôsobením klimatických vplyvov na kamenivo počas rokov prevádzky trate a sú dopravníkom odvedené do uzatvorených kontajnerov a následne po laboratórnych skúškach vrátené a použité na ďalšie nakladanie s ním.

Po ukončení činnosti je územie ľahko obnoviteľné do pôvodného stavu. Nedochádza k trvalému záberu pôdy.

Na základe vyššie uvedeného možno konštatovať, že navrhovaná činnosť je z hľadiska vplyvov na životné prostredie akceptovateľná, pričom žiadna zo zložiek nie je negatívne ovplyvnená nad mieru prípustnú

legislatívou. Všetky identifikované vplyvy sú v súlade s platnými právnymi predpismi, a je možné ich efektívne riadiť a eliminovať prostredníctvom navrhnutých technických a organizačných opatrení. Prevádzka mobilnej úpravy štrkov zo železničných tratí prináša viaceré významné prínosy z environmentálneho aj technického hľadiska. Hlavným prínosom je zníženie environmentálnych rizík prostredníctvom obnovy a úpravy železničného telesa do normového stavu bez znečistenia štrku. Vďaka mobilnému charakteru zariadenia je možné vykonávať úpravu odpadu priamo v mieste jeho vzniku, čo znižuje potrebu dopravy, emisie z prepravy, ako aj celkové náklady a čas spracovania. Zariadenie je flexibilné, operatívne a vhodné pre dočasné projekty, plánované činnosti aj havarijné situácie, bez nutnosti trvalého zásahu do územia. Mobilná technológia zároveň podporuje ciele moderného odpadového hospodárstva tým, že umožňuje účinnú úpravu odpadu pred jeho konečným odstránením. Vďaka týmto vlastnostiam predstavuje navrhovaná činnosť efektívne, ekologicky prijateľné a ekonomicky výhodné riešenie so zanedbateľnými negatívnymi vplyvmi na životné prostredie.

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.

V rámci navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú (dlhodobé) negatíva z hľadiska záujmov ochrany zdravia tak obyvateľstva, ako aj zamestnancov (obsluhy navrhovanej činnosti), počas jej realizácie a prevádzky nedôjde k ohrozeniu zdravia okolitého obyvateľstva.

Aj vzhľadom na to, že realizácia a prevádzkovanie navrhovanej činnosti bude len vo úsekoch popri telese železničnej trate a krátkodobo, nemôžu vzniknúť reálne zdravotné riziká ani iné dôsledky na verejné zdravie.

Navrhovaná činnosť nie je zdrojom znečisťujúcich látok, ani pôvodcom stresujúcich faktorov, či iných negatívnych vplyvov v miere, pri ktorej by sa dali predpokladať negatívne dopady na zdravotný stav obyvateľstva, ak budú dodržané všetky bezpečnostné, hygienické, technické a legislatívne podmienky prevádzky. Navrhovaná činnosť bude realizovaná v súlade so všeobecne záväznými právnymi predpismi na základe získaných povolení vydaných v zmysle platných právnych predpisov.

Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na biodiverzitu a chránené územia

Nepredpokladáme vplyv navrhovanej činnosti na chránené územia a ich ochranné pásma či biodiverzitu. Nepredpokladáme vplyv navrhovanej činnosti na chránené vtáčie územia, územia európskeho významu ani súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000. Nepredpokladáme zásah ani do veľkoplošných ani maloplošných chránených území prírody.

Vzhľadom na lokalizáciu, charakter a rozsah navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú jej negatívne vplyvy na územia chránené podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení. Realizácia a prevádzka navrhovanej činnosti v lokalitách obchodných partnerov nepredstavuje žiaden negatívny vplyv na chránené územia, prípadne ohrozenie chránených stromov, vplyvy navrhovanej činnosti na tieto územia budú nulové.

Mobilné zariadenie nebude umiestňované na geofondovo významných plochách, v územiach s výskytom chránených rastlín a živočíchov. Nepredpokladá sa potreba výrubu drevín. Predpokladá sa dlhodobý pozitívny vplyv v súvislosti s environmentálne prijateľným a ekonomicky výhodným riešením nakladania s nebezpečným odpadom.

Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia

Z hľadiska výstavby nemá navrhovaná činnosť žiadny vplyv z pohľadu životného prostredia, nakoľko navrhovaná činnosť nevyžaduje žiadnu stavebnú a ani inú činnosť, ktorá by mohla mať vplyv na životné prostredie. Mobilné zariadenie bude obstarané v konečnom stave pripravené na prevádzku.

Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska významnosti a časového pôsobenia obsahuje nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 1: Posúdenie očakávaných vplyvov.

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

Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Vplyvy zámeru nepresahujú štátne hranice.

E. Miesto a dátum vypracovania informácie o navrhovanej činnosti, meno, priezvisko a podpis (pečiatka) spracovateľa informácie o navrhovanej činnosti

Trenčín, jún 2026

Spracovateľ informácie o navrhovanej činnosti: ENEX consulting, s.r.o.,
Ľudovíta Stárka 26A, 911 05 Trenčín
Mgr. Filip Sapák
Ing. Andrea Gavendová



.....

podpis a pečiatka spracovateľa informácie

F. Meno, priezvisko a podpis (pečiatka) oprávneného zástupcu navrhovateľa

Anton Jakúbek – konateľ spoločnosti ŽSD Slovakia, s.r.o..
ŽSD Slovakia, s.r.o.
Gallayova 11
821 02 Bratislava

.....

podpis a pečiatka oprávneného zástupcu
navrhovateľa

PRÍLOHY

Prehlásenie o spracovaní osobných údajov

Dole podpísaná/podpísaný prehlasujem, že som bol oboznámený so spracúvaním mojich osobných údajov uvedených v Informácii o navrhovanej činnosti vypracovanej v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP podľa zák. č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 18/2018 Z. z.“).

Zároveň beriem na vedomie, že práva dotknutej osoby sú upravené druhej hlave zákona č. 18/2018 Z.z..

Anton Jakúbek. – konateľ spoločnosti ŽSD Slovakia, s.r.o.
ŽSD Slovakia, s.r.o.
Gallayova 11
821 02 Bratislava

.....
podpis dotknutej osoby

ENEX consulting, s.r.o.,
Ľudovíta Stárka 26A, 911 05 Trenčín
Mgr. Filip Sapák

.....
podpis dotknutej osoby

ENEX consulting, s.r.o.,
Ľudovíta Stárka 26A, 911 05 Trenčín
Ing. Andrea Gavendová

.....
podpis dotknutej osoby