

IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A MOŽNOSTIACH OPATRENÍ NA ICH ZMIERNENIE

1 POŽIADAVKY NA VSTUPY

1.1 ZÁBER PÔDY

Navrhovaná činnosť nezasahuje do plôch PPF, okrem navrhovaného parkoviska, ktoré je lokalizované na ploche využívanej ako záhradky. Na tejto ploche PPF bola identifikované BPEJ skupiny 6. Trvalý záber predstavuje 2250 m², parkovisko 9850 m². Dočasné zábery budú lokalizované na blízkyh spevnených plochách. Po ukončení stavebných prác bude okolie staveniska upravené, poškodené plochy zrekultivované a zrealizovaná výsadba krovín a stromov na ploche 2800 m².

1.2 NÁROKY NA ZASTAVANÉ ÚZEMIE

Z dôvodu budovania záchytného parkoviska vznikne kolízia s ôsmymi objektmi záhradkárskej osady, ktoré v budúcnosti budú potrebné v prípade realizácie stavby odstrániť.

1.3 CHRÁNENÉ ÚZEMIA, CHRÁNENÉ VÝTVORY A PAMIATKY

Posudzovaná činnosť v žiadnom variante nezasahuje do žiadnych veľkoplošných ani maloplošných území národnej sústavy chránených území, nezasahuje ani do žiadnych území európskej sústavy chránených území (NATURA2000) vyčlenených v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení. Platí tu prvý stupeň ochrany.

1.4 OCHRANNÉ PÁSMA

V riešenom území sa nenachádzajú ochranné pásma chránených území, vyčlenených v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Výstavbou terminálov v jednotlivých lokalitách dôjde k stavebným prácam, ktorými môžu byť zasiahnuté jestvujúce miestne oznamovacie káble, diaľkové káble, koaxiálne káble, resp. optické káble ŽSR alebo káble iných správcov. Podľa rozsahu stavebných prác pri výstavbe nástupísk, príjazdových ciest a pod. sa v mieste jestvujúcich káblov vykoná ich mechanické ochránenie, alebo sa preložia novými dĺžkami kábla rovnocenného typu. Na kábloch sa vykonajú príslušné merania pred a po preložke.

V riešenom území sa nachádzajú ochranné pásma dopravných stavieb a inžinierskych sietí, ktorých vzdialenosti upravujú príslušné právne predpisy:

- | | |
|---------------------|---|
| - cesty | |
| diaľnica | 100 m |
| cesty I. triedy | 50 m |
| cesty III. triedy | 20 m |
| miestne komunikácie | 15 m |
| - železnice | |
| celoštátne trate | 60 m od krajnej koľaje min. 30 m od hranice trate |

- energetika	
vonkajšie vedenie VN 22 kV	10 m
kábelové vedenie NN, VN	1 m
- telekomunikácie	
telekomunikačný kábel	2 m
- ostatné	
VTL plynovod DN 300	20 m
STL plynovod DN 200	10 m
vodovod	2 m

Podrobnejšie budú strety s ochrannými pásmami inžinierskych sietí riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

1.5 SPOTREBA VODY

Nároky na odber vody pri výstavbe terminálov spočívajú v potrebe pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej a technologickej vody v rámci zariadenia staveniska.

Počas výstavby budú zariadenia staveniska zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov, ktorých lokalizácia ani veľkosť potreby vody nebola v tomto štádiu prípravy stavby špecifikovaná. Denná spotreba pitnej vody počas výstavby bude daná počtom pracovníkov a podľa platných noriem je 120 l/osobu/deň.

Presné nároky na odber vody budú určené v ďalšom stupni projektovej prípravy stavby.

1.6 SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE

Surovinové zdroje

Pre obdobie výstavby terminálu budú potrebné hlavne suroviny:

- štrkopiesky a kamenivo
- asfalty pre povrchovú úpravu vozovky obslužnej cesty a parkovísk
- oceľ - zvodidlá, výstuže, mostné konštrukcie a pod.
- cement
- suroviny do násypov a oporného múru.

Množstvá stavebných hmôt, betónov a štrkov budú upresnené v ďalších stupňoch dokumentácie stavby.

Rozhodnutie o spôsobe získavania zdrojov stavebných materiálov je v kompetencii vybraného dodávateľa stavby. V každom prípade je však potrebné uprednostniť využitie existujúcich ložísk pred otváraním nových, pričom z hľadiska vplyvov na životné prostredie je podstatná aj minimalizácia prepravných vzdialeností a výber prepravných trás tak, aby čo najmenej obťažovali obyvateľstvo.

Elektrická energia

Zdroje elektrickej energie pre trakcie zostanú nezmenené. Dôjde len k posunu trakčných podpier. Po vybudovaní terminálov stavby dôjde v predmetných úsekoch k zvýšeniu odberu elektrickej energie pre potreby prevádzky.

Nárok na spotrebu elektrickej energie pri výstavbe objektov stavby vzniká pri výrobe betónu, živíc ako aj pri prevádzke stavebného dvora.

1.7 DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Dopravné vzťahy a dopravná problematika ako celok je podrobne popísaná v kapitole II.8. V tejto časti je len zdôraznené, že dopravné napojenie stavby je možné po železnici aj po cestných komunikáciách.

Napojenie stavby na cestné komunikácie je možné prostredníctvom diaľnice D2 v širšom merítku a prostredníctvom ciest prvej (I/2) a druhej triedy (II/505). Z miestnych komunikácií sú v priamom kontakte so stavbou miestne komunikácie, konkrétne ulice Saratovská a Agátová s tým, že prvomenovaná by mala byť v období prevádzkovania terminálu predĺžená a prepojená s cestou II/505 a tým aj s celým areálom nákupného centra Bory. Pre prísun rozhodujúcich materiálov pre stavbu je možné využiť obidva spôsoby – po cestných komunikáciách aj po železnici.

1.8 TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Vzhľadom na umiestnenie zastávky nepredpokladá sa rozsiahlejší zásah do inž. sietí verejných prevádzkovateľov. Rozvody NN vedené v súčasnosti pre zapojenie záhradných chatiek v záhradkárskej osade budú zrušené.

1.9 NÁROKY NA PRACOVNÉ SILY

Výstavbu bude realizovať vybraný dodávateľ, disponujúci potrebnou kapacitou zamestnancov v požadovanej profesijnej skladbe, preto za súčasného stavu nie je možné odhadnúť počet pracujúcich na stavbe. V období prevádzky sa neuvažuje so stálou službou v priestore terminálu.

2 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.1 ZDROJE ZNEČISŤOVANIA OVZDUŠIA

Pohyb nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov pri realizácii stavby spôsobí zvýšenú produkciu exhalátov a predovšetkým zvýšenú prašnosť, a to najmä počas suchého obdobia. Zároveň dôjde aj k znečisteniu ovzdušia emisiami z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov. Počas realizácie stavby môže stavenisko pôsobiť ako zdroj prašnosti iniciovaný vetrom. Tento vplyv však bude krátkodobý, prejaví sa len počas realizácie výstavby. Minimalizáciu negatívnych vplyvov je však možné zabezpečiť koordináciou presunov stavebnej techniky, optimalizáciou dopravných trás, znižovaním prašnosti kropením a inými opatreniami. Opatrenia budú definované plánom organizácie výstavby.

Podiel železničnej dopravy na celkovom znečistení ovzdušia dotknutého územia počas prevádzky bude v dôsledku elektrifikácie trate minimálny. Pri prejazde vlakov s elektrickým pohonom (navýšenie o tri prejazdy za hodinu) sa prejavuje iba prašnosť, a to len v tesnej blízkosti trate.

Významnejším zdrojom znečisťovania ovzdušia bude parkovisko typu P&R (Park and Ride), čo znamená že by sa malo jednať o záchytné parkovisko hlavne pre obyvateľstvo zo Záhoria, ktorí by si tu cestou do práce alebo pri návšteve Bratislavy mohli odstaviť vozidlá a pokračovať v ceste vlakom bez rizika dopravných problémov a zdržania sa.

Z uvedeného vyplýva, že prevádzka parkoviska a miera jeho využitia v čase plného fungovania nákupného centra a po dobudovaní dopravného systému bude korelovať s dopravnými špičkami v Bratislave a hlavne so sezónnymi špičkami v Bory Mall.

Existencia parkoviska bude preto významnejším zdrojom znečisťovania ovzdušia v období, keď sa bude obyvateľstvo Bratislavy a okolia sťahovať do lokality Bory za nákupmi a keď bude predpoklad, že parkoviská nachádzajúce sa priamo pri nákupnom centre budú zaplnené. Uvedené môže nastať v niekoľkých prípadoch za rok (Vianoce, Veľká noc a pod.). Vtedy totiž môže nastať situácia, že obrátkovosť vozidiel na parkovisku bude vyššia ako v bežné dni.

Čo sa týka ostatnej automobilovej dopravy a produkcie emisií, dá sa očakávať, že po vybudovaní predĺženia ulice Saratovská sa skľudní doprava na ulici Agátová.

2.2 ZDROJE HLUKU A VIBRÁCIÍ

Počas výstavby

Počas výstavby možno očakávať zvýšenú hladinu hluku hlavne v miestach použitia ťažkých stavebných mechanizmov a tiež v miestach ich prejazdu v tesnej blízkosti obytnej zástavby. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania modernizácie železničnej trate.

Počas prevádzky

Vyššie citovaná hluková štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, január 2015) na základe vykonaného merania konštatovala prekročenie určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí pre hluk železničných dráh pre kategóriu územia III v zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. (deň - 60 dB, večer - 60 dB, noc - 55 dB).

Zároveň konštatovala, že prevádzka terminálu a parkoviska výrazne neovplyvní akustickú situáciu v záujmovom území.

2.3 ŽIARENIA A INÉ FYZIKÁLNE POLIA

Sprievodným javom elektrifikovanej trate s jednofázovým systémom 25 kV, 50 Hz je vytváranie elektromagnetického poľa vo svojom okolí, ktoré bude v súbežných vedeniach indukovať napätie. Rozsah elektromagnetického poľa sa oproti súčasnému stavu nezmení.

2.4 TEPLA, ZÁPACH A INÉ VÝSTUPY

Realizáciou činnosti nevznikne zdroj tepla, zápachu ani iných výstupov.

2.5 ODPADOVÉ VODY

Odvodnenie spevnených plôch parkoviska je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom, vody sú zvedené do odvodňovacích zariadení, ďalej cez dažďovú kanalizáciu a ORL do navrhovaných vsakovacích systémov. Zrážkové vody zo spevnených plôch budú odvedené cez typový plnoprietokový odlučovač ropných látok s výstupom prečistenej vody do 0,5 mgNEL/l.

2.6 ODPADY

Pri úprave koľajiska dôjde k značnej výmene materiálu koľajového lôžka. Materiál vyťažený pri úprave koľajiska je možné po vyťažení odoslať na recyklačné základne na vykonanie recyklácie. Materiál získaný recykláciou pôvodného štrkového lôžka,

prípadne po jeho zmiešaní s novým prírodným kamenivom, je možné využiť na ďalšie zabudovanie pri realizácii stavby.

So zvyškovým materiálom z procesu recyklácie (zvyšky vegetácie, kovové a drevené časti) bude nakladané ako s odpadom v zmysle právnych predpisov platných pre oblasť odpadového hospodárstva. Úprava materiálu koľajového lôžka bude prebiehať na vyhradených depóniách po dohode so stavebníkom a ŽSR.

Predpokladá sa nasledujúca produkcia odpadov.

Tab. 12 Druhy vzniknutých odpadov pri realizácii stavby

Katalóg. číslo	Názov druhu odpadu	Kateg. odpadu
03 03 01	odpadová kôra, haluzina, drevo	O
08 01 11	odpadové farby a laky obsahujúce org. rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N
08 01 11	odpady z odstránenia náterových hmôt	N
15 01 01	obaly z papiera a lepenky	O
16 06 09	transformátory a kondenzátory	N
16 02 13	vyrazené zariadenia obsahujúce nebezpečné látky	N
16 02 14	vyrazené zariadenia iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 13	O
16 02 16	časti odstránené z vyrazených zariadení, iné ako uvedené v 16 02 15	O
16 06 01	olovené batérie	N
16 06 02	niklovo-kadmiové batérie	N
17 01 01	betón	O
17 01 03	obkladačky, dlaždice a keramika	O
17 01 07	zmesi betónu, tehál, obkladačiek, dlaždíc a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06	O
17 02 01	drevo	O
17 02 02	sklo	O
17 02 03	plasty	O
17 02 04	sklo, plasty, drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované NL	N
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 04 01	odpad z neželezných kovov	O
17 04 05	železo a oceľ	O
17 04 11	káble iné ako uvedené v 17 04 10	O
17 05 04	zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 05 06	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
17 05 07	štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky	N
17 05 08	štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07	O
17 06 01	izolačné materiály obsahujúce azbest	N
17 09 04	zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01 a 17 09 02 a 17 09 03	O
20 03 01	zmesový komunálny odpad	O

Nakladanie s odpadmi sa musí riadiť platnou právnou úpravou na úseku odpadového hospodárstva, ktorá požaduje predchádzať vzniku odpadov a obmedzovať ich množstvo, ako i odpady zhodnocovať recykláciou a opätovným využitím.

Pomerne objemným vyzískaným odpadom bude 17 05 08 - štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07 (72 297 t). Kamenitý materiál ako výstup po recyklácii sa stáva vhodným stavebným materiálom. V rámci celej stavby, t.j. všetkých terminálov odporúčame zriadiť dočasnú recyklačnú základňu na plochách vo vlastníctve ŽSR. Recyklačná základňa musí byť zabezpečená dostatočnými opatreniami na ochranu podzemných vôd (spevnené a nepriepustné plochy a prístupové cesty) a priestory pre dočasné skladovanie vyseparovanej frakcie 0-8 mm aj s ochranou proti atmosférickým zrážkam na zamedzenie odplavovania

jemných a znečistených častíc. Priestor recyklačnej základne musí byť označený - informačná tabuľa viditeľná z verejného priestranstva v zmysle § 23 vyhlášky MŽP SR č. 310/2013 Z.z.

V zariadení na zhodnocovanie odpadov sa musí viesť Prevádzková dokumentácia zariadenia v zmysle § 21 ods. 1 písm. e) „Zákona“ a § 27 Vyhl. MŽP SR č. 310/2013 Z.z. Prevádzkovateľ musí viesť a uchovávať evidenciu o množstve, druhu a pôvode odpadov prevzatých na zhodnotenie. Budúci prevádzkovateľ bude musieť podrobný projekt vybudovania recyklačnej základne predložiť nie len stavebnému úradu ale aj orgánu štátnej správy OH – územne príslušnému okresnému úradu, odboru starostlivosti o životné prostredie.

Zhodnocovacím procesom v recyklačnej základni zo vstupov vznikne len jediný druh nebezpečného odpadu obsahujúceho nebezpečné látky (katalógové číslo 17 05 03 - zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky). Tento odpad bude potrebné zneškodniť na vhodnom zariadení, najlepšie procesmi biodegradácie. Ostatné výstupy z recyklácie sa stanú vhodným stavebným materiálom.

3 HODNOTENIE PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA A ODHAD ICH VÝZNAMNOSTI

3.1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO

Vplyvy počas výstavby

K dočasnému zhoršeniu pohody obyvateľstva žijúceho v okolí strelnice dôjde počas stavebných prác, kedy sa budú prejavovať vplyvy hluku generovaného stavebnými mechanizmami, nákladnou automobilovou dopravou, manipuláciou s materiálom a prevádzkou ďalších zariadení. Ďalším negatívnym vplyvom bude zvýšená prašnosť, hlavne za dlhodobu suchého a veterného počasia. Uvedené vplyvy budú zmiernené organizačnými opatreniami. Jedná sa o vplyvy dočasné, viazané na obdobie výstavby.

Vplyvy počas prevádzky

Z hľadiska zdravotných rizík je vzhľadom na charakter činnosti vo vzťahu k obyvateľstvu relevantné posudzovať predovšetkým **vplyv hluku a znečistenia ovzdušia**.

Hlukovým zaťažením lokality sa zaoberala hluková štúdia vypracovaná Klubom ZPS vo vibroakustike (január 2015). Tá ako je vyššie uvedené konštatovala prekračovanie emisných hodnôt hluku od železnice počas celého dňa. Zároveň konštatovala, že príspevok hluku pri prevádzke terminálu a parkoviska nebude významný.

Vzhľadom na neprimeranú hlukovú situáciu obytných domov pri železnici na Agátovej ulici, navrhol spracovateľ hlukovej štúdie vybudovanie protihlukovej steny o výške 3 m po pravej strane v smere staničenia v km 46,300 - 46,540 v dĺžke 240 m.

Znečisteniu ovzdušia je venovaná časť 2.1 tejto kapitoly a bolo konštatované, že s významnejším vplyvom možno počítať len v okolí parkoviska a to v období špičkových nákupných sezón, keď budú parkoviská v okolí nákupného centra Bory plne vyťažené a zvýši sa obrátkovosť vozidiel aj na predmetnom parkovisku. Bude sa jednať o niekoľko takýchto špičiek počas roka. Navyše v blízkosti sa nenachádzajú obytné objekty. V danom období už bude ulica Saratovská prepojená s cestou II/505 a bude predstavovať silnú bariéru a vlastný zdroj znečisťovania ovzdušia ale aj hluku voči záhradkárom na východnej strane cesty.

Jediný areál, ktorý môže vnímať zvýšenú premávku na parkovisku je športovo relaxačno spoločenský Family & Business Club Penati s tenisovými kurtmi, otvorenými i krytými bazénmi, saunovými a masážnymi priestormi situovaný oproti vjazdu na parkovisku hneď pri Agátovej ulici.

Ak neberieme do úvahy časovo veľmi obmedzené využívanie parkoviska obyvateľmi Bratislavy, ktorí budú v sezónnych špičkách navštevovať nákupné centrum, môžeme hovoriť o istých "úsporách" emisií v priestoroch hlavného mesta, ktoré nie je možné v súčasnosti vyčíslieť, ale ktoré budú postupom času naberať na význame.

3.2 VPLYVY NA PRÍRODNÉ PROSTREDIE

3.2.1 Reliéf a horninové prostredie

Vedenie jestvujúcej trate sa nachádza na násypovom telese. Rozšírenie telesa o nástupište po ľavej strane si vyžaduje vybudovanie oporných múrov v rozsahu celej dĺžky nástupišťa.

Múry sú navrhnuté ako uholníkové monolitické súpravou viditeľných driekov z pohľadového betónu. Ich šírka i výška je premenná, podľa rozdielu úrovne nástupišťa a príslušného jestvujúceho terénu. Päta múru je osadená tak, aby pri výstavbe nedošlo ku narušeniu stability železničnej trate.

Realizácia úpravy svahu násypu pomocou oporného múru v dĺžke 95 + 63 m na obe strany od mostného objektu v km 46,396 nebude technicky náročná a jej estetické stvárnenie bude prispôbené charakteru stavby terminálu.

3.2.2 Vplyvy na podzemnú vodu

Vzhľadom na použitie ťažkých stavebných mechanizmov, nákladných automobilov a inej manipulačnej techniky, nie je možné vylúčiť znečistenie horninového prostredia a následne podzemných vôd, prípadne aj povrchových vôd škodlivými látkami, hlavne ropnými uhlíkovodíkmi (pohonné hmoty, oleje). Zdrojmi možného rizika sú:

- miesta manipulácie s týmito látkami, a to predovšetkým pri tankovaní mechanizmov;
- úniky škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, nákladných automobilov a inej manipulačnej techniky.

Významnejšie riziko teda predstavujú iba havarijné úniky nebezpečných látok. Na zabezpečenie ochrany vôd je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť prevencii, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej, manipulačnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich úniku;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Na zvládnutie potenciálnych havarijných únikov škodlivých látok počas výstavby bude potrebné vypracovať **havarijný plán** v zmysle zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a jeho vykonávacej vyhlášky č. 100/2005 Z.z.. V rámci personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečovať periodické poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných a povrchových vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok

a o postupoch v prípade havárie, vrátane nácviku zvládania havárie. Mimoriadne dôležitá v tomto smere bude kontrola a poučenie vodičov cudzích organizácií.

Odvodnenie spevnených plôch parkoviska je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom, vody sú zvedené do odvodňovacích zariadení, ďalej cez dažďovú kanalizáciu a ORL do navrhovaných vsakovacích systémov. Zrážkové vody zo spevnených plôch budú odvedené cez typový plnoprietokový odlučovač ropných látok s výstupom prečistenej vody do 0,5 mgNEL/l.

Na zamedzenie znečisťovania podložia olejmi je potrebné striktne používať na mazanie výhybiek len ekologické mazivá.

3.2.3 Vplyvy na povrchovú vodu

V najbližšom okolí navrhovaného terminálu sa nenachádza žiadny vodný tok, ktorý by mohol byť ohrozený.

3.2.4 Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

Kvalita ovzdušia v okolí trasy v čase prevádzky terminálu bude mierne zhoršená len v priestore parkoviska.

K zvýšeniu prašnosti ovzdušia dôjde pri realizácii stavby, a to najmä počas suchého a veterného obdobia. Zároveň dôjde aj k znečisteniu ovzdušia emisiami z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov. Počas realizácie stavby môže stavenisko pôsobiť ako zdroj prašnosti iniciovaný vetrom alebo stavebnými mechanizmami a nákladnými autami, ktoré budú mobilnými zdrojmi emisií. Tento vplyv však bude len krátkodobý a prejaví sa len počas realizácie výstavby. Minimalizáciu negatívnych vplyvov je však možné zabezpečiť koordináciou presunov stavebnej techniky, optimalizáciou dopravných trás, znižovaním prašnosti kropením a inými opatreniami.

Vplyvy na miestnu klímu a kvalitu ovzdušia musíme vnímať v kontexte celej Bratislavy, nakoľko každý potenciálny vodič, ktorý využije dopravu vlakom sa bude významným spôsobom podieľať na znížení emisného zaťaženia hlavného mesta. Záchytné parkovisko tento efekt ešte umocňuje, čo znamená, že benefit získaný tým, že 370 vozidiel (ak neberieme do úvahy obrátkovosť na parkovisku) zostane na parkovisku a neprejde dvakrát celou Bratislavou, vysoko kompenzuje mierne a časovo krátke zvýšenie imisného zaťaženia v posudzovanej lokalite.

3.2.5 Pôda

Navrhovaná činnosť nezasahuje do plôch PPF, okrem navrhovaného parkoviska, ktoré je lokalizované na ploche využívanej ako záhradky. Na tejto ploche PPF bola identifikované BPEJ skupiny 6. Zábery pôdneho fondu budú predstavovať cca 9850 m².

Dočasné zábery a plochy po odstránení existujúcich objektov budú rekultivované. V dôsledku záberu pôdy dôjde k odstráneniu ornice, ktorá bude využitá pre spätné zahumusovanie. V prípade jej prebytku sa ornica opäť použije podľa rozhodnutia orgánu ochrany pôdy.

3.2.6 Vplyvy na genofond, biodiverzitu a územný systém ekologickej stability

Počas výstavby

Najvýznamnejšie vplyvy navrhovanej činnosti na flóru a biotopy sa prejavia predovšetkým v etape výstavby. Počas výstavby dôjde k dočasným a trvalým záberom pôdy, vegetácie a biotopov. V rámci týchto záberov dôjde k úplnému odstráneniu vegetácie v mieste záberov. V prípade trvalých záberov pôjde o nezvratné zmeny. Plochy dočasne zabraté budú po ukončení výstavby zrekultivované, časť týchto plôch bude zatravnená a na časti budú vysadené kroviny a stromová vegetácia. Náhradná výsadba by mala byť realizovaná z lokálnych druhov drevín.

Pri odstraňovaní stromovej a krovinej vegetácie, na ktorých sa vyskytujú invázne rastliny, je potrebné postupovať podľa metodiky spôsobu odstraňovania inváznych druhov, ktorú vypracovala ŠOP SR v Banskej Bystrici a konzultovať tento problém s odborníkmi príslušnej organizácii ŠOP SR, aby sa zamedzilo ich ďalšiemu šíreniu (keďže invázne rastliny majú schopnosť rýchlo sa šíriť generatívne, ale aj vegetatívne).

Počas stavebných prác bude potrebné využívať sieť miestnych komunikácií, minimalizovať prejazdy stavebnej techniky, zabrániť zbytočným výrubom a poškodzovaniu stromov a krovín prejazdmi stavebnej techniky. V prípadoch kedy bude stavebná činnosť a prejazdy stavebnej techniky realizované v tesnej blízkosti krovín a stromov, ktoré nebudú odstránené bude potrebné tieto zabezpečiť pred poškodením. Plochy poškodené stavebnou technikou po ukončení prác bude potrebné navrátiť do pôvodného stavu a kde to bude možné zrealizovať náhradnú výsadbu, aby sa zabránilo prípadnému rozširovaniu inváznych druhov rastlín na odkrytých plochách. Depónie, skládky zeminy a stavebné dvory lokalizovať tak, aby nedochádzalo k zbytočným záberom ďalších plôch a odstraňovaniu stromovej a krovinej vegetácie.

Na základe predbežného dendrologického prieskumu je predpoklad odstránenia krovín na ploche cca 360 m² a 12 ks vzrastlých stromov, mimo plochy navrhovaného parkoviska, kde sa nachádzajú záhradky. Vo vyššom štádiu projektovej prípravy, bude možné uvedené plochy presne zamerať a kvantifikovať výruby.

K potenciálnym negatívnym vplyvom na faunu počas výstavby možno uviesť trvalé a dočasné zábery biotopov. V prípade trvalých záberov budú tieto plochy zabraté na celé obdobie prevádzky navrhovanej činnosti. Dočasné zábery budú predstavovať plochy zabraté na obdobie výstavby, ktoré budú po ukončení výstavby vrátené do pôvodného stavu, resp. zazelenené.

Počas stavebných prác bude dochádzať k rušeniu živočíchov a ich dočasnému vysťahovaniu z predmetného územia vplyvom hluku, vibrácií, zvýšenou prašnosťou, emisiami, pohybom stavebnej techniky.

Keďže boli v riešenom území zistené prevažne antropofilné druhy viazané prevažne na biotopy ľudských sídiel, ktorých výskyt a zastúpenie sú významne ovplyvňované činnosťou človeka v území, plánovaná aktivita by nemala spôsobiť výraznejšiu stratu a fragmentáciu reprodukčných habitatov ani zníženie druhovej pestrosti a početnosti živočíchov v širšom území. Väčšina druhov riešeného územia je habituovaná (navykutá) na človeka a jeho aktivity vrátane dopravy, hluku a pohybu osôb, takže zvýšená stavebná činnosť by nemala výraznejšie ovplyvniť ich výskyt v širšom okolí stavby. Po ukončení prác a v prípade rekultivácie zelených plôch sa predpokladá ich opätovný návrat. Navyše práce by mali byť vykonávané mimo hlavného reprodukčného obdobia živočíchov (t.j. v mesiacoch apríl–máj), takže by nemalo dôjsť ani k ich rušeniu počas rozmnožovania.

Počas prevádzky

Vplyvy posudzovanej činnosti počas prevádzky na **rastlinné spoločenstvá a biotopy** predstavujú vibrácie, prach, šírenie nepôvodných (inváznych) druhov. Negatívne vplyvy sú viazané výhradne na bezprostredné okolie trate. Pozornosť bude potrebné venovať plochám narušeným výstavbou, ich citlivému navráteniu do pôvodného stavu, realizovaniu náhradnej výsadby a opatreniam zameraným na odstránenie zistených inváznych druhov, aby sa zabránilo ich šíreniu na susedné plochy. Pri dodržaní uvedených opatrení sa nepredpokladajú negatívne dopady na zloženie rastlinných spoločenstiev širšieho riešeného územia.

K potenciálnym negatívnym vplyvom na faunu počas prevádzky patria: vplyv hluku a rušenie živočíchov v bezprostrednej blízkosti navrhovanej činnosti spojené s ich následným vysťahovaním alebo vymiznutím z predmetného územia. K ďalším potenciálnym vplyvom patrí mortalita živočíchov spôsobená ich kolíziami s vlakmi.

Čo sa týka vplyvov hluku na faunu ide o existujúcu hlukovú záťaž, keďže sa tu trať v súčasnosti prevádzkuje. Predmetná stavba nebude predstavovať zvýšené hlukové znečistenie v krajine oproti súčasnému stavu, a preto nenavrhujeme vykonávať vo vzťahu k ochrane fauny osobitné protihlukové opatrenia.

Železničná doprava v porovnaní s cestnou nepredstavuje výrazný problém kolízií s preletujúcim vtáctvom, hoci kolízie vlaku so živočíchmi nie sú vylúčené. Zo skúseností je zrejmé, že obeťou kolízií sú predovšetkým obojživelníky, plazy a cicavce. Vtáky tvoria menej početnú skupinu, poprípade sú nepriamo zasiahnuté idúcou vlakovou súpravou – silná tlaková vlna, ktorú vytvára idúci vlak. Riešeným územím neprechádzajú migračné koridory zvery, preto nepredpokladáme vznik kolízií so zverou.

Vplyvy na prvky územného systému ekologickej stability (ÚSES)

Navrhovaná činnosť priamo nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES, tieto sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti preto sa nepredpokladajú ani nepriame negatívne dopady na tieto prvky.

3.3 VPLYVY NA KRAJINU A URBÁNNY KOMPLEX

3.3.1 Priemysel a služby

Vplyv na priemyselnú výrobu a služby možno hodnotiť ako kladný, nakoľko nové vlakové spojenia umožňujú skvalitnenie dopravného napojenia lokality.

Realizáciou navrhovanej činnosti v danej lokalite nedochádza k priamemu kontaktu s jestvujúcimi areálmi priemyselnej výroby a služieb, alebo k záberu ich plochy.

3.3.2 Poľnohospodárska výroba

Stavebnou činnosťou, výstavbou parkoviska bude zabráť časť záhradkárskej osady, nachádzajúcej sa v blízkosti železnice.

3.3.3 Vodné hospodárstvo

V okolí posudzovanej lokality sa nenachádzajú žiadne vodné zdroje ani vodárenské toky. Z hľadiska vplyvu navrhovanej činnosti na vodné hospodárstvo prichádzajú do úvahy len vodovodné prípojky, ktoré budú detailne preverené v ďalších fázach prípravy investície.

3.3.4 Doprava

Realizácia navrhovanej činnosti umožní vznik moderného fungujúceho dopravného systému integrovanej koľajovej dopravy v Bratislave, o čom je podrobnejšie pojednané v kapitole II.8.

Lokálne sa vylepšia možnosti parkovania v nadväznosti na nákupné centrum Bory.

3.3.5 Technická infraštruktúra

V súvislosti s realizáciou navrhovanej činnosti bude ovplyvnená infraštruktúra rozvodov VN.

3.3.6 Rekreačia a cestovný ruch

Lokalita, kde sa uvažuje s umiestnením terminálu a parkoviska, je využívaná aj pre športovo - rekreačné a relaxačné účely. Zlepšenie dopravného napojenia a vylepšenie podmienok pre statickú dopravu môže byť dôvodom na zvýšenie využívania rekreačného potenciálu lokality. Na druhej strane v sezónnych špičkách, keď sa zvýši využívanie parkoviska na maximum, môže zvýšený dopravný ruch negatívne ovplyvňovať oddychovú funkciu územia.

3.4 VPLYVY NA KULTÚRU A PAMIATKY

Úpravami na železnici a realizáciou parkoviska nebudú ovplyvnené kultúrne a historické pamiatky. Napriek tomu je pri následnej príprave potrebné postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu a stavebného zákona č. 50/1976 Z.z. a realizovať záchranný archeologický prieskum.

4 HODNOTENIE ZDRAVOTNÝCH RIZÍK

Z hľadiska zdravotných rizík je vzhľadom na charakter činnosti vo vzťahu k obyvateľstvu relevantné posudzovať vplyvy hluku a znečisťovania ovzdušia.

Možné vplyvy na obyvateľstvo aj vo väzbe na jeho zdravotný stav sú uvedené v časti 3.1 tejto kapitoly. V tejto časti sú doplnené východiská pre vyhodnotenia hluku a emisií na zdravie obyvateľstva.

Hluk

Kritériom pre posudzovanie vplyvov hluku na obyvateľstvo je vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Pre kategóriu územia III. - územie ako v kategórii II., ale v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh, letísk a pre mestské centrá platia tieto prípustné hodnoty hluku (ekvivalentné hladiny A zvuku):

deň	(6:00-18:00):	60 dB
večer	(18:00-22:00):	60 dB
noc	(22:00-6:00):	50 dB.

Hluková štúdia v súvislosti s prevádzkou železnice bola spracovaná spoločnosťou Klub ZPS vo vibroakustike v januári 2015.

Z výsledkov vyplynulo, že v súčasnosti sú prekračované určujúce veličiny hluku vo vonkajšom prostredí pre hluk železničných dráh pre kategóriu územia III v zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. (deň - 60 dB, večer - 60 dB, noc - 55 dB).

Zároveň konštatovala, že prevádzka terminálu a parkoviska výrazne neovplyvní akustickú situáciu v záujmovom území.

Vzhľadom na neprimeranú hlukovú situáciu obytných domov pri železnici na Agátovej ulici, navrhol spracovateľ hlukovej štúdie vybudovanie protihlukovej steny o výške 3 m po pravej strane v smere staničenia v km 46,300 - 46,540 v dĺžke 240 m.

Vibrácie

Podľa skúseností z výstavby a prevádzky železníc, vibrácie nepredstavujú z hľadiska zdravotných rizík významný faktor a ovplyvňujú skôr stavebné objekty v okolí tratí, čo bude potrebné preveriť v ďalšej etape prác.

Znečistenie ovzdušia

Špeciálne posúdenie vplyvov znečisťovania ovzdušia železničnou dopravou na báze elektrickej trakcie nie je vzhľadom na charakter činnosti potrebné vykonať na báze rozptylovej štúdie. Podobne dlhodobé parkovanie jednotlivých vozidiel na parkovisku s minimálnou výmenou automobilov nemôže ovplyvniť obyvateľstvo nachádzajúce sa minimálne v 100 metrovej vzdialenosti.

Dopravná nehodovosť

Otázku dopravno-bezpečnostnej situácie treba vnímať predovšetkým v regionálnom kontexte, ktoré súvisí so znížením počtu vozidiel vstupujúcich do Bratislavy. Tým sa vytvárajú predpoklady pre zníženie dopravnej nehodovosti v hlavnom meste.

Na lokálnej úrovni predstavuje už spôsob technického riešenia prepojenia zastávok na jednotlivých druhoch komunikácií prevenciu pred prípadnými nehodami. V súvislosti s predĺžením Saratovskej ulice dôjde aj k zníženiu dopravného zaťaženia Agátovej ulice a tým k jej skľudneniu, čo v konečnom dôsledku tiež prispeje k zlepšeniu dopravno-bezpečnostnej situácie.

Z uvedeného vyhodnotenia vyplýva, že výstavba a prevádzka posudzovanej stavby nebude pre obyvateľstvo predstavovať riziko z hľadiska ohrozenia zdravia. Navyše vybudovanie navrhovanej protihlukovej steny vylepší v podstatnej miere podmienky bývania v blízkosti železnice.

5 ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA

Posudzovaná činnosť nezasahuje do žiadnych veľkoplošných ani maloplošných území národnej sústavy chránených území, vyčlenených v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení. Platí tu prvý stupeň ochrany.

Posudzovaná činnosť nezasahuje do žiadnych území európskej sústavy chránených území – NATURA 2000. Platí tu prvý stupeň ochrany.

6 POSÚDENIE OČAKÁVANÝCH VPLYVOV Z HĽADISKA ICH VÝZNAMNOSTI A ČASOVÉHO PRIEBEHU PÔSOBNIA

Sumárne zhodnotenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a rozloženia časového pôsobenia na obdobie výstavby a prevádzky bolo vyhodnotené verbálne numerickou stupnicou (tzv. rating systém) pre najhorší stav spoločne pre všetky varianty.

Jednotlivým indikátorom sa prideliť bodové hodnoty, pričom bola použitá škála od + 5 (pozitívny vplyv) do - 5 (negatívny vplyv). Krajné hodnoty možno považovať za extrémne, mimoriadneho významu. Kritériám boli priradené relatívne hodnoty, vyjadrujúce mieru vplyvu v porovnaní s týmito extrémnymi hodnotami. Tam, kde to bolo možné, sa pri hodnotení kritérií porovnával rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. nulovému variantu.

Body boli pridelované na základe nasledovnej škály verbálnej významnosti:

- 0 minimálny až zanedbateľný vplyv
- 1 vplyv mierny, lokálny, krátkodobý, eliminovateľný dostupnými prostriedkami, minimálny rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 2 vplyv stredného významu, s dlhou dobou pôsobenia, zmierniteľný dostupnými prostriedkami, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 3 významný vplyv, s dlhodobým pôsobením na malom území alebo krátkodobým pôsobením na väčšom území, zmierniteľný ochrannými opatreniami, podstatný rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 4 veľmi významný vplyv, zásah veľkého územia, zmierniteľný náročnými prostriedkami alebo kompenzáciami, rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante je veľmi výrazný
- 5 vplyv extrémneho významu, s dlhodobým a územne rozsiahlym pôsobením, význame zhoršujúci (alebo zlepšujúci) súčasný stav územia, zmierňujúce opatrenia sú technicky nerealizovateľné alebo mimoriadne náročné.

Tab. 13 Vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
Vplyvy na obyvateľstvo			
Pohoda a kvalita života	Kvalita obytného prostredia	-1	0
	Bariérový vplyv	0	0
	Ovplyvnenie scenérie krajiny	0	0
	Ponuka pracovných príležitostí v dotknutej obci	0	0
Zdravotné riziká	Hluk	-2	-1
	Emisie	-2	-1
	Vibrácie	-1	0
Vplyvy na prírodné prostredie a chránené územia			
Horninové prostredie	Ovplyvnenie ložísk surovín	0	0
	Narušenie stability horninového prostredia	-3	+3
	Znečistenie horninového prostredia	-2 *	0

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
Ovzdušie	Ovplyvnenie kvality ovzdušia	-1	+1 až +2
	Mikroklimatické zmeny	0	+1
Povrchové vody	Ovplyvnenie kvality povrchových vôd	0	0
	Ovplyvnenie režimu povrchových vôd	0	0
Podzemné vody	Ovplyvnenie kvality podzemných vôd	-2 *	0
	Ovplyvnenie režimu podzemných vôd	0	-1
Pôda	Záber pôd	-3	0
	Mechanická degradácia a kontaminácia pôd	0	0
	Erózia pôd	0	0
Biota	Výrub stromovej a krovinnej vegetácie	-2	0
	Ovplyvnenie vzácných biotopov	0	0
	Ovplyvnenie migrácie	0	0
	Vplyvy na ÚSES	0	0
Chránené územia	Veľkoplošné a maloplošné chránené územia	0	0
	Chránené druhy	0	0
	Chránené stromy	0	0
	Územia európskeho významu a chránené vtáčie územia	0	0
	Chránené vodohospodárske oblasti	0	0
	Ochranné pásma prírodných zdrojov minerálnych a termálnych vôd	0	0
Vplyvy na urbánny komplex a využitie krajiny			
Priemysel a služby	Obmedzovanie alebo rozvoj priemyselnej výroby a služieb	-1	+1
	Zásah do priemyselných areálov	0	0
Rekreácia a cest. ruch	Obmedzovanie alebo rozvoj rekreácie a cestovného ruchu	-3 až -4	+1/-1
	Zásah do areálov rekreácie a športu	0	0
Poľnohospodárstvo	Záber poľnohospodárskej pôdy	-2	0
	Vplyv na poľnohospodársku produkciu	-1	0
	Zásah do poľnohospodárskych areálov	0	0
	Delenie honov	0	0
	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	-1	0
Lesné hospodárstvo	Záber plôch lesnej pôdy	0	0
	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	0	0
Vodné hospodárstvo	Vplyv na vodné stavby	0	0
	Vplyv na ochranné pásma vodných zdrojov	0	0
Odpadové hospodárstvo	Vplyv na zariadenia odpadového hospodárstva	0	0
	Tvorba odpadov	-2	-1
Dopravná a iná infraštruktúra	Zaťaženosť miestnych komunikácií	-2	+2
	Obmedzovanie dopravy v dôsledku výstavby	-2	0
	Vplyvy na inžinierske siete v území	-2	0
Kultúrne pamiatky	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru sídla	-1	0
	Vplyvy na archeologické náleziská	+1	0

* vplyv potenciálny, napr. vplyv v prípade havárie.

Z uvedeného vyhodnotenia vyplýva, že obdobie výstavby trate bude spojená s významnými vplyvmi na životné prostredie predovšetkým z titulu záberu poľnohospodárskych pôd v rámci záhradkárskej osady a negatívneho ovplyvnenia rekreačnej, resp. oddychovej funkcie územia. Vplyv na obyvateľstvo bude mierne ovplyvnený nárastom intenzity využívania železničnej trate a parkoviska (hluk).

Uvedením terminálu (-ov) do prevádzky sa kvalita životného prostredia v sídle vylepší a dôjde ku kumulácii pozitívnych efektov sprevádzajúcich túto investíciu. Možno konštatovať, že nepriaznivé vplyvy výstavby a prevádzky činnosti nie sú takého charakteru a významu, aby boli prekážkou pre realizáciu zámeru. Významnejší dosah by mohli mať havarijné stavy (únik ropných látok počas výstavby), ktoré je potrebné ošetriť systémom preventívnych opatrení a havarijného zabezpečenia.

Všetky vplyvy navrhovanej činnosti boli vyhodnotené **vo vzťahu k platným právnym predpisom**. Medzi kľúčové patrili:

Ochrana ovzdušia

- § Zákon č. 137/2010 Z. z. o ovzduší
- § Vyhláška MPZPRR SR č. 360/2010 Z.z. o kvalite ovzdušia
- § Vyhláška MŽP SR č. 410/2012 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší.

Ochrana vôd

- § Zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov
- § Vyhláška MŽP SR č. 100/2005 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd
- § Zákon č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami

Ochrana prírody

- § Vyhláška č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení,
- § Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení.

Odpadové hospodárstvo

- § Zákon č. 223/2001 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov
- § Vyhláška MŽP SR č. 310/2013 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov
- § Vyhláška MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov

Ochrana zdravia

- § Zákon č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- § Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí

Ochrana poľnohospodárskeho pôdneho fondu

- § Zákon č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskeho pôdneho fondu

Ochrana pamiatok

- § Zákon č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu

Územné plánovanie a stavebný poriadok

§ Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení zmien a doplnkov zákona, s prislúchajúcimi vykonávacími vyhláškami

Z posúdenia vyplýva, že realizáciou navrhovaných opatrení je zabezpečený súlad navrhovanej činnosti s vyššie uvedenými právnymi predpismi.

Synergické a kumulatívne vplyvy

Synergické a kumulatívne aspekty navrhovanej aktivity sa môžu prejavíť vo väzbe na súčasný stav v dvoch polohách. Jedna predstavuje zohľadnenie súčasného, resp. navrhovaného využívania železničnej trate bez ohľadu na budovanie terminálu a druhá existenciu predĺženia Saratovskej ulice a električkovej trate smerom k nákupnému centru. V prvom prípade bol nárast dopravy na železnici zohľadnený pri spracovaní hlukovej štúdie. Druhý prípad bol riešený samostatným posudzovaním vplyvov na životné prostredie ešte v roku 2008, keď bol spracovaný zámer "Polyfunkčné územie Lamačská brána, Bratislava a následne v sérii oznámení o zmene, posledne v máji 2014 - "Polyfunkčné územie Lamačská brána - Predĺženie Saratovskej".

Prírastok hluku, súvisiaci so situovaním terminálu vrátane parkoviska, nie je podľa hlukovej štúdie významný.

Na základe vykonaného hodnotenia vplyvu výstavby terminálu a parkoviska na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia obyvateľstva, sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie navrhovanej činnosti, ktoré by malo za následok významnejšie zhoršenie stavu v dotknutom území, k čomu prispeje aj návrh protihlukovej clony. Z titulu vyššieho využívania železničnej trate sa očakáva pozitívny vplyv investície na dopravnú situáciu v Bratislave a tým aj na kvalitu životného prostredia a na komfort cestovania.

7 PREDPOKLADANÉ VPLYVY PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE

Realizácia terminálov integrovanej osobnej dopravy ako celku a taktiež jednotlivých terminálov vytvorí podmienky pre skvalitnenie dopravy v rámci Bratislavského regiónu. Vplyvy činnosti môžu byť na regionálnej úrovni len v pozitívnej rovine a to platí aj pre vplyvy presahujúce štátnu hranicu.

8 VYVOLANÉ SÚVISLOSTI, KTORÉ MÔŽU SPÔSOBIŤ VPLYVY S PRIHLIADNUTÍM NA SÚČASNÝ STAV ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA V DOTKNUTOM ÚZEMÍ

Súčasný stav životného prostredia v dotknutom území nemá taký charakter, aby mohol významnejším spôsobom ovplyvniť, resp. znásobiť vplyvy vyplývajúce z posúdenia činnosti.

9 RIZIKÁ SPOJENÉ S REALIZÁCIOU ČINNOSTI

Navrhovaná železničná zastávka Bratislava Lamačská brána má byť prestupným bodom pre využitie električkovej dopravy v ceste obyvateľov Záhoria do centra Bratislavy. Súčasne by mala byť cieľovým bodom pre návštevníkov obchodných centier pripravovaných do výstavby v lokalite Bory.

Významným rizikovým faktorom, ktorý ovplyvňuje realizáciu tejto železničnej zastávky z hľadiska realizácie sú neznáme termíny

- predĺženia Saratovskej ulice – až jej výstavbou a výstavbou mostného objektu pod žel. traťou sa umožní prestup na linky MHD a prístup do lokality Bory,
- predĺženia električkovej trate z Dúbravky do lokality Bory.

Nástupiská zastávky sú sčasti situované do vzostupnice smerového oblúka 1100 m s prevýšením zníženým 89 mm a rizikovým faktorom je nesúlad:

- s platným predpisom Ž11 Všeobecné zásady a technické požiadavky na modernizované trate ŽSR rozchodu 1435 mm ktorý v čl. 63 uvádza, že nové nástupisko môže byť len pri koľaji s prevýšením do 60 mm,
- s platnou STN 736360 Geometrická poloha a usporiadanie koľaje žel. dráh normálneho rozchodu ktorá v čl. 4.3.2.5 uvádza, že novozriadené nástupisko nesmie byť pri koľaji s prevýšením 100 mm a nemalo by byť v koľaji s prevýšením viac ako 60 mm,

pričom nie je známe či pre túto skutočnosť bude možné získať „výnimku“. Je potrebné uviesť, že už v dnešnej dobe je použité prevýšenie charakterizované ako „znížené“ pre rýchlosť 120 km/hod. čo obmedzuje možnosť výhľadového zvýšenia rýchlosti pri akejkoľvek modernizácii trate.

Na základe analýzy vplyvov výstavby a prevádzky trate neočakávame za normálnych okolností riziká, ktoré by mohli ohroziť zdravie ľudí alebo poškodiť životné prostredie.

Hlavným rizikom realizácie činnosti z hľadiska vplyvu na životné prostredie je možnosť vzniku havárií pri preprave nebezpečných látok. Minimalizácia takéhoto rizika sa zabezpečuje sústavou právnych noriem platných pre oblasť železničnej dopravy. Z hľadiska ochrany vôd bude potrebné spracovať pre vybrané úseky trate havarijný plán, v zmysle zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z.z.

10 ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA

10.1 TECHNICKÉ OPATRENIA

Cieľom opatrení zahrnutých do kategórie technických je čo najväčšie zmiernenie, prípadne eliminácia negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky trate na jednotlivé zložky životného prostredia, prostredníctvom dostupných a technicky realizovateľných postupov. Väčšina navrhovaných opatrení má charakter rutinných postupov, ktoré sa uplatňujú pri spracovaní technického riešenia a budú zahrnuté do projektovej dokumentácie posudzovanej trate.

Nasledovný návrh technických opatrení je spracovaný osobitne pre jednotlivé vyčlenené kategórie životného prostredia. Niektoré z opatrení majú všeobecnú platnosť, iné sú špecifikované výhradne pre určité ovplyvnené javy, resp. územia.

Ovzdušie a klíma

Opatrenia počas výstavby

Pri výstavbe a prestavbe trate a parkoviska sa očakávajú počas výstavby vplyvy na ovzdušie najmä v dôsledku zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy. Nákladnú dopravu je potrebné v maximálne možnej miere odkloniť od obytných zón obce.

Za dlhšie trvajúceho bezzrážkového obdobia je potrebné vykonávať postrekovanie nielen prístupovej cesty, ale aj odhrňovanej pôdy.

Opatrenia počas prevádzky

Na zmiernenie dopadu imisií počas prevádzky trate na okolitú zástavbu budú realizované vegetačné úpravy priestoru medzi traťou a bývaním. Okrem tejto funkcie bude výsadba priaznivo ovplyvňovať estetické vnímanie železnice.

Hluk

Realizovať protihlukové opatrenia navrhnuté na ochranu obyvateľstva - protihlukovú stenu 3 m vysokú a 464 m dlhú. Navyše odporúčame realizovať zo západnej aj východnej strany parkoviska izolačnú zeleň s cieľom minimalizovať dopady z automobilovej dopravy (Saratovská, parkovisko).

Povrchové a podzemné vody

V rámci PD preveriť vhodnosť podložia pre umiestnenie vsakovacích systémov (parkovisko).

Zvláštnu pozornosť je potrebné venovať ochrane vôd v priebehu výstavby, kedy je zvýšené riziko úniku nebezpečných látok, hlavne pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov. Pri stavebných prácach bude potrebné zabezpečiť bezporuchovú prevádzku stavebných mechanizmov a vykonať ďalšie preventívne opatrenia na ochranu podzemných a povrchových vôd.

Ochrane podzemných a povrchových vôd je potrebné venovať pozornosť aj pri zriaďovaní a prevádzke stavebného dvora. Hlavnými zásadami je zriaďovanie dvorov na spevnených plochách, odkanalizovanie zariadenia, zabezpečenie skladov a mechanizmov proti únikom nebezpečných látok.

Ochrana vôd pri prevádzke trate môže byť zabezpečená po technickej stránke napr. výhybkami bez použitia oleja, resp. s minimom oleja, používaním bezolejových transformátorov (pokiaľ to je možné) a v prípade pozemných stavieb ich riadnym odkanalizovaním cez odlučovač ropných látok (v prípade parkovacích plôch).

Odpady

Zabezpečiť zneškodnenie odpadov vzniknutých počas výstavby aj počas prevádzky podľa zákona č. 223/2001 Z.z. o odpadoch. V čo najväčšej miere zabezpečiť využitie drevnej hmoty pri výrube stromovej a krovinej vegetácie (pre energetické účely). Dôraz musí byť dávaný na recykláciu odpadu z pôvodných štrkových lôžok.

Reliéf a horninové prostredie

Zásahy do reliéfu sú spojené predovšetkým s budovaním násypu. Tieto zásahy úzko súvisia aj so scenerickým aspektom trate. Zásahy budú zmiernené vegetačnými úpravami - revitalizáciou sprievodnej zelene, ozelenením svahov násypov a estetickým stvárnením oporného múru.

Výkopová zemina, ktorej geotechnické vlastnosti neumožnia jej spätné využitie do násypu železničného telesa (aj v rámci iného terminálu) bude trvalo uložená na depóniách, ktoré budú určené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, resp. zhotoviteľom stavby.

Nerastné suroviny

V záujme ochrany prírody a prírodných zdrojov pri získavaní stavebných surovín potrebných na výstavbu cesty odporúčame využiť existujúce ložiská nerastných surovín.

Biota

Na minimalizovanie identifikovaných významných vplyvov na biotu navrhujeme tieto opatrenia:

- ✓ výrub drevín a krovín doporučujeme realizovať v mimohniezdnom (X.-III.) a mimovegetačnom období;
- ✓ zabrániť pohybu strojov mimo stanovené prístupové komunikácie;
- ✓ vegetačné úpravy realizovať z pôvodných drevín;
- ✓ dôsledne sledovať, aby sa v záujmovom území nezačali ďalej šíriť druhy nepôvodné, invázne, ale aj druhy ruderálne.

Lokalizácia zariadení stavenísk

Jedným z vplyvov, ktoré sú vyvolané výstavbou alebo úpravou železničnej trate je lokalizácia zariadení stavenísk a ich následná prevádzka.

Z hľadiska minimalizácie vplyvov na životné prostredie je pri umiestňovaní a prevádzke zariadení stavenísk potrebné dodržať nasledovné zásady:

- ✓ zariadenia stavenísk umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od obytného územia;
- ✓ pri lokalizácii zohľadniť možnosť dopravného napojenia tak, aby doprava na zariadenia stavenísk neobťažovala obyvateľstvo;
- ✓ pre lokalizáciu stavebných dvorov využiť plochy poľnohospodárskej pôdy s nižšou produkčnosťou;
- ✓ zariadenia stavenísk zabezpečiť proti únikom nebezpečných látok do pôdy, podzemnej a povrchovej vody.

10.2 NÁVRH MONITORINGU

Cieľom monitorovania je sledovanie vplyvu výstavby a prevádzky trate na jednotlivé zložky životného prostredia, ako aj overenie funkčnosti navrhnutých zmierňujúcich a ochranných opatrení.

Na základe identifikovaných vplyvov a ich predpokladanej miery pôsobenia na životné prostredie a navrhnutých zmierňujúcich opatrení navrhujeme v prípade posudzovaného úseku trate monitorovanie nasledovných zložiek:

Hluk

V súvislosti s potrebou riešenia protihlukových opatrení realizovať pred, počas a po výstavbe monitoring hluku na preverenie účinnosti zrealizovaných PHS.

10.3 KOMPENZAČNÉ OPATRENIA

Na zmiernenie dopadu stavby na životné prostredie a vlastníkov pôdy budú realizované nasledovné kompenzačné opatrenia:

- náhrada za trvalý záber pozemkov
- náhrada za likvidovanú stromovú a krovitú zeleň v zmysle požiadaviek príslušného orgánu ochrany prírody.

10.4 VYJADRENIE K TECHNICKO-EKONOMICKEJ REALIZOVATEĽNOSTI OPATRENÍ

Navrhnuté opatrenia sú technicky realizovateľné a sú dosiahnuteľné cenovo dostupnými prostriedkami.

11 POSÚDENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, AK BY SA ČINNOSŤ NEREALIZOVALA (NULOVÝ VARIANT)

Celá koncepcia budovania terminálov integrovanej osobnej dopravy má naštartovať v regióne Bratislavy riešenie dlhodobého problému s verejnou osobnou dopravou a neúnosnou dopravnou situáciou v Bratislave prejavujúcou sa dopravnými zápchami (kongesciami) v čase ranných a poobedných dopravných špičiek.

Snaha o riešenie dopravy v Bratislave má dlhú históriu, ktorá začína na prelome 19. a 20. storočia budovaním električkovej siete. V sedemdesiatych rokoch minulého storočia sa zahájili prípravy na budovanie metra a v roku 1988 sa s výstavbou aj začalo. V roku 1990 boli práce na metre z dôvodu nedostatku financií zastavené a začalo sa uvažovať o ľahkej verzii metra s názvom VAL. Po nedohodnutí sa s francúzskym dodávateľom v roku 1998 sa ujala myšlienka prepojenia metra a železničnej siete, ktorá sa nakoniec pretavila do možnosti založenia nosného systému verejnej dopravy v Bratislave na báze existujúcej koľajovej dopravy - t.j. električky a železnice. Táto nová koncepcia bola rozpracovaná v štúdiu "Systém integrovanej osobnej dopravy v Bratislavskom regióne" a neskôr do roku 2010 bolo spracovaných ešte niekoľko ďalších štúdií a materiálov, ktoré v konečnom dôsledku odporučili posilnenie úlohy koľajovej dopravy na zabezpečenie dostatočnej kapacity pre uspokojenie prepravných potrieb obyvateľov aj návštevníkov Hlavného mesta SR.

Hlavné výsledky a odporúčania týchto štúdií a prieskumov je možné zhrnúť do nasledujúcich bodov:

- Prepojenie nového stredu Bratislavy s mestskou časťou Petržalka prostredníctvom koľajového systému
- Vybudovanie prestupných terminálov pri významných železničných staniciach v okolí Bratislavy
- Prepojenie železničného a električkového systému (tram-train)

V súčasnej dobe sú aktuálne platné závery zo štúdie uskutočniteľnosti citovanej v kapitole II.2 tohto zámeru s názvom "Koľajová infraštruktúra bratislavskej integrovanej dopravy" zo septembra 2012.

Tu sa uvádza, že problémom dopravy v Bratislave je popri zaistení plynulej premávky v meste aj skutočnosť, že do Bratislavy denne dochádza za prácou, vzdelaním, kultúrou približne 160 000 až 200 000 ľudí. Spádovú oblasť tvorí celý Bratislavský kraj, časť Trnavského, ale dnes už aj prihraničné oblasti Rakúska a Maďarska, kde si obyvatelia Bratislavy kupujú domy na bývanie.

Jednou z možností ako riešiť problém zvyšujúcej sa intenzity IAD a jej ekologickosti je vytvorenie IDS, ktorého veľká časť prepravných výkonov by bola zabezpečovaná vysokokapacitným dopravným systémom (koľajová doprava - železničná a električková), ktorý by uspokojil zvyšujúce sa požiadavky na kvalitnú dopravu s rešpektovaním požiadaviek na ochranu životného prostredia.

Ako už bolo v úvode zámeru uvedené závery štúdie odporučili nasledovné investície:

- Zavedenie integrovaného dopravného systému v Bratislave a Bratislavskom samosprávnom kraji a realizácia súvisiacich nadväzujúcich investícií:
 - výstavba **siedmych terminálov integrovanej osobnej prepravy** na železničných tratiach na území Bratislavy Devínska Nová Ves - zastávka, **Lamačská brána**, Patrónka, Mladá Garda, Trnávka, Ružinov a Vrakuňa.
 - výstavba troch terminálov integrovanej osobnej prepravy v regióne - Malacky, Pezinok, Senec
 - výstavba piatich parkovísk P&R (Lamačská brána, Nové Košariská, Zohor, Pezinok, Ivanka pri Dunaji)
- Rekonštrukcia električkových tratí, ktoré sú v zlom technickom stave:
 - električková trať v Dúbravke
 - električková trať na Hlavnú stanicu
- Predĺženie električkových tratí:
 - Vajnory
 - Ružinov
 - Bory
- Výstavba električkovej trate v úseku Šafárikovo námestie - Bosákova - Janíkov Dvor zahŕňajúca okrem iného aj:
 - rekonštrukciu Starého mosta
 - vybudovanie električkového depa Janíkov Dvor
 - nákup nových električiek pre zaistenie premávky na novom úseku

V prípade nasledujúcich projektov, u ktorých nebola splnená iba podmienka na ekonomickú efektívnosť, nie je možné stopercentne vylúčiť, že v budúcnosti by mohlo dôjsť k zmene vstupných parametrov, ktoré by mohli znamenať zmenu v záveroch ekonomického posúdenia. Jedná sa o nasledovné projekty s podmienkami na pokračovanie projektovej prípravy.

- Pokračovať v príprave projektu podpovrchovej železničnej trate pre regionálnu dopravu v úseku Predmestie - Filiálka iba v tom prípade, žebude preukázaná jej ekonomická prijateľnosť, a to za podmienky, že nebude realizovaná ďalšia etapa (tunelové vedenie pod tunelom do stanice Petržalka). V tomto je odporúčané koncipovať stanicu Filiálka ako hlavnú pre prímestské vlaky, s čo najbližšími prestupovými vzdialenosťami na MHD v Trnavskom mýte
- Koncipovať projekt novej železničnej trate Predmestie - Filiálka v takej podobe, aby bolo umožnené jej pokračovanie v budúcnosti (zamedzenie riešenia dead-end).

Ako vidieť z odprezentovaných predstáv na riešenie dopravnej situácie v Bratislave, predstavujú navrhované aktivity jednu veľkú skladačku, ktorá má význam ako celok. Ani jedno z navrhovaných riešení samo o sebe nerieši problém Bratislavy. Až realizácia všetkých opatrení môže priniesť pozitívnu zmenu v doprave. Preto, ak by sa nerealizoval terminál vrátane parkoviska, vypadol by jeden zo stavebných kameňov, na ktorých je postavená nová dopravná koncepcia Bratislavy.

Na lokálnej úrovni by nerealizácia zámeru ponechala existujúcu časť záhradkárskej osady, ale zároveň by neumožnila návštevu nákupného centra Bory prostredníctvom vlakovej dopravy, čo bude znamenať naďalej preferovanie IAD a tiež by neumožnila

odstavenie vozidiel ľudí vstupujúcich do Bratislavy zo Záhoria, ktorí by tak mohli pokračovať v ceste vlakom.

Jedná sa o ponuku v území, ktorá sa v prípade realizácie časom uchyťí a vytvorí nový a zaujímavý prvok osobnej dopravy v dopravne zaťaženom meste.

Preto porovnanie nulového a navrhovaného variantu z hľadiska vývoja dopravy v hlavnom meste vyznieva jednoznačne v prospech navrhovaných variantov riešenia terminálu integrovanej osobnej dopravy.

12 POSÚDENIE SÚLADU ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU A ĎALŠÍMI RELEVANTNÝMI STRATEGICKÝMI DOKUMENTAMI

Posúdenie navrhovanej činnosti vo vzťahu ÚPN hlavného mesta SR Bratislavy, ktorý bol schválený 31.5.2007 uznesením Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy č. 123/2007 a jeho záväzná časť bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením hlavného mesta SR Bratislavy č. 4/2007 zo dňa 31.5.2007 v znení zmien a doplnkov.

Pre časť záujmového územia v k.ú. Lamač je v záväznej časti definované funkčné využitie územia – zmiešané územia obchodu, výrobných a nevýrobných služieb kód 502 D, t.j. plochy slúžiace predovšetkým pre umiestnenie drobných obchodných a servisných prevádzok a súvisiacich administratívnych objektov, ktoré podstatne nerušia ostatné funkcie umiestnené v okolí.

Funkčné využitie prevládajúce: zariadenia obchodu, služieb výrobných a nevýrobných

Funkčné využitie prípustné: nerušiaci výroba, sklady, skladovacie plochy, ako aj navrhované činnosti - odstavné státi a parkoviská, komunikácie vozidlové, zariadenia a vedenia technickej vybavenosti pre obsluhu územia, drobná architektúra a mobiliár, cyklistické trasy, pešie komunikácie a zeleň líniová a plošná.

Funkčné využitie neprípustné : okrem iného záhradkárske osady a lokality.

Tab.3. Regulatívy intenzity využitia rozvojových území pre vonkajšie mesto – mestské časti: Podunajské Biskupice, Vrakuňa, Rača, Vajnory, Devín, D.N.Ves, Dúbravka, Záhorská Bystrica, Lamač, Rusovce, Jarovce a Čunovo stanovuje pre kód D IPP max 0,9 pre č. funk. 502 priestorové usporiadanie rôzne formy zástavby, areály s priemernou podlažnosťou 2-3, index zastavanej plochy max. 0,40 a koeficient zelene min. 0,15.

Navrhovaní činnosť je v súlade s časťami:

C.7. Zásady a regulatívy umiestnenia verejného dopravného vybavenia časť 7.4 Železničná doprava:

- rešpektovať ochranné pásma železničných tratí (aj ako súčastí multimodálnych koridorov): E61 Kúty – Bratislava
- rešpektovať zámer na integráciu prímestskej železničnej a mestskej hromadnej dopravy dobudovaním osobných železničných zastávok na území mesta

C.8. Nemotorické dopravy (pešia a cyklistická) :

- rezervovať plochy pre výstavbu ostatných hlavných cyklistických trás

C.16 Zoznam verejnoprospešných stavieb,

16.1 Dopravné systémy,

16.1.1 Zoznam stavieb vo verejnom záujme:

2. Stavby ZÁKOS-u:

D7. predĺženie Saratovskej a úprava cesty II/505 po diaľnicu D2

4. Stavby na dráhe :

D54. nosný systém MHD v celom rozsahu trasy A: Dúbravčice – Centrum – Predmestie;

D55. výstavba električkových tratí Dúbravka - Devínska Nová Ves

16.1.2. Zoznam verejnoprospešných stavieb

4. Trasy pre cyklistickú dopravu

D80. hlavné mestské trasy: Dúbravská trasa (dobudovanie),

13 ĎALŠÍ POSTUP HODNOTENIA VPLYVOV

Posudzovaná investičná akcia predstavuje výstavbu terminálu osobnej integrovanej prepravy pozostávajúceho z nástupísk, zastávok, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení na existujúcej železničnej trati. V danom prípade je súčasťou terminálu aj parkovisko typu P&R s 370 parkovacími miestami. Terminál je riešený v jednom variante.

V zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie je činnosť zaradená do kapitoly 9. Infraštruktúra, položky 16. Projekty rozvoja obcí vrátane b) statickej dopravy od 100 do 500 stojísk – zisťovacie konanie. Vzhľadom na silnú previazanosť zámeru na nákupné centrum Bory bol tento spracovaný jednovariantne.

Projekt terminálov integrovanej osobnej prepravy (TIOP) vychádza z nového prístupu k riešeniu verejnej dopravy v Bratislave, zakotvenému v štúdiu uskutočniteľnosti "Košajová infraštruktúra bratislavskej integrovanej dopravy" zo septembra 2012. Štúdia uskutočniteľnosti, spracovaná zoskupením odborných organizácií pod vedením STAR EU, a.s., zhrnula výsledky a odporúčania dovtedy vypracovaných štúdií a analýz, ktoré sa venovali problematike riešenia neuspokojivej situácie vo verejnej doprave v Bratislave a jej okolí. Výstupy zo štúdie preukázali, že pre skvalitnenie a zatriktívnenie verejnej dopravy v Bratislave sú nevyhnutné výrazné investície do infraštruktúry košajovej dopravy a do zavedenia integrovaného dopravného systému.

Medzi odporúčané investície boli okrem výstavby, predĺženia a rekonštrukcie vybraných električkových tratí zahrnuté aj výstavba piatich parkovísk P&R, troch terminálov integrovanej osobnej prepravy v regióne - Malacky, Pezinok, Senec a výstavba **siedmich terminálov integrovanej osobnej prepravy** na železničných tratiach na území Bratislavy Devínska Nová Ves zastávka, Lamačská brána, Patrónka, Mladá Garda, Trnávka, Ružinov a Vrakuňa.

Z hľadiska urbanistického je zastávka umiestnená na území mestskej časti Dúbravka, lokalita Dúbravčice, v priestore medzi ulicami Agátová (severne od Agátovej ulice) a cestou II/505. V predmetnej lokalite sa dnes buduje nákupné centrum Lamač Bory. V súvislosti s výstavbou nákupného centra sa pripravuje aj predĺženie Saratovskej ulice a vo výhľade aj predĺženie električkovej trate.

Zastávka **Bratislava - Lamačská brána** bude situovaná na dvojkoľajnej koridorovej trati č. IV v medzistaničnom úseku ŽST Bratislava Lamač – ŽST Devínska Nová Ves. Je elektrifikovaná striedavou elektrickou trakciou 25kV/50Hz.

Navrhovaná zastávka (nástupisková hrana) je v staničení km 46,301 – 46,480. Zastávka je navrhovaná priestore pred budúcim žel. mostom nad predĺženou Saratovskou ulicou v smere od Devínskej Novej Vsi. Dve nástupištia, každé na vonkajšej strane traťových koľají budú dĺžky 180 m a voľnej šírky 3,5 m, výška nástupnej hrany nad STKP bude 550 mm. Na nástupištiach budú prístrešky pre cestujúcich a miestnosť pre umiestnenie technologických zariadení. Prístup na nástupištia bude riešený vo všetkých variantoch schodišťami a výťahmi samostatne pre každé nástupisko s využitím existujúcich chodníkov vedených pod mostnými objektmi

Zastávka je situovaná prevažne v priamej koľaji a čiastočne v prechodnici oblúka s polomerom 1100 m, s prevýšením 89 mm zníženým pre rýchlosť 120 km/hod. Staničenie zastávky cca žkm 46,250 až 46,432, poloha je limitovaná budúcou výstavbou železničného mosta na predĺžení Saratovskej ulice a dĺžkou prechodových úsekov železničného spodku za oporou mosta.

Realizácia zastávky je však podmienená stavbou predĺženia Saratovskej ulice, v rámci ktorej sa vybuduje mostný objekt, ktorý umožní prestup jednak medzi nástupiskami ale aj prístup do nákupného centra Bory.

Očakáva sa, že terminál bude využívaný hlavne dvomi skupinami obyvateľstva. Prvá skupina sú návštevníci Bratislavy zo Záhoria, ktorí odstavia vozidlá na záchytnom parkovisku a na cestu do centra použijú osobný vlak. Druhá skupina sú ľudia, ktorí smerujú do nákupného centra a prídu buď vlakom alebo autom a uprednostnia parkovisko pri termináli.

Časové relácie vlakovej dopravy predpokladajú časovú dostupnosť zo zastávky Lamačská brána do ŽST Devínska Nová Ves 5,5 min. a do Bratislava hl. stanica 12,5 min.

Pre dosiahnutie základného **30 - minútového taktu** nie sú potrebné žiadne investičné akcie, ale vzniknú isté obmedzenia v trasovaní nákladných vlakov v špičkovom období. Pre dosiahnutie stredného **20 minútového taktu** je nutných niekoľko úkonov, ktoré je možné považovať za reálne a uskutočniteľné.

Vzdialenosť zastávky MHD (súčasná) od navrhovanej železničnej zastávky je rozdielna, keďže nie je vybudovaný na zastávke podchod pre cestujúcich. Vzďialenosť nástupiska na strane centra Bory (smer Devínska Nová Ves) je cca 220 m, vzdialenosť nástupiska na strane Agátovej ulice (smer Bratislava) je cca 350 m pri využití existujúceho mostu v žkm 46,390.

Výhľadovo je možné predpokladať, že s cieľovou dostavbou lokality Bory budú zavedené aj iné linky MHD, resp. dôjde k presmerovaniu liniek MHD po predĺženej Saratovskej ulici.

V rámci spracovania zámeru boli posúdené vplyvy výstavby a prevádzky terminálu a záchytného parkoviska, a to tak pozitívne, ako aj negatívne.

Medzi hlavné **negatívne vplyvy** možno zaradiť:

- ✓ záber poľnohospodárskej pôdy (záhradkárska osada);
- ✓ výrub drevinných porastov v okolí trate a v priestore záhrad;
- ✓ potreba výkupu záhrad od majiteľov
- ✓ ovplyvnenie obyvateľstva počas výstavby.

- ✓ ovplyvnenie športovo relaxačného a spoločenského areálu Family & Business Club Penati z titulu výstavby a prevádzky parkoviska

Najvýznamnejším predpokladaným **pozitívnym vplyvom** realizácie zámeru je:

- ✓ príspevok k zníženiu dopravného zaťaženia hlavného mesta
- ✓ zmiernenie dopadov automobilovej dopravy na obyvateľstvo mesta
- ✓ zmiernenie dopadov dopravy na kvalitu ovzdušia
- ✓ lokálne pozitívne ovplyvnenie obytného prostredia v zástavbe pri Agátovej ulici (výstavba protihlukovej steny).

Zámer je plne v súlade s ÚPN hlavného mesta SR Bratislavy.

Posúdenie vplyvov na životné prostredie neidentifikovalo žiadne vplyvy, ktoré by navrhovanú činnosť spochybňovali a ktoré by mohli vytvárať protiváhu benefitu, ktorý sa očakáva od využívania terminálov na železničnej trati. Zvýšenie hluku nebude podľa hlukovej štúdie významné a vplyvy parkoviska je možné zmierniť výsadbou izolačnej zelene.

Spracovateľ odporúča ukončiť proces posudzovania vplyvov vydaním rozhodnutia zo zisťovacieho konania s tým, že sa do rozhodnutia zapracujú návrhy opatrení uvedené v kapitole IV.10 a prenesú sa do následnej projektovej dokumentácie, resp. územného rozhodnutia.