EURÓPSKA ÚNIA
Kohézny fond
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020

MINISTERSTVO
DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

A

VYPRACOVAL Mgr. Tomáš ČERNOHOUS	ZODP.PROJEKTANT Mgr. Tomáš ČERNOHOUS	HL.INŽ.PROJEKTU Ing. Tomáš ŠIMOVIČ
KONTROLOVAL Ing. Tomáš ŠIMOVIČ	OKRES (OBVOD) STAVBY SENEC	
OBJEDNÁVATEĽ	ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY, BRATISLAVA KLEMENSOVA 8, 813 61 BRATISLAVA	

DOPRAVOPROJEKT, a.s.
DIVÍZIA BRATISLAVA II
832 03 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4

ŽSR, Záchytné parkoviská pre integrovaný dopravný systém (ďalej len „IDS") Bratislavského samosprávneho kraja v dopravných bodoch Zohor, Nové Košariská, Ivanka pri Dunaji a Pezinok

ŽST NOVÉ KOŠARISKÁ - ZÁCHYTNÉ PARKOVISKO PRE IAD

STUPEŇ ZÁMER	FORMÁT A4
DÁTUM 04.2019	Č.ZÁKAZKY 8617–00
MIERKA –	Č.ARCH. 8617–00
Č. PRÍLOHY **1**	Č.SÚPRAVY

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

OBSAH:

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI 3
1. Názov 3
2. Identifikačné číslo. 3
3. Sídlo. 3
4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa. 3
5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie. 3

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 3

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 3
1. Umiestnenie navrhovanej činnosti. 3
2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch. 5
3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie. 37
4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov. 38
5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice. 38
6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí. 38

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH 59

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE 75

VI. Prílohy 79
1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia 79
2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe 84
3. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti 85

VII. Dátum spracovania 89

VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia 89

IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa 89

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov.

Železnice Slovenskej republiky Bratislava

2. Identifikačné číslo.

31 364 501

3. Sídlo.

Klemensova 8, 813 61 Bratislava

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

DOPRAVOPROJEKT, a.s., Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava, tel. č. +421 2 50 23 41 11

Ing. arch. Gabriel Koczkáš
predseda predstavenstva

DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Kominárska 141/2,4
832 03 Bratislava - mestská časť Nové Mesto

Ing. Igor Jakubík
podpredseda predstavenstva a generálny riaditeľ
DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Kominárska 141/2,4
832 03 Bratislava - mestská časť Nové Mesto

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

Ing. Tomáš Šimovič (hlavný inžinier projektu)

DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Kominárska 141/2,4
832 03 Bratislava - mestská časť Nové Mesto
tel. č.: +421 2 50234 291
e-mail: simovic@dopravoprojekt.sk

Mgr. Tomáš Černohous (hlavný riešiteľ oznámenia)
DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava
832 03 Bratislava - mestská časť Nové Mesto
tel. č.: +421 903 702 788
e-mail: eiasea@gmail.com

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

ŽSR, Záchytné parkoviská pre integrovaný dopravný systém (ďalej len „IDS“) Bratislavského samosprávneho kraja v dopravných bodoch Zohor, Nové Košariská, Ivanka pri Dunaji a Pezinok
ŽST Nové Košariská – záchytné parkovisko pre IAD

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Umiestnenie navrhovanej činnosti.

Kraj:	Bratislavský
okres:	Bratislava II a Senec
obec:	Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava a Dunajská Lužná
umiestnenie pozemkov:	mimo zastavané územia obcí
katastrálne územie:	Podunajské Biskupice a Nové Košariská

parcelné číslo C-KN na k. ú. Podunajské Biskupice:

- 5810/10 - druh pozemku orná pôda, pozemok využívaný pre rastlinnú výrobu, na ktorom sa pestujú obilniny, okopaniny, krmoviny, technické plodiny, zelenina a iné poľnohospodárske plodiny alebo pozemok dočasne nevyužívaný pre rastlinnú výrobu,

parcelné čísla C-KN na k. ú. Nové Košariská:

- 805/2 – druh pozemku záhrada, pozemok prevažne v zastavanom území obce alebo v záhradkárskej osade, na ktorom sa pestuje zelenina, ovocie, okrasná nízka a vysoká zeleň a iné poľnohospodárske plodiny,
- 805/3 – druh pozemku ostatná plocha, pozemok, na ktorom je manipulačná a skladová plocha, objekt a stavba slúžiaca lesnému hospodárstvu,
- 805/234 – druh pozemku ostatná plocha, pozemok, na ktorom je manipulačná a skladová plocha, objekt a stavba slúžiaca lesnému hospodárstvu,
- 829 – druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti,
- 830/1 – druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je dvor,
- 831 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti,
- 841/7 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti,
- 841/8 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti,
- 841/9 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je dvor,
- 841/10 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti,
- 841/11 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti,
- 841/13 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti,
- 841/14 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je dvor,
- 873/1 – druh pozemku lesný pozemok, pozemok s lesným porastom, dočasne bez lesného porastu na účely obnovy lesa alebo po vykonaní náhodnej ťažby,
- 873/2 - druh pozemku orná pôda, pozemok využívaný pre rastlinnú výrobu, na ktorom sa pestujú obilniny, okopaniny, krmoviny, technické plodiny, zelenina a iné poľnohospodárske plodiny alebo pozemok dočasne nevyužívaný pre rastlinnú výrobu,
- 873/3 - druh pozemku ostatná plocha, pozemok, na ktorom je manipulačná a skladová plocha, objekt a stavba slúžiaca lesnému hospodárstvu,
- 873/4 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená ostatná inžinierska stavba a jej súčasti,
- 958/1 - druh pozemku orná pôda, pozemok využívaný pre rastlinnú výrobu, na ktorom sa pestujú obilniny, okopaniny, krmoviny, technické plodiny, zelenina a iné poľnohospodárske plodiny alebo pozemok dočasne nevyužívaný pre rastlinnú výrobu,
- 1030/2 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - cestná, miestna a účelová komunikácia, lesná cesta, poľná cesta, chodník, nekryté parkovisko a ich súčasti,
- 1031/1 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti,

- 1031/2 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - cestná, miestna a účelová komunikácia, lesná cesta, poľná cesta, chodník, nekryté parkovisko a ich súčasti,
- 1036/1 - druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti.

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

III.2.1. Opis technického a technologického riešenia pôvodného riešenia, pre ktoré bolo vykonané zisťovacie konanie.

V zámere navrhovanej činnosti „ŽSR, Záchytné parkovisko pre integrovaný dopravný systém BSK v dopravnom bode Nové Košariská“ (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 04/2013) bola pôvodne navrhovaná činnosť riešená variantne (variant A, variant B.1.a, variant B.1.b a variant B.1.c) a etapovite (1. etapa, cieľový stav). Všeobecne sa navrhovala kapacita parkoviska pre autá realizovaná v 1. časovej etape do cca 30 – 40 % z celkového počtu parkovacích stojísk. Táto kapacita bola limitovaná možnosťami priestoru, ktorý v príslušnej lokalite vychádzal zo základnej myšlienky umiestniť toto parkovisko, čo najbližšie ku konkrétnej stanici alebo zastávke. Parkoviská pre bicykle mali byť už v 1. časovej etape realizované v počte 50 bicyklov, čo predstavovalo už ich cieľový stav (vo všetkých variantoch na rovnakom mieste a v rovnakom počte). Z tohto dôvodu je okrem návrhu variantného umiestnenia parkoviska navrhovaný aj jeho rozsah ,ktorý bude realizovaný v 1. časovej etape a v následnej dostavbe do cieľového stavu. Pôvodne navrhované varianty boli:

- Variant A: Povrchové parkovisko umiestnené pozdĺž existujúceho železničného nástupiska po pravej strane železničnej trate v smere do Bratislavy a na prevažne spevnenej ploche využívanej ako parkovisko - rozsah 32 stojísk. Parkovacie stojiská boli navrhované šikmé a dopravný režim mala zabezpečovať jednopruhová a jednosmerná komunikácia. Samostatný vjazd na parkovisko mal byť od staničnej budovy a výjazd pred navrhovanou otočkou na miestnej komunikácii. Vjazd a výjazd mal byť regulovaný parkovacím systémom. Parkovisko malo byť oplotené s cieľom obmedziť voľný prístup mimo kontrolovaného vstupu a mal byť na neho vybudovaný chodník od existujúcej rampy pri staničnej budove. Druhý prístup sa navrhoval v mieste existujúceho konca nástupiska v smere na Bratislavu. Miestne dotknutá komunikácia v celom úseku od jej napojenia na cestu III/1053 po navrhovanú otočku sa mala rekonštruovať. Na konci úseku sa mala vybudovať otočka zabezpečujúca otáčanie autobusov miestnej linky a otáčanie nákladných vozidiel nepravidelnej dopravy (pred ňou boli navrhované 2 parkovacie státia pre nákladné automobily). Prístup do záhradkárskej osady po pravej strane železničnej trate v smere do Bratislavy mal zostať zachovaný. Súčasťou stavby malo byť aj vybudovanie zastávok autobusovej dopravy situovaných na ceste III/1053 a pred staničnou budovou. Tie mali byť prepojené chodníkom.
- Variant B.1.a: Povrchové parkovisko umiestnené pozdĺž existujúceho železničného nástupiska s rozsahom 32 stojísk (v rozsahu a polohe ako vo variante A) a parkovací dom s rozsahom 142 stojísk a pre bicykle. Parkovací dom mal byť dvojpodlažný. Dopravný režim mala zabezpečovať dvojpruhová, obojsmerná komunikácia. Umiestnenie parkovacieho domu si malo vyžadovať asanácie objektov existujúcej záhradkárskej osady (odstránenie chatiek a záhradných domčekov (s časti murované, s časti drevené), prenosných plechových buniek, oplotení, vzdušných rozvodov NN a výrub stromov a krovín). Súčasťou stavby malo byť aj vybudovanie zastávok autobusovej dopravy situovaných na ceste III/1053 a pred staničnou budovou. Tie mali byť prepojené chodníkom.
- Variant B.1.b: parkovací dom s rozsahom 142 stojísk a pre bicykle (v rozsahu a polohe ako vo variante B.1.a). Umiestnenie parkovacieho domu a vybudovanie prístupovej komunikácie si malo vyžiadať asanácie objektov existujúcej záhradkárskej osady (odstránenie chatiek a záhradných domčekov (s časti murované, s časti drevené), prenosných plechových buniek, oplotení, vzdušných rozvodov NN a výrub stromov a krovín). Dopravný režim mala zabezpečovať

dvojpruhová, obojsmerná komunikácia. Súčasťou stavby malo byť aj vybudovanie zastávok autobusovej dopravy situovaných na ceste III/1053 a pred staničnou budovou. Tie mali byť prepojené chodníkom.

- Variant B.1.c: Povrchové parkovisko umiestnené pozdĺž existujúceho železničného nástupiska s rozsahom 32 stojísk (v rozsahu a polohe ako vo variante A) a povrchové parkovisko s rozsahom 204 stojísk. Obidve parkoviská mali byť prístupné z existujúcej miestnej komunikácie. Súčasťou stavby malo byť aj vybudovanie zastávok autobusovej dopravy situovaných na ceste III/1053 a pred staničnou budovou. Tie mali byť prepojené chodníkom.

Okrem uvedeného boli súčasťou každého navrhovaného variantu aj príprava územia, parkovisko východne od staničnej budovy, technologický domček, rekonštrukcia cesty III/1053 v súvislosti s návrhom zastávky autobusovej dopravy na nej, zástavky autobusovej dopravy, rekonštrukcia miestnej dotknutej komunikácie od jej napojenia na cestu III/1053 po navrhovanú otočku, resp. po koniec autobusovej zástavky pre staničnou budovou (variant B.1.b), oplotenie, vegetačné úpravy, parkovací, informačný, kamerový, prenosový a bezpečnostný systém, dobíjacia stanica pre vozidlá s elektrickým pohonom a príslušné prvky technickej a dopravnej infraštruktúry.

Vzhľadom na vyššie uvedené boli navrhované aj preložky inžinierskych sietí, ktoré sa nachádzajú v území dotknutom stavbou (preložky sietí verejných prevádzkovateľov inžinierskych sietí, sietí v správe Železníc Slovenskej republiky a sčasti aj sietí v majetku a správe súkromných spoločností sídliacich bezprostredne pri navrhovanom parkovisku (optické káble ŽSR v dĺžke cca 280 m, traťové káble ŽSR v dĺžke cca 280 m, zabezpečovacie káble ŽSR v dĺžke cca 280 m, silnoprúdové káble a vzdušné rozvody NN ŽSR v dĺžke cca 130 m, silnoprúdové káble NN, vo vlastníctve Strabag v dĺžke cca 40 m a vodovod DN 150 vo vlastníctve Strabag v dĺžke cca 40 m).

Pôvodne navrhovaná bola nasledovná objektová sústava:

- prevádzkové súbory (PS 21-01 Parkovací automat, PS 22-01 Informačný systém, PS 22-02 Kamerový systém, PS 22-03 Poplachový systém narušenia a PS 22-04 Prenosový systém GSM),
- stavebné objekty (SO 02-01 Príprava územia, SO 07-01 Parkovisko, SO 07-02 Oplotenie, SO 07-03 Preložka oplotení RD, SO 07-03 Rekonštrukcia cesty III/1053, SO 07-04 Rekonštrukcia Vinohradníckej ulice, SO 07-05 Káblová chráničková trasa, SO 07-06 Preložka vodovodu DN 150 ZIPP/Strabag, SO 09-01 Odkanalizovanie, SO 10-01 Vegetačné úpravy, SO 13-01 Prístrešok HD, SO 13-02 Parkovisko pre bicykle, SO 20-01 Parkovací dom, SO 20-02 Technologický domček, SO 21-01 Preložka zabezpečovacích káblov ŽSR, SO 22-01 Optická kábelizácia, SO 22-02 Preložka optických káblov ŽSR, SO 22-03 Preložka traťových káblov ŽSR, SO 23-01 Osvetlenie parkoviska, SO 23-02 Prípojka NN, SO 23-03 Rozvody NN, SO 23-04 Rekonštrukcia 6 kV kábla ŽSR, SO 23-05 Rekonštrukcia NN káblov ŽSR, SO 23-06 Preložka vzdušných rozvodov NN, SO 23-07 Preložka silnoprúdových káblov NN ZIPP/Strabag a SO 23-08 Osvetlenie Vinohradníckej ulice).

Pôvodné umiestnenie navrhovanej činnosti bolo v Bratislavskom kraji, v okresoch Bratislava II a Senec, na katastrálnych územiach Dunajská Lužná a Podunajské Biskupice, konkrétne v rámci katastrálneho územia Nové Košariská na parc. č.:

- 958/1, 1031/1, 1031/2, 873/4, 873/1, 830/1, 841/7, 841/8, 841/9, 841/14, 841/13, 1030/1, 5814, 5816/19, 5810/10 - variant A,
- 958/1, 1031/1, 1031/2, 873/4, 873/1, 873/2, 830/1, 841/7, 841/8, 841/9, 841/10, 841/14, 841/11, 841/13, 1030/1, 5814, 5816/19, 5810/10 - variant B.1.a,
- 958/1, 1031/1, 1031/2, 873/4, 873/1, 873/2, 841/7, 841/8, 841/9, 841/10, 841/14, 841/11 - variant B.1.b,
- 958/1, 1031/1, 1031/2, 873/4, 873/1, 873/2, 830/1, 841/7, 841/8, 841/9, 841/10, 841/14, 841/11, 841/13, 1030/1, 1030/2 - variant B.1.c

a v rámci katastrálneho územia Podunajské Biskupice na parc. č. 5814, 5816/19, 5810/10.

Uvedené zisťovacie konanie bolo ukončené vydaním rozhodnutia Obvodného úradu životného prostredia Senec č. ŽP/EIA/1159/13-Gu, zo dňa 08. 08. 2013 podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov s výrokom, že navrhovaná činnosť sa nebude posudzovať podľa uvedeného

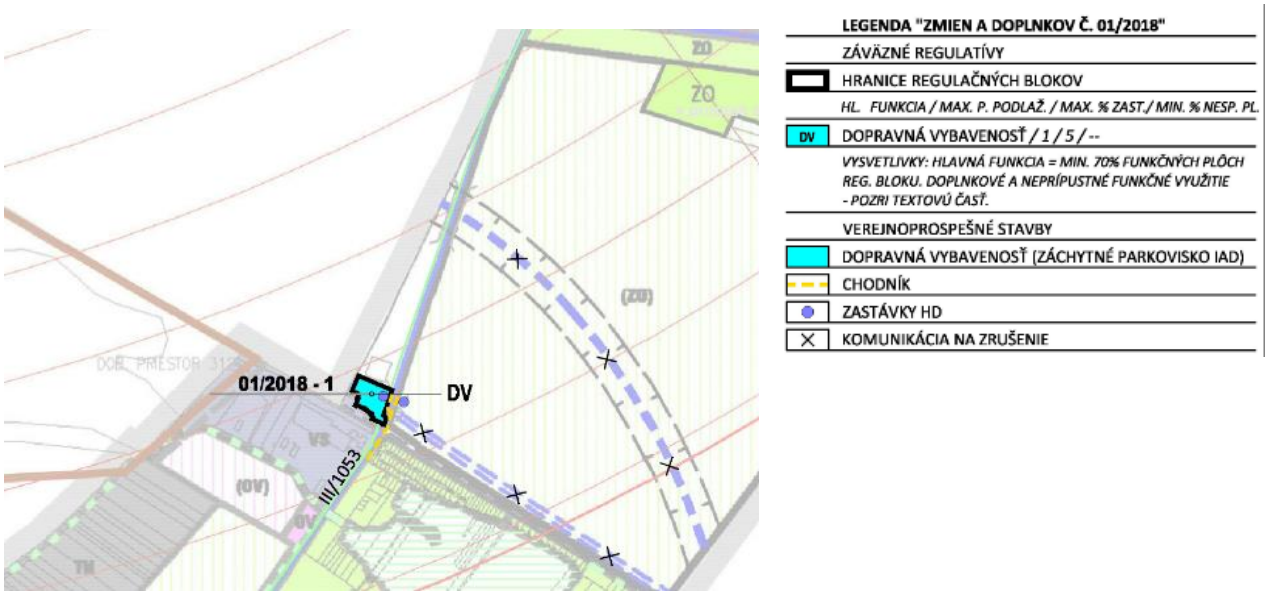
zákona. Obvodný úrad životného prostredia Senec, ako príslušný orgán porovnal všetky navrhované varianty a na základe stanovísk a na základe odporúčania spracovateľa zámeru navrhovanej činnosti odporučil ako optimálny variant riešenia, variant A, ktorý bol z hľadiska environmentálnych kritérií vhodnejší.

III.2.2. Opis technického a technologického riešenia zmeny navrhovanej činnosti.

Dôvodom zmeny navrhovanej činnosti bolo zabezpečiť súlad navrhovanej zmeny činnosti s príslušnými územnoplánovacími dokumentáciami obce Dunajská Lužná a Hlavného mesta SR Bratislavy, čo vyplynulo aj z vyššie uvedeného zisťovacieho konania pre pôvodne navrhovanú činnosť ako jedno z opatrení. Z uvedeného dôvodu bolo celé záchytné parkovisko umiestnené na území obce Dunajská Lužná v polohe a v charakteristikách podľa požiadaviek Územného plánu obce Dunajská Lužná - Zmeny a doplnky č. 01/2018.

V zmysle Záväznej časti Územného plánu obce Dunajská Lužná - Zmeny a doplnky č. 01/2018:

- Zásady a regulatívy priestorového usporiadania:
  - maximálna výška objektov je stanovená na 1 nadzemné podlažie pre regulačný blok DV (výškové obmedzenie neplatí pre bodové stavby technického vybavenia).
  - intenzita využitia plôch:
    - ✓ Regulatív maximálneho percenta zastavanosti je stanovený na 5 % pre regulačný blok pre DV, pričom intenzita využitia plôch je určená maximálnym percentom zastavanosti (pomer zastavanej plochy objektmi k ploche pozemku, resp. regulačného bloku x 100) a pričom do zastavaných plôch sa nezapočítavajú spevnené plochy a komunikácie.
    - ✓ Pre regulačný blok DV nie je stanovený minimálny podiel nespevnených plôch (pomer nespevnených plôch k ploche pozemku, resp. regulačného bloku x 100).
- Zásady a regulatívy funkčného využívania územia:
  - Určujúcou je hlavná (záväzná) funkcia, ďalej podľa potreby špecifikovaná súborom doplnkového funkčného využitia a negatívne vymedzená taxatívnym vymenovaním neprípustných funkcií. Funkčné plochy hlavnej funkcie musia v rámci regulačného bloku tvoriť minimálne 70% funkčných plôch. Funkčné plochy sú definované ako podlažné plochy. Regulatívy sa vzťahujú na územie s predpokladom lokalizácie zástavby (nová rozvojová plocha). V rámci tohto územia je definovaný regulačný blok označený podľa hlavného funkčného využitia. Regulačný blok je priestorovo vymedzený v grafickej časti (Schéma záväzných častí riešenia).
  - Regulatívy funkčného využitia pre regulačný blok DV:
    - ✓ Hlavné funkčné využitie - záväzná funkcia: dopravná vybavenosť (DV)
      - ❖ opis hlavného funkčného využitia: Záchytné parkovisko IAD pri ŽST Nové Košariská, vrátane obojstrannej zastávky hromadnej dopravy pri ceste III. triedy č. III/1053 a súvisiacich zariadení (komunikácie, chodníky, technologický domček, prístrešky na zastávkach HD, prístrešky na bicykle, príp. iné).
    - ✓ Doplnkové funkčné využitie:
      - ❖ občianska vybavenosť súvisiaca s hlavným funkčným využitím,
      - ❖ verejná a vyhradená zeleň,
      - ❖ príslušné verejné dopravné a technické vybavenie nevyhnutné pre obsluhu územia.
    - ✓ Neprípustné funkčné využitie:
      - ❖ iné ako je uvedené v hlavnom a prípustnom funkčnom využití.



Do katastrálneho územia Podunajské Biskupice bude zasahovať iba navrhovaná vzdušná prípojka VN, ktorá na hranici riešeného územia parkoviska prejde do VN podzemnej káblovej prípojky a to na základe požiadavky Západoslovenskej distribučnej, a.s. na zriadenie prípojky z konkrétnej linky vzdušného vedenia 22 kV, na výstavbu novej transformačnej stanice a na základe nových, postupom rokov vznikajúcich skutočností vyplývajúcich z postupného vývoja vybavenia parkoviska, kde je nutný vyšší príkon zariadení pre vybavenie parkoviska, pričom vedenie 22 kV sa nachádza práve na k. ú. Podunajské Biskupice. Z pohľadu územnoplánovacej dokumentácie Hlavného mesta SR Bratislavy sa pre predmetnú lokalitu stanovuje funkčné využitie: funkcia č. 1205 – orná pôda. Podľa záväznej časti platného ÚPN Hlavného mesta SR Bratislavy funkčné využitie č. 1205 – orná pôda pripúšťa v obmedzenom rozsahu zariadenia a vedenia technickej vybavenosti nadradeného významu a dopravnej vybavenosti pre obsluhu územia funkčnej plochy.

Navrhované parkovisko má byť situované v blízkosti železničnej stanice Nové Košariská, ktorá leží na jednokoľajnej neelektrifikovanej trati Bratislava-Nové Mesto - Komárno v km 15,831. Má 2 dopravné (koľaj č.1 a 2) a 1 manipulačnú koľaj (koľaj č.4). Vlečky odbočujúce v stanici sú:

- vlečka „STRABAG Pozemné a inžinierske staviteľstvo, s.r.o., Mlynské Nivy“, odbočuje výhybkami č. 2 a č. 18,
- vlečka „ALAS, štrkové a betónové závody s.r.o., závod Nové Košariská“, odbočuje z vlečky STRABAG výhybkou č. 7,
- vlečka „FERONA Slovakia, veľkoobchod s hutníckym materiálom, prevádzka Rovinka“, odbočuje z vlečky STRABAG výhybkou č. 16.

Vyvýšené nástupištia pre cestujúcich sú dve a to pri koľaji č. 2 v dĺžke 120 m a oproti medzi koľajou číslo 1 a 2, tak isto v dĺžke 120 m. Prístup na nástupište č. 1 je rampou pri staničnej budove a na koncoch nástupišťa, prístup na nástupište č. 2 je dvomi prechodmi v úrovni koľaje č. 2 na konci oboch nástupíšť.

Na traťovom úseku ŽST Bratislava Nové Mesto – ŽST Komárno je vybudované dispečerské stavadlo AŽD, ESA 11 – ŽSR, ktoré umožňuje zabezpečenie chodu vlakov obsluhou z jedného miesta pre viac dopravní a medzistaničných úsekov. Súčasťou dispečerského stavadla je staničné zabezpečovacie zariadenie AŽD elektronického typu ESA 11, ktorého riadiaca časť je umiestnená v ŽST Dunajská Streda a výkonné časti v ovládaných dopravniach a automatické traťové zabezpečovacie zariadenie typu AH na zabezpečenie priľahlých medzistaničných úsekov. Diaľkové ovládanie je doplnené GTN, ktorá je určená k automatizovanému dokumentovaniu splneného GVD a vedeniu vlakovej dokumentácie. Železničná stanica Nové Košariská je diaľkovo dopravne obsluhovaná.

Navrhované záchytné parkovisko je navrhované severne od staničnej budovy ŽSR Nové Košariská a západne od cesty III/1053. Priestor pre parkovisko je limitovaný polohou cesty III/1053 na východnej strane, polohou miestnej komunikácie a pozemkom s obytným domom na pozemku v správe ŽSR z južnej strany, oploteným areálom vodného zdroja zo severnej strany, a hranicou katastrálneho územia Nové Košariská na západnej strane. Spoločný vjazd a výjazd na parkovisko má byť od staničnej budovy z existujúcej obslužnej komunikácie. Dopravný režim parkoviska je navrhovaný ako dvojpruhová, obojsmerná komunikácia. Okrem toho sa vybuduje malé parkovisko pre potreby staničnej budovy ŽSR s nekontrolovaným vjazdom. Obe parkoviská budú prístupné z účelovej komunikácie, ktorá sa v úseku od jej napojenia na cestu III/1053 až po prístup peších na nástupisko za staničnou budovou zrekonštruuje. Súčasťou stavby bude aj vybudovanie obojstrannej zastávky autobusovej dopravy situovanej na ceste III/1053. Pre bezpečný pohyb chodcov zo zastávky k staničnej budove sa vybuduje chodník, ktorý prepojí zastávku na ceste III/1053 s predstaničným priestorom ŽST Nové Košariská. Tento chodník sa na základe požiadavky obce Dunajská Lužná predĺži smerom k zastavenej časti obce na opačnej strane pri záhradkárskej osade pozdĺž areálu Strabag. Parkovisko pre bicykle je navrhované umiestniť východne od staničnej budovy na voľnej ploche medzi koľajiskom a rekonštruovanou účelovou komunikáciou. Územie je rovinaté bez výrazného priečneho a pozdĺžneho sklonu. Na výstavbu parkoviska je vhodné.

Navrhované parkovisko má byť oplotené, spevnené, vybavené zariadeniami na kontrolu vstupu, vybavené informačným systémom o odchode vlakov, informáciami o aktuálnom stave dopravy v cieľovom bode cesty (Bratislava) a osvetlené, vybavené kamerami na monitorovanie situácie na parkovisku. Informácie majú byť prenášané do dohľadového centra, ktoré má byť realizované v samostatnej stavbe. Parkovisko má byť odkanalizované, vybavené odlučovačmi ropných látok s následným odvedením vyčistených vôd do vsaku. Parkovisko má byť realizované v jednej časovej etape v rozsahu cieľového stavu. Súčasťou stavby je aj vybudovanie oploteného, krytého parkoviska pre bicykle. Umiestnenie parkoviska si vyžaduje preložky inžinierskych sietí, ktoré v súčasnej dobe prechádzajú predmetným územím.

V rámci zmeny navrhovanej činnosti je navrhované parkovisko o počte parkovacích miest 164 a parkovisko pre prevádzku ŽST (mimo parkovacieho systému) o počte parkovacích miest 12. Celkový počet parkovacích miest pre bicykle má byť 50 miest. Navrhovaná je 1 zastávka pre hromadnú dopravu na ceste III/1053 aj s osobitnými zastávkovými pruhmi obojstranne. Parkoviská majú byť prepojené chodníkom s nástupiskom železničnej zastávky. Realizácia parkoviska nevyvolá potrebu vybudovania inej dopravnej infraštruktúry. Prípadné zmeny organizácie verejnej autobusovej dopravy nie sú predmetom koncepcie riešenia tejto stavby.

Zmenou navrhovanej činnosti má vzniknúť záchytné parkovisko v rozsahu všetkých spevnených plôch (všetky cesty a verejné parkovisko na ploche 5 863 m^2, chodníky a pochôdzne plochy 651 m^2) na ploche celkom 6 514 m^2.

Samotné záchytné parkovisko v rozsahu oplotenia je na ploche 4 535 m^2, resp. 4 076 m^2 v rozsahu čistej spevnenej (asfaltovej) plochy parkoviska. Z celkovej spevnenej plochy je parkovisko ŽSR (pre potreby prevádzky ŽST mimo oplotenia) na ploche 193 m^2, prístupová účelová komunikácia k ŽST (v novom usporiadaní) na ploche 572 m^2, verejné chodníky na ploche 611 m^2, zastávka hromadnej dopravy na ceste III/1053 (niky) na ploche 305 m^2, parkovisko pre bicykle na ploche 62 m^2.

Nespevnené plochy s povrchom z kameniva (hutnené i nehutnené) sú na ploche 145 m^2 a vegetačné úpravy na ploche 1 740 m^2.

Parkovisko bude osvetlené a vybavené kamerovým systémom s kamerami osadenými na samostatných stĺpoch. V budúcnosti, podľa rozhodnutia ŽSR, by malo byť parkovisko vybavené parkovacím systémom so zabezpečením kontroly vstupu, systémom možného spoplatnenia využívania parkoviska. Vlastná prevádzka parkoviska by nemala vyžadovať obsluhu pracovníkmi správcu. Správu a údržbu parkoviska majú vykonávať Železnice Slovenskej republiky, Oblastné riaditeľstvo Trnava, Bratislavská ul. 2, Trnava. Počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti bude potrebné zabezpečovať pravidelnú kontrolu činností prevádzkových súborov (kamerový, informačný, zabezpečovací,

poplachový a prenosový systém a i.), osvetlenia, kontrolu odvodňovacích zariadení a odlučovača ropných látok a ich údržbu. Údržba parkoviska a jeho zariadení predstavuje:

- údržbu a opravy oznamovacích zariadení (kamery, informačné systémy, poplachový systém narušenia, prenosový systém) – navrhuje sa realizovať vlastnými pracovníkmi,
- údržba a opravy osvetlenia, náhradného zdroja el. energie, ostatných silnoprúdových zariadení a rozvodov - navrhuje sa realizovať vlastnými pracovníkmi,
- údržbu a opravy zariadení parkovacieho systému – navrhuje sa zabezpečiť zmluvne dodávateľským spôsobom u zhotoviteľa systému, dodávatelia týchto systémov bežne ponúkajú servis, opravy a dodávky náhradných dielov,
- údržba a prevádzka zariadení na zachytávanie ropných látok (ORL) - navrhuje sa zabezpečiť zmluvne dodávateľským spôsobom u firmy vlastniacej príslušné oprávnenia na likvidáciu odpadov z takýchto zariadení,
- čistenie parkoviska (zametanie) a odpratávanie snehu v zime - navrhuje sa zabezpečiť zmluvne dodávateľským spôsobom, napr. u miestnej firmy, ktorá takéto činnosti vykonáva v príslušnej obci.

Vzhľadom na variantnosť možnosti zabezpečovania údržby parkoviska a jeho zariadení je v tomto štádiu ťažké určiť potrebný počet pracovníkov určených na správu a údržbu parkoviska. Rozsah prác, ktoré bude potrebné vykonávať pre zaistenie prevádzkovania parkoviska určí prevádzkový poriadok, ktorý bude musieť byť vypracovaný ku kolaudácii stavby.

Navrhovaná stavba obsahuje súbor montážnych a stavebných prác, ktoré sú premietnuté do objektovej sústavy, ktoré predstavujú prevádzkové súbory (PS) a stavebné objekty (SO). Navrhované prevádzkové súbory a stavebné objekty stavby sa delia podľa popisu montážnych a stavebných prác, tak ako sú uvedené v platných Všeobecných technicko-kvalitatívnych podmienkach stavieb (VTKPS), ktoré pre železničné stavby vypracoval VVÚŽ Žilina a schválil generálny riaditeľ ŽSR 11. 06. 2010. Prevádzkové súbory a stavebné objekty sú triedené aj s prihliadnutím na klasifikáciu stavieb v súlade s opatrením Štatistického úradu.

Na základe uvedeného predmetná stavba obsahuje prevádzkové súbory a stavebné objekty a to:

Prevádzkové súbory:

PS 21-02 Úprava PZZ v žkm 15,900 - vonkajšie zariadenia
PS 21-03 Úprava PZZ v žkm 15,900 - vnútorné zariadenia
PS 22-01 Informačný systém ŽSR
PS 22-02 Kamerový systém
PS 22-03 Poplachový systém narušenia
PS 22-04 Prenosový systém IP ŽSR
PS 24-01 Transformovňa
PS 31-01 Náhradný zdroj elektrickej energie

Stavebné objekty:

SO 02-01 Príprava územia
SO 02-02 Rekultivácia územia
SO 05-01 Rekonštrukcia priecestia v km 15,900
SO 07-01 Parkovisko
SO 07-02 Oplotenie
SO 07-03 Preložka oplotení
SO 07-04 Rekonštrukcia cesty III/1053
SO 07-05 Rekonštrukcia miestnej komunikácie
SO 07-06 Chodníky
SO 07-07 Preložka vodovodu DN 150 Strabag
SO 09-01 Odkanalizovanie
SO 10-01 Vegetačné úpravy
SO 13-01 Prístrešok HD
SO 13-02 Parkovisko pre bicykle
SO 20-01.1 Technologický domček - stavebnoarchitekt. riešenie
SO 20-01.2 Technologický domček - elektroinštalácia
SO 22-01 Optická kabelizácia
SO 22-03 Ochrana OK, TK a zabezpečovacích káblov ŽSR
SO 23-01 Osvetlenie parkoviska
SO 23-02 Prípojka NN
SO 23-03 Rozvody NN
SO 23-07 Preložka silnoprúdových káblov NN Strabag
SO 23-08 Osvetlenie miestnej komunikácie
SO 25-01 Prípojka VN

Prevádzkové súbory:

PS 21-02 Úprava PZZ v žkm 15,900 - vonkajšie zariadenia a PS 21-03 Úprava PZZ v žkm 15,900 - vnútorné zariadenia

Vzhľadom na požiadavku obce Dunajská Lužná predĺžiť navrhovaný chodník z navrhovanej autobusovej zastávky až po jeho budúce pokračovanie do obce (bude realizované v samostatnej investícii obce), tento chodník križuje železničnú trať priecestím v žkm 15,900.

Priecestie v km 15,900 nachádzajúce sa v obvode ŽST Nové Košariská je priecestným zabezpečovacím zariadením typu AŽD PZZ – AC, 3. kategórie bez závor a bez pozitívnej signalizácie. K vyhodnoteniu prítomnosti ŽKV sa využívajú počítače osi Frauscher AZF (RSR 180). Je kryté vchodovým návestidlom L a odchodovým návestidlom S1, S2. Samotný výstroj priecestného zabezpečovacieho zariadenia je umiestnený v samostatnej reléovej skrini v budove ŽST Nové Košariská. Závislosti priecestia sú zapracované do SZZ (elektronické stavadlo ESA 11). Pri priecestí je káblová skrinka, v ktorej je umiestený ASE súbor a relé na vyhodnocovanie železničného vozidla priecestím a kabelizácia k výstražníkom. Na tejto skrinke je aj skrinka miestnej obsluhy priecestia. Závislosti z ASE súboru z priecestia sú pomocou opakovačov prenesené do stavadlovej ústredne. Priecestie je napájané zo staničného napájania.

Existujúce výstražníky ostanú nezmenené. Medzi cestou a chodníkom bude vytvorený zelený pás, priecestná konštrukcia bude spoločná a súvislá cez cestu i chodník. Nábehový klin bude posunutý. Výstražník B ostane v zelenom páse. Doplnia sa nové výstražníky C a D. Bude potrebné vykonať úpravu kabelizácii (doplní sa nová kabelizácia od reléovej skrine v budove ŽST, po káblovú skriňu pri priecestí a od tejto skrine po nové výstražníky). Popod cestou a koľajiskom sa uvažuje s pretlakom. V rámci povoľovania navrhovanej zmeny činnosti podľa osobitných predpisov sa vykoná nový výpočet priecestia v zmysle STN P 34 2651 Železničné priecestné zariadenia a na základe výsledkov sa vykoná

zmena parametrov PZS. V jestvujúcom elektrickom zapojení PZS sa doplnia/upravia vzájomné elektrické väzby a bude preprogramovaný SW.

PS 22-01 Informačný systém ŽSR

Informačný systém ŽSR bude podávať informácie užívateľom záchytného parkoviska o príchodoch a odchodoch vlakov, respektíve o ich meškaní v oboch smeroch. Informačný systém bude riadený z nadradenej ŽST Dunajská Streda. Pri vjazde na parkovisko bude umiestnený oceľový stĺp výšky 8 – 10 m pre informačný systém ŽSR. Na informačnej tabuli budú zobrazované údaje ŽSR o príchodoch a odchodoch vlakov, prípadne o ich meškaní v oboch smeroch. Prenos dát do PATCH panelu ŽSR v RACKU technologického domčeka bude realizovaný zemným dátovým káblom napr. typu SwFLE XN 0.6. Informačná tabula ŽSR bude napojená na elektrickú sieť 230 V/50 Hz a istená. Dátové informácie z technologického domčeka budú prenášané optickým 12 vláknovým káblom do optickej siete ŽSR a do dočasného dohľadového pracoviska ŽSR (sídlo budúceho dohľadového centra celej BID nie je určené).

Zemné práce pre potreby tohto prevádzkového súboru sa odhadujú na 45 m^3 výkopov a 36 m^3 zásypov.

PS 22-02 Kamerový systém

Bezpečnosť cestujúcich a vozidiel sú riešené kamerovým systémom. Účelom je monitorovanie určeného priestoru a uchovávanie záznamov kamier rozmiestnených na určených miestach. Monitorovaná bude plocha parkoviska, vstupy a miestnosti v technologickom domčeku a železničné priecestie. Ide o kamery používané na ŽSR. Na stĺpe pri vjazdu sa navrhujú kamery s vyšším rozlíšením zapojené do systému rozpoznávania EČV a na sledovanie vstupu do technologického domčeka. Kamery budú na stĺpoch výšky 8 a 5 m. Na monitorovanie vnútorného priestoru prístrešku pre bicykle sa navrhujú digitálne statické kamery s IR podsvietením. Celý kamerový systém (kamery, záznamové zariadenie TVN, dohľad na prevodníky opto/IP, systém čítania ŠPZ) bude pripojený do existujúceho nadstavbového systému C4 ŽSR prostredníctvom nového switcha a optickej kabelizácie do siete IP/MPLS ŽSR. Bodom pripojenia do siete IP/MPLS ŽSR bude nový switch (bude riešené v PS 22-06).

Zemné práce pre potreby tohto prevádzkového súboru sa odhadujú na 55 m^3 výkopov a 35 m^3 zásypov.

PS 22-03 Poplachový systém narušenia

Technologické zariadenia sú navrhnuté v technologickom domčeku rozdelenom na miestnosť pre rozvádzač a miestnosť pre náhradný zdroj elektrickej energie so samostatnými vchodmi. Zabezpečenie miestností pred narušením bude poplachovým systémom narušenia. V miestnostiach sa navrhnú priestorové snímače a na vstupné dvere dverný kontakt. Snímače PSN budú pripojené do ústredne PSN na stene domčeka. Vstup do domčeka je navrhnutý prostredníctvom klávesnice, resp. čítačky. Do miestnosti rozvádzača a NPZ sú samostatné vstupy klávesnicou s čítačkou kariet.

PS 22-04 Prenosový systém IP ŽSR

Ide o vytvorenie prenosovej cesty na báze IP dátovej siete pre pripojenie zariadení parkoviska pre IAD – kamerového systému, poplachového systému narušenia, informačného systému ŽSR, silnoprúdových zariadení, parkovacieho systému a do budúcnosti aj iných. Pre pripojenie účastníckych zariadení IP je v technologickom domčeku navrhnutý switch s dvoma DC napájacími zdrojmi, ktorý sa umiestni v 19“ skrini. Switch sa pomocou optickej kabelizácie pripojí do dátového uzla Železničných telekomunikácií ŽSR. Prenosová rýchlosť sa navrhuje 1 Gbit/s.

Prenosový systém bude zabezpečovať prenos dát do budúceho dohľadového pracoviska a prenos sa zabezpečí IP pripojením cez optickú sieť pre zariadenia na diaľkové ovládanie informačného systému ŽSR v ŽST Nové Košariská.

PS 24-01 Transformovňa

Pre zabezpečenie energetických nárokov navrhovaných elektrických zariadení v rámci budovania parkoviska bude potrebné vybudovať novú odberateľskú kioskovú transformačnú stanicu 22/0,24 a 0,42 kV s výkonom 160kVA. Pôjde o novú kioskovú transformovňu pre napájanie objektov a zariadení potrebných na prevádzku parkoviska. Umiestnená bude oproti prijímacej budove ŽST. Pôjde o betónovú blokovú transformačnú stanicu polozapustenú, obsluhovanú zvonku. Bude stavebnicovo zostavená z „vane" (káblový priestor) a skeletu (stavebné teleso) a strechy. Všetky diely budú zo železobetónu. Rozdelená bude vnútorne medzistenami na samostatnú časť rozvádzača VN, časť NN a transformátor. Trafostanica bude obsluhovateľná len zvonka, do jednotlivých častí budú zvlášť vytvorené otvory, prístup bude dverami a vzhľadom na rozmery TS sa dovnútra vstupovať nebude dať. Pôdorysný rozmer sa navrhuje 1,9 m x 2,3 m. Podrobnejšie riešenie umiestnenia transformovne, jej energetická bilancia a objemové ukazovatele budú určené v rámci povoľovania zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

PS 31-01 Náhradný zdroj elektrickej energie

Náhradný zdroj elektrickej energie bude zabezpečovať dodávku elektrickej energie pre informačný a bezpečnostný systém a núdzové osvetlenie parkoviska pri ŽST Nové Košariská v prípade výpadku energie z rozvodnej siete NN. Navrhuje sa elektrický zdrojový agregát so vznetovým motorom.

Prevádzka má byť riešená cez rozvádzač automatického štartu s výstupom cez UPS. Pri poruche hlavného zdroja napájania sa zopnutím stykača uvedie do prevádzky zdrojový agregát s dieselovým motorom, pričom nabehnutie na plný výkon v čase 7 – 10 sekúnd a napájanie do 10 sekúnd od výpadku siete. Po obnovení dodávky elektrického prúdu zo siete budú spotrebiče ešte asi 5 minút napájané z tohto náhradného zdroja. Toto oneskorenie zabráni príliš častému prepínaniu pri kolísaní napätia vo verejnej sieti. Zariadenie bude uložené na ráme z pozinkovaných oceľových profilov s tlmičmi vibrácii. Súčasťou dodávky bude aj príslušná vzduchotechnika na chladenie vzduchom, odvod horúceho vzduchu a spalín. V zime zabezpečí temperovanie elektrický vykurovací konvektor. Nádrž PHM s objemom 100 l zabezpečí nepretržitý chod najmenej 12 hodín pri 100 % záťaži. Náhradný zdroj bude situovaný v technologickom domčeku v blízkosti vjazdu na parkovisko.

Základné parametre zariadenia sú:

- menovitý základný výkon – PRP 30 kVA / 24 kW
- menovitý záložný výkon – LTP 33 kVA / 26 kW
- hmotnosť 940 kg
- menovitý prúd 43,3 A
- veľkosť rozvádzača 50 A
- merná spotreba paliva 235 g/kWh
- hodinová spotreba paliva 100 % 8,3 l
- objem nádrže – štandardná 100 l
- rozmery agregátu (d x š x v) 2,22 x 0,93x 1,35 m

Rozvádzač pre automatickú prevádzku bude vybavený zariadením pre kontrolu stavov siete, ochrany motora pred havarijnými stavmi, neustálym dobíjaním štartovacej akubatérie, silovými stýkačmi siete a generátora vzájomne blokované elektricky a mechanicky voči súčasnému zopnutiu. V automatike bude zabudovaný automatický test. Súčasťou dodávky technologického zariadenia bude aj zariadenie vzduchotechniky potrebnej pre prevádzku dieselagregátu – prívod čerstvého vzduchu, odvod chladiaceho vzduchu a odvod spalín. Odvod spalín bude napojený na priamo – trvalo, ostatná vzduchotechnika sa bude uvádzať do činnosti automaticky v závislosti na chode dieselagregátu. Dieselagregát bude dodaný v kapotovanom prevedení s ekologickou vaňou, ktorá bude slúžiť na zachytenie prípadných úkapov ropných látok na podlahu miestnosti pri plnení a prevádzke hnacieho spaľovacieho motora.

Stavebné objekty:

SO 02-01 Príprava územia

Výstavba parkoviska si vyžiada urobiť všetky práce súvisiace s uvoľnením staveniska a jeho prípravou pre výstavbu. V rámci tohto stavebného objektu sa zrealizuje odstránenie ruderálneho porastu, ornice, náletových krovín, pňov, výrub drevín a asanácia objektov, ktoré sa nachádzajú v priestore existujúcej záhradkárskej osady. Po vyprataní objektov záhradkárskej osady budú objekty odpojené od inžinierskych sietí. Búracie práce objektov budú vykonané metódou postupného rozoberania a triedenia stavebných materiálov - odpadov priamo v mieste objektu – betóny, tehly, drevo, kovové konštrukcie, izolácie, sklo, káble a ďalšie. Vybúrané budú všetky podzemné konštrukcie objektov. Zemné práce budú pozostávať z odkopania základových konštrukcií v rozsahu potrebnom pre ich vybúranie, z odstránenia humusu a ruderálneho porastu. Odstránenie humusu sa na základe pedologického prieskumu navrhuje v hrúbke 0,30 m a ruderálneho porastu v hrúbke 0,20 m. Hranice odhumusovania budú tvoriť hranice dočasných záberov. Demolácia oplotení parciel sa bude týkať parciel KN-C s číslami 873/2, 841/13, 841/9, 841/8, 841/7, 841/11 - odstránených bude 81 m dreveného doskového oplotenia, 108 m pletivového oplotenia s betónovými stĺpikmi, 28 m oplotenia z vlnitého plechu prichyteného na oceľových stĺpikoch. Oplotenie parcely KN-C s číslom č. 841/11 v jestvujúcej polohe stratilo funkčnosť. V určenom úseku bude vybúrané. Parcela bude uzavretá v rámci objektu oplotenia parkoviska.

Navrhovaná stavba parkoviska je situovaná sčasti na pozemkoch vykazovaných ako lesný pôdny fond, aj keď v reálnom stave sa tam lesný porast nenachádza. Z tohto umiestnenia vyplýva, že na okraji týchto plôch prevažne v súbehu s existujúcou komunikáciou III/1053 sa nachádzajú stromy a kroviny, ktoré výstavbe vlastného parkoviska neprekážajú. Takéto dreviny je potrebné počas realizácie stavebných prác a pri pohybe stavebných mechanizmov v ich blízkosti chrániť. V rámci nezastavaných a neobrábaných plôch sa vyskytujú hlavne kríkové porasty a mladé jedince stromov a ruderálna bylinná etáž. Toto územie je poznačené postupným zarastaním drevinami. Uvedené dreviny budú určené na výrub. Dreviny (prevažne ovocné stromy) nachádzajúce sa v priestore záhradkárskej osady a bude nutné ich odstrániť. V lokalite výstavby neboli identifikované žiadne chránené dreviny. Z drevín potenciálne určených na výrub sa v predmetnom území nachádzajú druhy ako agát biely (Robinia pseudoacacia L.), pajaseň žliazkatý (Ailanthus altissima (Mill.) Swingle), baza čierna (Sambucus nigra L.), orgován obyčajný (Syringa vulgaris L.), zob vtáčí (Ligustrum vulgare L.), kéria japonská (Kerria japonica), zemolez kozí (Lonicera caprifolium L.), tavoľníky (Spiraea sp.), ibištеky (Hibiscus sp.), orech kráľovský (Juglans regia L.), topoľ osikový (Populus tremula L.), smrek obyčajný (Picea abies (L.) H. Karst.), borovica lesná (Pinus sylvestris L.), slivky (Prunus sp.), jabloň domáca (Malus domestica Borkh.), marhule (Armeniaca sp.), hruška obyčajná (Pyrus communis L. emend. Burgsd.), tuje (Thuja sp.), jedľa srienistá (Abies concolor Lindl. et Gord.), smrek pichľavý (Picea pungens Engelm.), čerešňa vtáčia (Cerasus avium), broskyne (Persica sp.) a ruža šípová (Rosa canina L.).

V rámci povoľovania navrhovanej zmeny činnosti bude vykonaná inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les a budú presne identifikované dreviny určené na výrub a to v zábere stavby v súlade so znením zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov za účelom vyčíslenia predbežnej spoločenskej hodnoty drevín, ktoré podliehajú žiadosti o súhlas s výrubom. Podľa § 17 ods. 8 vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov bude žiadosť o vydanie súhlasu na výrub dreviny obsahovať obchodné meno a sídlo žiadateľa, katastrálne územie, parcelné číslo pozemku, príslušnosť k zastavanému územiu obce a druh pozemku, na ktorom drevina rastie, a kópiu katastrálnej mapy alebo iný doklad umožňujúci identifikáciu dreviny v teréne, súhlas vlastníka, správcu, prípadne nájomcu (ak mu takéto oprávnenie vyplýva z nájomnej zmluvy) pozemku, na ktorom drevina rastie, ak žiadateľ nie je jeho vlastníkom (správcom, nájomcom) a doklad preukazujúci vlastníctvo alebo iný právny vzťah k pozemku, na ktorom drevina rastie, špecifikáciu dreviny, ktorá sa má vyrúbať, najmä jej druh, počet, zdravotný stav, obvod kmeňa meraný vo výške 130 cm nad zemou

alebo tesne pod miestom jeho rozkonárenia, ak túto výšku nedosahuje, alebo výmeru krovitého porastu a odôvodnenie žiadosti.

Na základe inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín orgán ochrany prírody v súhlase na výrub drevín uloží žiadateľovi povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste, a to na náklady žiadateľa; uprednostňuje pritom geograficky pôvodné a tradičné druhy. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu vo výške spoločenskej hodnoty drevín, ktoré boli vyrúbané. Finančná náhrada je príjmom obce, ktorá je povinná tieto príjmy výlučne použiť na úhradu nákladov spojených so starostlivosťou o dreviny rastúce na jej území. Obce sú povinné viesť evidenciu pozemkov vhodných na náhradnú výsadbu vo svojom územnom obvode.

Demolácie ostatných objektov budú vykonané na parcelách KN-C s číslami 841/7, 841/8, 841/9, 841/11 - murovaná záhradná chatka, unimobunka, podpivničená murovaná záhradná chatka, drevený sklad náradia, dreva, plechová garáž. Niektoré objekty sú dlhodobo nepoužívané, schátrané a polorozpadnuté., pozemky na ktorých stoja sú zarastené vysokou burinou a bujnou vegetáciou.

Odhumusovanie by malo byť z plochy cca 6 400 m^2, zdemontuje sa oplotenie dĺžky 217 m a objekty s priestorom 140 m^3.

SO 02-02 Rekultivácia územia

Základom rekultivácie je spätné zahumusovanie poľnohospodárskej pôdy zabratej pre potreby stavby.

Výstavba záchytného parkoviska si vyžiada dočasné zábery z titulu samotnej výstavby, ako aj pre potreby zariadenia staveniska. V rámci dočasných záberov bude dočasne odňatá poľnohospodárska pôda na nepoľnohospodársky účel a pred ukončením odňatia (po ukončení stavby) bude uvedená do pôvodného stavu rekultiváciou, pričom obdobne tomu bude aj v prípade lesnej pôdy.

Základom technickej rekultivácie bude spätné zahumusovanie poľnohospodárskej pôdy zabratej pre potreby stavby. Pozostávať bude z odstránenia následkov zhutnenia (napr. pojazdami stavebnej mechanizácie počas výstavby), urovnania povrchu a navozenia a rozhrnutia ornice. Vykoná sa technická (rozrytie zhutnených plôch a urovnanie, navozenie ornice) a biologická rekultivácia (obnovenie kvalitatívnych vlastností a úrodnosti hnojením). Skládka ornice musí byť do času spätného rozprestretia chránená pred veternou a vodnou eróziou, znečistením, zaburinením a mechanickým a chemickým znehodnotením. Následky zhutnenia na plochách určených pre zariadenie staveniska sa odstránia rozrytím povrchu do hĺbky 0,20 - 0,40 m podľa stupňa zhutnenia. Rozrytý povrch sa urovná a na takto upravený povrch sa navozí ornica v hrúbke pôvodnej hrúbky pred skrývkou. Po rozhrnutí ornice sa plocha upraví postrekom proti zapleveleniu. Po zrealizovaní technickej rekultivácie sa vykoná biologická rekultivácia, ktorá bude pozostávať z aplikácie priemyselných a organických hnojív.

SO 05-01 Rekonštrukcia priecestia v km 15,900

Navrhovaný chodník, ktorý má prepájať navrhované autobusové zastávky na ceste III/1053 s obcou Dunajská Lužná bude križovať železničnú trať Komárno – Bratislava v žkm 15,900. Z tohto dôvodu bude potrebné vybudovať v mieste križovania trate novú priecestnú konštrukciu.

Vzhľadom na požiadavku vyplývajúcu zo systému zabezpečovacieho zariadenia priecestia a požiadavku správcu trate existujúca konštrukcia sa zruší a vybuduje sa nová v celej dĺžke priecestia, t.j. v križovaní existujúcej cesty III/1053 a navrhovaného chodníka.

Železničný zvršok tu v súčasnosti tvoria koľajnice S49, drevené podvaly, tuhé upevnenie. Konštrukciu priecestia tvoria vnútorné žliabkové drevá pribité k dreveným podvalom a asfaltová vozovka. Na oboch koncoch priecestnej konštrukcie sú drevené nábehové kliny. V rámci stavby sa existujúca konštrukcia v celom rozsahu odstráni.

Navrhovaný stav predstavuje vybudovanie novej priecestnej celogumovej konštrukcie šírky 12,00 m tak, aby zodpovedala novým šírkovým pomerom vyplývajúcim z rozšírenia priecestia vybudovaním jednostranného chodníka po východnej strane cesty III/1053 v smere do obce Dunajská Lužná. Je navrhovaná celogumová priecestná konštrukcia, pre sústavu železničného zvršku S 49 na betónových

podvaloch s rozdelením ,,u'' = 600 mm. Priecestie je situované na komárňanskom zhlaví stanice Nové Košariská v mieste, kde dochádza k rozvetveniu koľají, t.j. koľaje nie sú rovnobežné a dochádza k prekrývaniu vnútorných priecestných panelov. Vzhľadom na uvedené je potrebné vyrobiť a osadiť atypické vnútorné panely. Súčasťou objektu je aj rekonštrukcia železničného zvršku a spodku v rozsahu výmeny koľajového pola v dĺžke 25 m v koľaji č. 2 a v koľaji č. 1 v dĺžke medzi koncom výhybky č. 1 a začiatkom výhybky č. 2, výmeny koľajového lôžka a vybudovania podkladových vrstiev podvalového podložia. Súčasne sa v potrebnej dĺžke vykoná smerová a výšková úprava koľaje pred a za konštrukciou priecestia v oboch koľajach. Pre vyrovnanie nivelety existujúcej cesty a koľaje bude potrebné výškové rozdiely medzi vonkajším panelom nového priecestia a cestou upraviť. Vozovka v smere na navrhnutú zástavku autobusov sa kompletne odfrézuje, napojenie na existujúcu vozovku v smere na Dunajskú Lužnú sa odfrézuje v hrúbke 40 mm a položí sa nová obrusná vrstva. Úprava bude realizovaná v rámci SO 07-04 Rekonštrukcia cesty III/1053. Rekonštrukcia koľají sa bude týkať dĺžky 45,00 m a priecestná konštrukcia dĺžky 24,00 m.

SO 07-01 Parkovisko

Záchytné parkovisko je hlavnou súčasťou integrovaného dopravného systému BSK v dopravnom bode Nové Košariská. Samotné parkovisko predstavuje počtom parkovacích miest vymedzenú spevnenú plochu (so všetkými jeho podpornými náležitosťami) slúžiacu na odstavenie osobných automobilov. Parkovisko má byť umiestnené sčasti na ploche záhradkárskej osady a sčasti na poľnohospodársky nevyužívanej ploche (na trávnatých plochách a plochách porastených burinami a náletovými drevinami, medzi záhradkárskou osadou a oplotením areálu vodného zdroja a za výpravnou budovou pozdĺž miestnej komunikácie a cesty III/1053. Obsluhu jednotlivých parkovacích stojísk má zabezpečiť obojsmerná obslužná komunikácia so základnou šírkou 2 x 3,00 m (v mieste vjazdu/výjazdu 2 x 3,5 m). Napojenie na dopravnú infraštruktúru má byť zabezpečené cez rekonštruovanú miestnu komunikáciu (SO 07-05 Rekonštrukcia miestnej komunikácie), ktorá sa na cestu III/1053 pripája v stykovej križovatke. Parkovisko má byť výškovo osadené cca na existujúcom teréne v úrovni priľahlej cesty III/1053. V rámci parkoviska sú navrhované spevnené plochy pre umiestenie technologického domčeka, kioskovej trafostanice a chodníka pre chodcov. Chodník je navrhovaný v mieste výjazdu s napojením na chodník budovaný v rámci rekonštrukcie miestnej komunikácie (SO 07-05 Rekonštrukcia miestnej komunikácie). Parkovacie státia sú navrhnuté s kolmými stojiskami v počte 164 miest, z toho 8 miest je vyhradených pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Spevnené plochy majú byť v miestach určených na pohyb osôb riešené ako bezbariérové. Parkovacie stojiská sú navrhované pre skupinu vozidiel O2 (STN 73 6056 + O1 Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel). Podložie pod komunikáciami a spevnenými plochami navrhovanými vo voľnom teréne patrí podľa STN 73 6133 Stavba ciest. Zeminy pod parkoviskom patria medzi nevhodné do podložia vozovky (do aktívnej zóny), preto je potrebné urobiť opatrenia. Jednou z možnosti je úprava podložia vhodným hydraulickým spojivom. Následne po úroveň konštrukčnej pláne spevnených plôch násyp z vhodného nesúdržného materiálu. Pozdĺžny a priečny sklon komunikácií a spevnených plôch je navrhovaný 0,5 - 1,0 %. Odvodnenie komunikácií, spevnených plôch a chodníkov má byť zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom, vody majú byť zvedené cez vpusty do zberných potrubí, cez dažďovú kanalizáciu a ORL do navrhovaných vsakovacích systémov (sústava vsakovacích košov). Odvodnenie pláne vozovky má byť zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom do pozdĺžnej drenáže (trativodov), ktorá má byť zaústená do uličných vpustov. Navrhované komunikácie a spevnené plochy majú byť vybavené zvislým a vodorovným dopravným značením. Konštrukcia komunikácií a spevnených plôch je navrhovaná vzhľadom na predpokladané zaťaženie:

Konštrukcia chodníkov (návrh)

- zámková dlažba	DL,	60 mm,	STN 73 6131-1
- podsyp z drveného kameniva	L, 4/8Gc;	40 mm,	STN 73 6126
- štrkodrvina	UM ŠD; 0/31,5 Gc;	200 mm;	TKP časť 5; STN 73 6126
spolu		min. 300 mm	

Konštrukcia vozovky

- asfaltový koberec mastixový	SMA 11 O; PMB 45/80-75; I;	40 mm;	STN EN 13108-5
- spojovací postrek	PS; PMB 0,5 kg/m^2;		STN 73 6129
- asfaltový betón	AC 16 P; PMB 25/55-65; I;	60 mm;	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	PI; PMB 0,8 kg/m2;		STN 73 6129
- cementom stmelená zmes	CBGM C8/10 0/31,5;	130 mm;	TKP časť 5; STN 73 6124-1
- štrkodrvina	UM ŠD; 0/31,5 Gc;	200 mm;	TKP časť 5; STN 73 6126
spolu		min. 430 mm	

Zemná pláň pod komunikáciami musí byť zhutnená na $E_{def,2}$ = min. 50 MPa, $E_{def,2}/E_{def,1}$ = max. 2,5, pod chodníkmi na $E_{def,2}$ = min. 30 MPa, $E_{def,2}/E_{def,1}$ = max 2,5.

Asfaltová vozovka má byť na ploche 4 076,00 m^2, chodníky z betónovej dlažby na ploche 42,00 m^2 a zemné práce majú byť v objeme 1 150,00 m^3 v prípade výkopu a násyp má tvoriť 1 060,00 m^3 a navozenie humóznej zeminy má byť o objeme 30,00 m^3.

SO 07-02 Oplotenie

Oplotenie parkoviska bude realizované ako priehľadné štvorhranné pletivové oplotenie výšky 2,0 m z oceľového pozinkovaného drôtu ø 2,4 mm a konečnou úpravou vysokopriľnavým poplastovaním. Veľkosť oka bude 50 x 50 mm. Oporou budú oceľové poplastované stĺpiky kruhového prierezu ø 48 mm dĺžky 2,5 m, resp. 2,0 m s plastovým koncovým krytom, osová vzdialenosť 2,5 m. V lomových bodoch a vo vzdialenosti najviac 25 m budú k stĺpikom pripevnené vzpery dĺžky 2,5 m pod uhlom 30°. Po zabetónovaní stĺpikov sa na ne upevní napínací drôt v počte 3 ks. Základové pätky na stĺpiky majú mať rozmer 0,4 x 0,4 x 0,8 m, na vzpery 0,4 x 0,65 x 0,8 m. Oplotenie bude prerušené v mieste vjazdu a výjazdu na parkovisko. Celková dĺžka oplotenia má byť 285,00 m a zemné práce (výkopy) 9,00 m^3.

SO 07-03 Preložka oplotení

Existujúca miestna komunikácia bude v rozsahu stavby v celom úseku od jej napojenia na cestu III. triedy až po existujúci prístup na nástupisko železničnej stanice rekonštruovaná. Z titulu nového šírkového usporiadania komunikácie a umiestnenia plochy parkoviska bude potrebné upraviť polohu oplotení na parcelách KN-C s číslami 841/11 a 841/13. Vzhľadom na uvedené bude potrebné na hranici nových záberov vybudovať nové oplotenia. Existujúce oplotenie bude v potrebnom rozsahu odstránené v rámci prípravy územia. Materiál a charakteristika navrhovaného oplotenia bude ako v SO 07-02 Oplotenie. Celková dĺžka oplotenia má byť 25 m a zemné práce (výkopy) 1 m^3.

SO 07-04 Rekonštrukcia cesty III/1053

Rekonštrukcia cesty III/1053 vyplýva z dôvodu budovania zastávok autobusovej dopravy a priľahlých chodníkov na ceste III/1053 v polohe nadväzujúcej na navrhované parkovisko. Zastávkové pruhy sú navrhované v dĺžke 12,0 m (pre jedno vozidlo) v šírke 3,50 m mimo priebežných jazdných pruhov rozšírením vozovky nábehovými klinmi. Obrusná vrstva cesty III/1053 bude vyfrézovaná v rozsahu budovanej zastávky až po rekonštruované železničné priecestie (SO 05-01 Rekonštrukcia priecestia v km 15,900) v hrúbke 50 mm. Pre bezpečný pohyb chodcov sa vybuduje chodník (súčasť SO 07-06 Chodníky), ktorý prepojí zastávku (obe nástupiská) s chodníkom vedúcim od parkoviska k železničnej stanici. Šírka chodníkov a nástupísk je navrhovaná 2,0 m. Chodníky budú v miestach určených na pohyb osôb riešené ako bezbariérové. Podložie pod navrhovanými zastávkovými pruhmi a spevnenými plochami patrí podľa STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií medzi

zeminy nevhodné do podložia vozovky (do aktívnej zóny), preto bude potrebné urobiť opatrenia. Jednou z možnosti je úprava podložia vhodným hydraulickým spojivom. Následne po úroveň konštrukčnej pláne spevnených plôch násyp z vhodného nesúdržného materiálu. Odvodnenie rekonštruovaných plôch komunikácie a priľahlého chodníka bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom do okolitého terénu.

Pláň bude hutnená na $E_{def,2}$ = min. 45 MPa, a min. 30 MPa pod chodníkmi a na $E_{def,2}/E_{def,1}$ = max 2,5.

Navrhované komunikácie a spevnené plochy budú vybavené zvislým a vodorovným dopravným značením.

Konštrukcia vozovky

Konštrukcia zastávkových pruhov je navrhovaná v nasledovnej skladbe:

- asfaltový betón PBM 45/80-75	STN EN 13 108-1	AC11 obrus		50 mm
- spojovací postrek modifikovaný	STN 73 6129	PS-EKM 0,25 kg/m		
- asfaltový betón CA 35/50, I	STN EN 13 108-1	AC 16 P		80 mm
- infiltračný postrek	STN 73 6129	PI 0,5 kg.m^{-2}		
- hydraulicky stmelená zmes C5/6 22	STN 73 6124-1	CBGM		200 mm
- štrkodrvina ŠD 31,5(45) Gc	STN 73 6126	ŠD	min.	250 mm
spolu			min.	580 mm

Konštrukcia chodníkov

- betónová dlažba	STN 73 6131-1	D		60 mm
- podsyp z drveného kameniva frakcie 4 – 8	STN 73 6126	L		40 mm
- štrkodrvina frakcie 0 – 63	STN 73 6126	ŠD	min.	200 mm
spolu			min.	300 mm

Návrh zloženia vozovky a rozdelenie správcovstva a údržby sa upresní, resp. sa môže zmeniť v ďalších stupňoch dokumentácie.

Súčasťou objektu je aj príjazdový nespevnený koridor z mechanicky spevneného kameniva, slúžiaci ako prístup obsluhy a údržby do areálu vodného zdroja vlastníka STRABAG. Nespevnená komunikácia sa navrhuje od konca zastávky autobusov na ceste III/1053 v smere do Dunajskej Lužnej začínajúc spevnenou asfaltovou časťou (zjazdom) až po vstupnú bránu v oplotení vodného zdroja.

Konštrukcia vozovky z mechanicky spevneného kameniva:

- mechanicky spevnené kamenivo	UM MSK; 0/31,5 GB;	180 mm;	TKP časť 5; STN 73 6126
- štrkodrvina	UM ŠD; 0/45 GP;	min. 150 mm;	TKP časť 5; STN 73 6126
Celková hrúbka konštrukcie		min. 330 mm	

Na základe žiadosti Regionálnych ciest Bratislava z roku 2015 sa navrhuje spevnená úprava pripojenia vtedy nespevnenej poľnej cesty – nový spevnený zjazd po vyasfaltovanú časť poľnej cesty. Jeho poloha v tesnej blízkosti železničného priecestia z hľadiska bezpečnosti cestnej a železničnej prevádzky bude predmetom neskorších diskusií a predovšetkým riešenia v ďalšom stupni dokumentácie v rámci povoľovania zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov a to na základe vyjadrení ODI PZ Senec, OÚ Senec OCDaPK a povolenia investora stavby.

Nová asfaltová vozovka má byť na ploche 305 m^2, obrusná vrstva na ploche 655 m^2 a zemné práce majú byť v objeme 140 m^3 v prípade výkopu a násyp má tvoriť 230 m^3. Nespevnená komunikácia k areálu VZ STRABAG má plochu 112 m^2 spolu so spevneným zjazdom 14 m^2.

SO 07-05 Rekonštrukcia miestnej komunikácie

Návrh rekonštrukcie miestnej komunikácie vyplýva z dôvodu vybudovania parkoviska a jej napojenia na dopravnú infraštruktúru. Vzdialenosť existujúcej stykovej križovatky s cestou III/1053 je nevyhovujúca z hľadiska vzdialenosti od železničného priecestia a zároveň plní funkciu revitalizácie dotknutého územia železničnej stanice Nové Košariská. V rámci navrhovanej rekonštrukcie bude napojenie na cestu III/1053 vybudované v predpísanej vzdialenosti od železničného priecestia, pričom samotná komunikácia bude napriamená a odsunutá severozápadným smerom k záhradkárskej osade. Miestna (účelová) komunikácia bude verejne prístupná komunikácia zabezpečujúca prístup k jednotlivým objektom miestnej komunikácie a záhradkárskej osady. Základná šírka vozovky je navrhovaná 6,0 m, najmenej 5,50 m v zúženom úseku. Je navrhovaná s obrubníkovou úpravou. Pozdĺž navrhovaného parkoviska za staničnou budovou sú navrhované spevnené plochy slúžiace ako chodníky, prepojené s parkoviskom, resp. železničným nástupiskom. Základná šírka chodníkov bude 2,0 m, z priestorových možností najmenej 1,5 m. Pre možnosť parkovania vozidiel správcu, sa navrhuje vybudovať parkovisko pre zamestnancov ŽSR s kolmými stojiskami so 6 státiami. Parkovisko má byť umiestnené na ploche vedľa výpravnej budovy v rohu medzi novou miestnou komunikáciou a cestou III/1053. Využívanie navrhovaného parkoviska pre ŽSR bude cca 3 x ročne ovplyvnené príjazdom zásobovacieho vozidla, ktoré bude zabezpečovať plnenie zásobníka LPG. V tej dobe bude parkovisko plniť funkciu stáčacieho stanoviska podľa STN 38 6460 Tlakové stanice a rozvod skvapalnených uhľovodíkových plynov (LPG) Technické požiadavky a bezpečnosť, pričom bude potrebné krátkodobo dodržať príslušné ochranné pásma. Od parkoviska po bránku v oplotení zásobníka LPG je navrhnutá spevnená plocha pre možný pohyb tohoto vozidla. V prevádzkovom predpise plynovej kotolne staničnej budovy bude uvedená povinnosť včas osadiť dočasne príslušné dopravné značky, ktoré obmedzia na nevyhnutný čas využívanie parkoviska pre odstavovanie osobných vozidiel.

Chodníky budú v miestach určených na pohyb osôb riešené ako bezbariérové. V rámci predmetného objektu bude potrebné výškovo upraviť všetky dotknuté existujúce poklopy a k nim prislúchajúce šachty. Podložie pod navrhovanou komunikáciou a spevnenými plochami patrí podľa STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií medzi zeminy nevhodné do podložia vozovky (do aktívnej zóny), preto bude potrebné urobiť opatrenia. Jednou z možnosti je úprava podložia vhodným hydraulickým spojivom. Následne po úroveň konštrukčnej pláne spevnených plôch bude násyp z vhodného nesúdržného materiálu. Pláň bude hutnená na $E_{def,2}$ = min. 45 MPa a min. 30 MPa pod chodníkmi a na $E_{def,2}/E_{def,1}$ = max 2,5.

Odvodnenie komunikácií a spevnených plôch bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom. Vody v úseku rekonštruovanej miestnej komunikácie budú zvedené do odvodňovacích zariadení, cez dažďovú kanalizáciu a ORL do navrhovaných vsakovacích systémov, v pokračovaní komunikácie priečnym a pozdĺžnym sklonom do okolitého terénu. Navrhované komunikácie a spevnené plochy budú vybavené zvislým a vodorovným dopravným značením. Konštrukcia komunikácií a spevnených plôch je navrhovaná vzhľadom na predpokladané zaťaženie:

Konštrukcia vozovky

- asfaltový betón PBM 45/80-75	STN EN 13 108-1	AC11 obrus	50 mm
- spojovací postrek modifikovaný	STN 73 6129	PS-EKM 0,25 kg/m	
- asfaltový betón CA 35/50, I	STN EN 13 108-1	AC 16 P	80 mm
- infiltračný postrek	STN 73 6129	PI 0,5 kg.m^{-2}	
- hydraulicky stmelená zmes C5/6 22	STN 73 6124-1	CBGM	200 mm
- štrkodrvina ŠD 31,5(45) Gc	STN 73 6126	ŠD	min. 250 mm
spolu			min. 580 mm

Návrh zloženia vozovky sa upresní, resp. sa môže zmeniť v ďalších stupňoch dokumentácie v rámci povoľovania zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Asfaltová vozovka má byť na ploche 572 m^2 a parkovisko ŽSR na ploche 193 m^2 a zemné práce majú byť v objeme 75 m^3 v prípade výkopu a násyp má tvoriť 211 m^3.

SO 07-06 Chodníky

Návrh umiestnenia parkoviska, rekonštrukcia miestnej komunikácie a výstavba zastávok autobusovej dopravy si vyžaduje vybudovanie chodníkov pre chodcov za účelom prepojenia jednotlivých dopravných riešení so železničnou stanicou.

V rámci navrhovaného dopravného riešenia budú v rámci tohto stavebného objektu realizované chodníky v rozsahu:

- prepojenie obojstranne umiestnených autobusových zastávok na ceste III/1053 s nástupiskom železničnej stanice,
- prepojenie parkoviska (od oplotenia parkoviska) na sieť chodníkov zabezpečujúcich prístup na železničnú stanicu,
- priestor pred staničnou budovou ŽST Nové Košariská,
- prepojovací chodník od autobusovej zastávky na ceste III/1053 smerom k obci Dunajská Lužná cez železničné priecestie.

Šírka chodníkov má byť premenlivá, chodníky spájajúce autobusové zastávky so železničným nástupiskom majú byť široké 2,0 m, v zúženej časti minimálne 1,5 m, chodník prepájajúci autobusovú zastávku s obcou Dunajská Lužná má byť široký 1,50 m. Chodníky budú v miestach určených na pohyb osôb riešené ako bezbariérové.

Konštrukcia chodníkov

- betónová dlažba	STN 73 6131-1	D		60 mm
- podsyp z drveného kameniva frakcie 4 – 8	STN 73 6126	L		40 mm
- štrkodrvina frakcie 0 – 63	STN 73 6126	ŠD	min.	200 mm
spolu			min.	300 mm

Pre zaistenie odvedenia dažďových vôd zo súbežne vedenej komunikácie cesty III/1053 sa medzi navrhovaným chodníkom a vozovkou navrhuje vsakovacia priekopa šírky 0,4 m vystlaná geotextíliou a vyplnená štrkodrvou. Zachová sa súčasný stav odvedenia vody z vozovky do nespevneného a zatrávneného priestoru vedľa cesty.

Chodníky majú byť na ploche 611 m^2 a zemné práce majú byť v objeme 70 m^3 v prípade výkopu a násyp má tvoriť 200 m^3.

Rozdelenie správcovstva a údržby sa upresní, resp. sa môže zmeniť v ďalších stupňoch dokumentácie v rámci povoľovania zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

SO 07-07 Preložka vodovodu DN 150 STRABAG

V súčasnosti je popri plánovanej parkovacej ploche vedený existujúci vodovod v dimenzii DN 150, ktorým je zásobovaný areál Strabag. Nakoľko je trasa vodovodu vedená pod plánovanou plochou parkoviska a zastávkou autobusu, musí byť existujúci vodovod preložený mimo navrhované stavby. Potrubie preložky vodovodu má byť napojené na pôvodný rozvod pred oplotením parkoviska s trasovaním popri rekonštruovanej ceste III/1053. Prekladané potrubie v dĺžke 94 m má byť následne prepojené na existujúci vodovod. Potrubný rozvod preložky vodovodu je navrhnutý z tlakových polyetylénových rúr (PE) profilu DN 150, v celkovej dĺžke 94 m. V mieste križovania s miestnou komunikáciou má byť potrubie uložené do chráničky z oceľových rúr DN 300 mm, dĺžky 13 m. Potrubie vodovodu má byť uložené vo výkopovej ryhe na podkladnom pieskovom lôžku hrúbky 15 cm. Po montáži potrubia má byť 30 cm nad jeho povrch zriadený zhutnený obsyp zo štrkopiesku a zvyšok ryhy sa zasype vykopanou zeminou so spätnou povrchovou úpravou. Pred spracovaním dokumentácie pre stavebné povolenie musí byť existujúci vodovod presne vytýčený, ako aj ostatné inžinierske siete, ktoré prekladaný vodovod križujú.

Zemné práce majú byť v objeme 150,00 m^3 v prípade výkopu a násyp má tvoriť 93 m^3.

SO 09-01 Odkanalizovanie

Účelom tohto stavebného objektu je zabezpečiť odvedenie dažďových vôd zo spevnených plôch navrhovaného parkoviska – ciest a chodníkov. Nakoľko v danej lokalite sa nenachádza verejná kanalizácia, odvedenie dažďových vôd je riešené do vsaku. Vody zo spevnených plôch majú byť pred zaústením do vsakovacieho systému predčistené v odlučovači ropných látok.

Pre odvádzanie dažďových vôd z povrchu navrhovaných parkovacích plôch a komunikácie je riešený návrh na vybudovanie potrubného rozvodu kanalizácie. Dažďové vody z povrchového odtoku každého parkoviska a cesty majú byť zachytávané v uličných vpustoch, ktoré majú byť krátkymi prípojkami prepojené do navrhovanej kanalizácie. Kanalizačnú sieť majú tvoriť dve samostatné stoky – jedna v záchytnom parkovisku, druhá v príjazdovej miestnej komunikácii.

Potrubné rozvody kanalizácie sú navrhnuté s gravitačným odtokom (bez prečerpávania), ktorých profily budú prispôsobené podľa ich sklonu a požadovanej kapacite. Nakoľko v lokalite riešeného parkoviska nie je v súčasnosti vybudovaná stoková sieť dažďovej kanalizácie, budú dažďové vody odvádzané do vsakovacích zariadení, s ich následným rozptýlením do podpovrchových vrstiev. Po prečistení na ORL na požadovanú úroveň budú vyčistené dažďové vody ďalej odvedené potrubím do vsakovacích zariadení umiestnených popri parkovacích plochách, resp. komunikácii. Kanalizačný systém, ako aj súvisiace objekty musia byť navrhnuté pre hodnoty pri trvaní 15 - minútového dažďa (ombrografická stanica Bratislava) a periodicitu dažďa p = 0,5 s intenzitou pre danú oblasť q =142 l/s/ha. Údržba parkovacích plôch a riešenej komunikácie v zimnom období bude mechanická (pluhom), t.j. bez chemického posypového materiálu.

Potrubný rozvod kanalizácie sa navrhuje v celom rozsahu zrealizovať z plastových (PVC, PP) rúr, pre hlavné trasy v dimenzii DN 300 o celkovej dĺžke 320 m, prípojky od uličných vpustov profilu DN 200 o celkovej dĺžke 90 m. Potrubie kanalizácie bude uložené vo výkopovej ryhe na podkladnom pieskovom lôžku hrúbky 15 cm. Po montáži potrubia bude 30 cm nad jeho povrch zriadený zhutnený obsyp zo štrkopiesku a zvyšok ryhy sa zasype štrkodrvou, resp. vykopanou zeminou s povrchovou úpravou.

Potrubie každej stoky bude v rámci prečistenia odpadových vôd zaústené do odlučovačov ropných látok s prietokom Q = 15 $l.s^{-1}$ a Q = 65 $l.s^{-1}$, ktoré sú určené k čisteniu a zachyteniu ropných látok ľahších ako voda, spravidla kvapalných uhľovodíkov (oleje, benzín, nafta). Tuhé nečistoty ťažšie ako voda sa usadia v kalovej nádrži predmetného zariadenia. Stupeň odlúčenia ropných látok je stanovený do 0,1 $mg.l^{-1}$ NEL a je daný charakterom vystrojenia odlučovača. ORL sú navrhnuté v typovom prevedení z vodostavebného železobetónu, v plnoprietokovom vyhotovení, ktoré budú uložené vo výkopovej jame na železobetónovej doske a štrkovom lôžku. Nádrž ORL bude pozostávať z kalojemu pre zachytávanie hrubých splavenín a priestoru nádrže na čistenie cez koalescenčný a sorpčný filter. Zariadenie bude štandardne vybavené automatickým plavákovým uzáverom. Prevádzka ORL bude plnoautomatická bez potreby zásahu obsluhy do technologického procesu. Obsluha zariadenia bude pozostávať z občasnej vizuálnej kontroly činnosti prevádzky, merania výšky usadených kalov a vrstvy odlúčených rozpustných látok, ako aj pravidelnej servisnej kontroly filtračného zariadenia. Z ORL budú vyčistené dažďové vody ďalej odvádzané potrubným rozvodom do vsakovacích zariadení umiestnených mimo parkovacej plochy, resp. komunikácie.

Každý systém vsaku bude osadený v štrkovom obsype na úrovni nasiakavého podložia (minimálne 1,0 m nad hladinou spodnej vody), ktorý zabezpečí, že pre odvádzanú dažďovú vodu budú vhodné vsakovacie podmienky. Vsakovacie zariadenia budú pozostávať z potrebného počtu a dĺžky perforovaných blokov uložených vedľa seba a navzájom prepojených. Výpočet veľkosti vsakov je realizovaný tak, aby k vyprázdneniu došlo v priebehu 12 - 24 hodín. Pre kontrolu a čistenie zariadenia budú na oboch koncoch zariadenia osadené kontrolné šachty, ku ktorým bude zabezpečený prístup čistiaceho mechanizmu. Pre návrh veľkosti vsakovacieho zariadenia bola uvažovaná intenzita dažďa pre danú oblasť q = 180 l/s/ha. Vzhľadom na meniace sa klimatické podmienky sa návrh môže v ďalších stupňoch dokumentácie upraviť v rámci povoľovania zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Na trasách rozvodov kanalizácie majú byť vybudované vstupné - revízne kanalizačné šachty, vyhotovené v typovom prevedení z prefabrikovaných betónových skruží priemeru ø 1 000 mm, s výškou prefabrikovaného dna 600 mm s vytvorenou kynetou. Vstupný otvor do šachty bude opatrený poklopom z kompozitu s triedou zaťaženia podľa umiestnenia šachty.

Prefabrikované uličné vpusty budú vyskladané z betónových dielcov s odtokovým kruhovým otvorom DN 200 mm, opatrené záchytným košom hrubých nečistôt. Mrežové poklopy na vpustoch budú liatinové, triedy zaťaženia D.

Zemné práce majú byť v objeme 1 650,00 m^3 v prípade výkopu a násyp má tvoriť 770 m^3.

SO 10-01 Vegetačné úpravy

Cieľom vegetačných úprav je úprava okolia navrhovanej stavby, splnenie požiadavky STN 73 6110 + O1 + Z1 + Z1/O1 + Z2 Projektovanie miestnych komunikácií na výsadbu stromov na parkoviskách, vytvorenie protieróznej zábrany koreňovým systémom, zamedzenie prašnosti, začlenenie technického diela do urbanizovaného prostredia obce Dunajská Lužná a estetické stvárnenie územia.

V rámci úpravy okolia navrhovaných stavebných objektov sa odporúča výsadba miestne pôvodných druhov drevín a výsadba trávnatého porastu.

Objekt vegetačných úprav rieši zatrávnenie a výsadbu kríkovej a stromovej zelene na plochách po obvode novovybudovaného parkoviska, v ostrovčekoch vymedzujúcich pohyb vozidiel na parkovisku a polohu jednotlivých stojísk a výsadbu drevín medzi stojiskami.

V priestore miestnej komunikácie rieši tento stavebný objekt zatrávnenie a výsadbu kríkovej zelene na ploche medzi miestnou komunikáciou, cestou III/1053 a staničnou budovou.

Výber druhovej skladby sa bude orientovať predovšetkým na nenáročné druhy drevín, znášajúce nepriaznivé podmienky urbanizovaného prostredia. Navrhnuté sú variety stromov a kríkov, ktoré sú zaujímavé tvarom koruny, farebným olistením, prípadne plodmi. Rastlinný materiál bude mať parametre, ktoré zodpovedajú normám I. akostnej triedy.

Na výsadbu sú navrhované:

- listnaté stromy z druhov hloh obyčajný (*Crataegus laevigata (Poir.) DC.*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior L.*), javor poľný (*Acer campestre L.*), javor mliečny (*Acer platanoides L.*), jarabina vtáčia (*Sorbus aucuparia L.*), jarabina prostredná (*Sorbus intermedia*), lipa malolistá (*Tilia cordata Mill.*), slivka čerešňoplodá (*Prunus cerasifera Ehrh.*),
- listnaté kríky - bršlen Fortuneov (*Euonymus fortunei (Turcz.) Hand.-Mazz.*), dráč Júliin (*Berberis julianae C. K. Schneid.*), dráč Thunbergov (*Berberis thunbergii DC.*), hlohyňa šarlátová (*Pyracantha coccinea M. Roem.*), skalník pritlačený (*Cotoneaster adpressus*), nátržníkovec krovitý (*Pentaphylloides fruticosa (L.) O. Schwarz*), skalník Dammerov (*Cotoneaster dammeri C. K. Schneid.*), skalník rozprestretý (*Cotoneaster horizontalis Decne.*), tavoľník van Houtteho (*Spiraea x vanhouttei (Briot) Zabel*), tavoľník bumald. (*Spiraea x bumalda*), tavoľník japonský (*Spiraea japonica*), svíb krvavý (*Swida sanguinea (L.) Opiz*), vajgelia ružová (*Weigelia florida (Bunge) DC.*), vtáčí zob (*Ligustrum vulgare L.*), zemolez obyčajný (*Lonicera xylosteum L.*), zemolez kapucňovitý (*Lonicera pileata Oliv.*).

Plocha vegetačných úprav sa predpokladá 1 740 m^2. Plocha pre sadovnícke úpravy bude mať zemitý podklad bez veľkých kamenistých frakcií a to pre výsadby stromov do hĺbky 100 cm a pre kríky do hĺbky 50 cm. Na všetky plochy, určené pre vegetačné úpravy, sa navezie humózna zemina v hrúbke 0,20 m a rovnomerne sa rozprestrie. Následne sa plochy upravia hrabaním a nechajú sa uľahnúť. Ak na ploche vzídu buriny, plochu bude potrebné ošetriť chemickým neselektívnym herbicídom.

Podľa výsadbového plánu sa najprv zrealizuje výsadba kríkovej a stromovej zelene. Dreviny budú prihnojené organickým hnojivom, anorganickým tabletovaným hnojivom, k výsadbám sa pridá aj pôdny vlahový kondicionér. Po výsadbe sa dreviny zamulčujú mulčovacou plachtou a kôrou stromov. Vysadené stromy budú stabilizované o drevené koly. Po ukončení výsadieb drevín sa zvyšné plochy zatrávnia ručným výsevom trávneho semena. Návrh trávnej zmesi sa určí na základe analýzy pôdnych a klimatických podmienok.

Pre kvalitu výsadieb je rozhodujúca intenzita údržby, ktorú je potrebné aplikovať a to 3 roky po výsadbe. Medzi základné práce patrí výchovný rez a odburiňovanie, a v období dlhotrvajúceho sucha aj zalievanie. Zatrávnené plochy budú pravidelne kosené.

SO 13-01 Prístrešok HD

Súčasťou stavby je aj vybudovanie zastávok autobusovej dopravy situovaných na ceste III/1053, v rámci ktorých budú obojstranne osadené typové prístrešky mestského mobiliáru pre cestujúcich. Veľkosť prekrytej plochy je navrhnutá z predpokladaného pomeru prerozdelenia smerovania cestujúcich. Základné rozmery modulu sú 2,86 m x 1,85 m x 2,55 m. Nosnú konštrukciu prístrešku budú tvoriť oceľové prvky, prestrešené pultovou strechou s minimálnym spádom z ľahkých transparentných materiálov. Každý prístrešok bude z troch strán uzavretý stenami z kaleného skla, bude vybavený lavičkou 1 ks, nosičom cestovného poriadku a informačnou tabuľou 1 ks. Výplň zastrešenia bude z komôrkového polykarbonátu. Jednotlivé podpery budú kotvené do betónových základových pätiek. Dažďové vody zo strechy prístrešku budú odvedené do susediacej zelene. Oceľová konštrukcia prístrešku bude pripojená na uzemnenie. Zemné práce (výkopy) by mali byť o objeme 1,00 m^3.

Rozdelenie správcovstva a údržby chodníkov sa upresní, resp. sa môže zmeniť v ďalších stupňoch dokumentácie v rámci povoľovania zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

SO 13-02 Parkovisko pre bicykle

V rámci investície obce Dunajská Lužná je zámer vybudovať z obce na železničnú stanicu samostatný cyklochodník na ľavej strane cesty III/1053 v smere na ŽST Nové Košariská. Preto je možné očakávať zo strany obyvateľov obce záujem o odkladanie bicyklov na stanici v rámci dochádzania do zamestnania, resp. za inými dennými aktivitami.

Na odloženie bicyklov sa navrhuje na medzi staničnou budovou, novou miestnou účelovou komunikáciu a parkoviskom pre ŽSR vybudovať krytý prístrešok s uzatvoreným obvodovým plášťom a vstupom cez uzamykateľnú bránu. Pôdorysný rozmer je 9,08 x 6,18 m, ide o samostatne stojacu konštrukciu na betónových pätkách 0,4 x 0,4 x 0,8 m s podlahou zo zámkovej dlažby na podkladových vrstvách rozšírenou za nosnú konštrukciu o 0,5 m. Konštrukcia má byť z oceľových uzavretých profilov, obvodový plášť majú tvoriť oceľové rámy s výplňou z odolných plotových panelov. Všetky oceľové časti majú byť žiarovo pozinkované a opatrené farebným náterom. Sedlovú strechu má tvoriť žiarovo pozinkovaná oceľová krytina so sklonom 8°, voda sa odvedie zvodmi zabudovanými v nosných obvodových stĺpoch do terénu, alebo do kanalizácie parkoviska. Brána bude uzamknutá elektromagnetickým zámkom. V prístrešku pre bicykle budú pevne ukotvené poschodové stojany (sklápací horný stojan) s možnosťou uzamykania rámu bicykla. Tieto sa javia ako najefektívnejšie pre veľkokapacitné parkovanie pre 80 ks bicyklov. Jedná sa o typové výrobky, zostavené na mieste vrátane zemných prác, dodávky a montáže. Osvetlenie a ostatné elektrické zariadenia budú napájané z rozvodov nn v rámci SO 23-03 Rozvody NN, vnútorné rozvody sú súčasťou dodávky prístrešku. Parkovisko pre bicykle má slúžiť prednostne občanom využívajúcim verejnú hromadnú dopravu pri cestách do zamestnania, resp. pri preprave v rámci tarifných pásiem IDS BK. Uzamykanie centrálneho vstupu sa odporúča zabezpečiť čítačkou bezkontaktných čipových kariet schválených pre použitie v rámci IDS BK (napr. na čipová karta MHD v Bratislave, tzv. „električenka“, bratislavská mestská karta, karta Slovak Lines a pod.), ktoré sú evidované na meno držiteľa a tipy kariet je oprávnené používať u prepravcov zúčastnených na IDS BK v rámci BID.

Zastrešená plocha parkoviska bude 61 m^2 a zemné práce (výkopy) majú byť o objeme 36,00 m^3.

SO 20-01.1Technologický domček - stavebno architektonické riešenie a SO 20-01.2 Technologický domček - elektroinštalácia

Technologický domček má byť dvojpriestorový objekt zložený zo železobetónových prefabrikovaných dielcov. Oba priestory majú mať v podzemnej časti káblový priestor. Zvonka m´´a byť objekt zaizolovaný a omietnutý, strešná krytina zateplená a opatrená izolačnou fóliou. Spodná podzemná časť bude ošetrená proti vlhkosti, zateplená a osadená do výkopu na štrkovú vrstvu hrúbky

minimálne 0,2 m. Objekt má byť opatrený vetracími otvormi a otvormi pre prestup vedení. Káblové priechodky sa utesnia zmršťovacou manžetou natavením na hrdlo priechodky po celom obvode, čím bude zabezpečená vodotesnosť. Objekt sa dodáva s výplňami otvorov, odkvapovým systémom s oplechovaním.

V technologickom domčeku sa má nachádzať hlavný rozvádzač RH1, plechová skrinka s vnútri umiestnenou prívodkou 63A/400V a uzemňovací bod pre pojazdnú elektrocentrálu. Bude slúžiť pre umiestnenie zariadení prenosu dát do dohľadového pracoviska, pre umiestnenie zariadení náhradného zdroja (dieselagregát), kamerového systému, optického prenosu dát a PSN. V rámci elektroinštalácie je v technologickom domčeku žiarivkové osvetlenie, zásuvkový vývod 16A/230V, prípojka hlavného napájania, vývod so snímačom osvetlenia, v elektrorozvodni žiarivkové osvetlenie a automatická chladiaca/vykurovacia jednotka, rozvádzač R2. Z hlavného rozvádzača RH1 budú v rámci rozvodov nn napájané jestvujúce objekty, prístrešok pre bicykle, prívody pre závory (príprava), v rámci vonkajšieho osvetlenia dvomi vývodmi vonkajšie osvetlenie. Súčasťou kiosku bude aj bleskozvod s uzemnením. Pôdorysné rozmery sú 7,0 m x 3,03 m, svetlá výška 2,31 m. Predpokladané výkopy 25 m^3.

SO 22-01 Optická kabelizácia

Elektronické zariadenia v technologickom domčeku budú pripojené na jestvujúcu optickú sieť ŽSR pomocou optického kábla uloženého v zemnej káblovej ryhe. OK kábel bude slúžiť pre prenos dát informačného systému ŽSR, kamerového systému, poplachového systému narušenia a informácie o prevádzkovom stave dieselgenerátora, t.j. stave elektrickej siete, dodávke energie, poruche a stave PHM do budúceho dohľadového pracoviska ŽSR. Optický 12 vláknový kábel bude vedený v rúrke HDPE 40/33, vedľa ktorej budú uložené 2 ks rezervných rúrok HDPE, zo stojana RACK v technologickom domčeku, kde bude pripojený na budúcu technológiu, do budovy jestvujúcej železničnej stanice, kde je umiestnený stojan RACK pripojený na optickú sieť ŽSR. Dáta z budúcej technológie parkoviska budú vedené po optickej sieti ŽSR do budúceho dohľadového pracoviska. Programové vybavenie zabezpečujúce spracovanie údajov a prípadný prenos dát bude súčasťou riešenie dohľadového pracoviska. OK kábel a rúrky budú vedené vo výkope v káblovej ryhe 900 x 500 mm a uložené do pieskového lôžka, kryté betónovou doskou pozdĺž a výstražnou fóliou a zasypané výkopkom v celom profile. Dĺžka výkopu bude cca 50 m (optický 12 vláknový kábel o dĺžke 50 m). Rúrka HDPE 40/33 3 x 50 m bude celkom o dĺžke 150,00 m. Zemné práce majú byť v objeme 25 m^3 v prípade výkopu a násyp má tvoriť 20 m^3.

SO 22-03 Ochrana OK, TK a zabezpečovacích káblov ŽSR

V rámci budovania napájania nových výstražníkov pre chodník na priecestí sa predpokladá zásah do trasy traťového, optického kábla a zabezpečovacích káblov ŽSR v mieste predpokladanej spoločnej trasy od staničnej budovy pri koľaji č. 2 po priecestie. Preto sa navrhuje v rámci odkrytia, vedenia v súbežnej trase a pretláčania pod cestou III/1053 tieto káble ochrániť, resp. zmeniť ich fyzickú ochranu. Dĺžka súbehu sa predpokladá 65 m vrátane pretlaku. Z dôvodu blízkosti napájania vedenia verejného osvetlenia nástupíšť a koľajiska, treba počítať aj s prítomnosťou káblovej trasy nn. Tento stavebný objekt bude podrobnejšie riešený, resp. jeho skutočná potreba bude riešená v ďalších stupňoch dokumentácie v rámci povoľovania zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

SO 23-01 Osvetlenie parkoviska

Parkovisko bude osvetlené LED cestnými reflektormi upevnenými na oceľových sklopných stožiaroch výšky 8 m s výložníkmi. Rozvody budú z káblov CYKY-J 5x4 uložených v HDPE rúrach ø50 mm. Zemniace vedenie FeZn D10 mm bude položené spolu s káblovými rozvodmi. Z rozvádzača RH1 budú vedené vetvy pre parkovisko a verejnú predstaničnú komunikáciu vrátane parkoviska ŽSR (SO 23-08). Osvetlenie bude ovládané súmrakovým spínačom s nočným útlmom s možnosťou prepnutia v rozvádzači na ručné ovládanie. V rozvádzači sa pripraví miesto pre ovládacie relé s možnosťou ovládania osvetlenia na diaľku z centrálneho dispečingu. Stožiare budú prírubou kotvené do betónových základov s kotevnými roštami. Celkový počet stožiarov bude 12, z toho 6 s

jednoramenným výložníkom a 6 s dvojramenným. Príkon bude 1,8 kW, dĺžky rozvodov cca 310 m, zemniace vedenie 325 m. Napojenie a podružné meranie spotreby bude v rozvádzači RH1 v technologickom domčeku.

SO 23-02 Prípojka NN

Pre zabezpečenie energetických nárokov navrhovaných elektrických zariadení v rámci budovania parkoviska je potrebné vybudovať novú prípojku NN. Rieši sa napojenie hlavného rozvádzača RH1 v technologickom domčeku z hlavného rozvádzača ANG v novej transformovni. Káblové vedenie bude uložené v zemi v plastovej korugovanej chráničke ø 75 mm. Dĺžka káblového vedenia bude 40 m. Súčasťou objektu je aj osadenie a napojenie kompenzačného rozvádzača RC-L 48 kVA pre centrálnu kompenzáciu účinníka v kapacitnom aj indukčnom režime vo vyhotovení do vonkajšieho prostredia osadeného pri transformovni. V rozvádzači ANG je pripravený silový vývod aj vývod z optočlena z meracej úpravy ŽSR. Uzemnenie je riešené v rámci transformovne a technologického domčeka a prepojenie uzemnení a vytvorenie spoločnej uzemňovacej sústavy je riešené v rámci vonkajšieho osvetlenia. Na uzemnenie bude pripojený kompenzačný rozvádzač RCL.

SO 23-03 Rozvody NN

Pripojenie elektrických zariadení navrhovaných v rámci povrchového parkoviska bude zabezpečené káblovými rozvodmi NN. V rámci vonkajších rozvodov NN budú napojené všetky elektrické zariadenia ako sú informačné systémy, príprava na závory, kamerový systém. V mieste závor sa umiestnia prívody pre ich napojenie ukončené v pilierových skrinkách PSP0 (vodiče budú uzemnené na uzemňovaciu sústavu v rámci SO 23-01 Osvetlenie parkoviska). Vodiče PE v skrinkách budú pripojené na uzemňovaciu sústavu realizovanú v rámci vonkajšieho osvetlenia. Vývod bude samostatne podružne meraný v rozvádzači RH1. Závory budú pripojené až v čase ich montáže. Parkovisko pre bicykle má vlastnú elektroinštaláciu, bude napojené jedným káblom ukončeným v prípojkovej skrinke, kábel bude pripojený do poistkovej skrine. Objekt parkoviska bude pripojený na uzemňovaciu sústavu vybudovanú v stavebného objektu technologického domčeka a vonkajšieho osvetlenia. Vývod bude samostatne podružne meraný v rozvádzači RH1. V rozvádzači bude riešené istenie a ovládanie jednotlivých prúdových okruhov. Káblové rozvody sú navrhnuté medenými káblami uloženými vo výkope v zemi a pod komunikáciami v chráničkách. Elektrické zariadenia parkovacieho a informačného systému budú napojené na zdroj zálohovaného napájania – dieselgenerátor. Navrhujú sa káblové rozvody CYKY o dĺžke 230,00 m. Zemné práce majú byť v objeme 25 m^3 výkopu a 17 m^3 násypu.

SO 23-07 Preložka silnoprúdových káblov NN STRABAG

Pri budovaní autobusových zastávok na hlavnej ceste pri železničnej stanici Nové Košariská dochádza k rozšíreniu komunikácie. Toto rozšírenie zasahuje do káblového vedenia NN, ktoré je potrebné preložiť do novej polohy. Uložené káblové vedenie NN pokračuje do objektu vodného zdroja. Existujúce káblové vedenie bude za odbočkou k železničnej stanici prerušené, naspojkované novým káblom rovnakej dimenzie a preložené do novej trasy v chodníku autobusovej zastávky. Kábel bude ukončený v rozvádzači vodného zdroja. Dĺžka prekládky je cca 120 m. Zemné práce majú byť v objeme 30 m^3 v prípade výkopu a násyp má tvoriť 24 m^3.

SO 23-08 Osvetlenie miestnej komunikácie

Miestna komunikácia bude osvetlená LED cestnými reflektormi upevnenými na oceľových sklopných stožiaroch výšky 8 m s výložníkmi. Rozvody budú z káblov CYKY-J 5x4 uložených v HDPE rúrach ø 50 mm. Zemniace vedenie FeZn D10 mm bude položené spolu s káblovými rozvodmi. Z rozvádzača RH1 bude vedená vetva pre verejnú predstaničnú komunikáciu vrátane parkoviska ŽSR. Osvetlenie bude ovládané súmrakovým spínačom s nočným útlmom s možnosťou prepnutia v rozvádzači na ručné ovládanie. V rozvádzači sa pripraví miesto pre ovládacie relé s možnosťou ovládania osvetlenia na diaľku z centrálneho dispečingu. Stožiare budú prírubou kotvené do

betónových základov s kotevnými roštami. Celkový počet má byť 7 stožiarov s jednoramenným výložníkom. Príkon bude 0,6 kW, dĺžky rozvodov cca 120 m, zemniace vedenie 130 m. Napojenie a podružné meranie spotreby bude v rozvádzači RH1 v technologickom domčeku. Zemné práce majú byť v objeme 49 m^3 v prípade výkopu a násyp má tvoriť 39,2 m^3.

SO 25-01 Prípojka VN

Pre zabezpečenie energetických nárokov navrhovaných elektrických zariadení v rámci budovania parkoviska je potrebné vybudovať novú prípojku VN pre odberateľskú trafostanicu 22/0,4 kV. V rámci tohto stavebného objektu je navrhnutá nová prípojka VN 22kV z existujúceho vzdušného vedenia v správe Západoslovenská distribučná, a.s. Prípojka je navrhnutá ako vzdušná s káblovým pokračovaním. Prípojka začína odbočením zo vzdušného vedenia VN linka č. 437. Do existujúceho vedenia bude zaradený nový podperný bod, z ktorého sa vybuduje odbočenie na úsekový odpojovač s pokračovaním vzdušného vedenia až po parkovisko a to na základe požiadavky Západoslovenskej distribučnej, a.s. na zriadenie prípojky z konkrétnej linky vzdušného vedenia 22 kV, na výstavbu novej transformačnej stanice a na základe nových, postupom rokov vznikajúcich skutočností vyplývajúcich z postupného vývoja vybavenia parkoviska, kde je nutný vyšší príkon zariadení pre vybavenie parkoviska. Dĺžka vzdušnej prípojky VN bude cca 110 m. Od posledného PB sa vybuduje káblová časť prípojky VN, ktorá je navrhnutá káblami 22-NA2XS(F)2Y 3x1x70 mm^2 až do navrhovanej trafostanice. Trafostanica bude osadená v páse zelene v blízkosti predmetného parkoviska v rámci objektu PS 24-01 Transformovňa. Kábel bude uložený vo výkope v zemi a pod komunikáciami v kábelovode. Zemné práce majú byť v objeme 73 m^3 v prípade výkopu a násyp má tvoriť 59 m^3.

Stavebné objekty a prevádzkové súbory súvisiace priamo s užívaním parkoviska, budú do prevádzky uvedené naraz, v jednom termíne. Stavebné objekty, ktoré riešia preložky inžinierskych sietí, rekonštrukcie existujúcich komunikácií, výstavbu chodníka a prevádzkové súbory zabezpečenia priecestia, budú uvedené do prevádzky hneď, po ich stavebnom ukončení.

V súčasnej dobe nie sú známe žiadne investičné aktivity, ktoré by mali zásadný dopad na navrhovanú stavbu a vyžadovali by prípadnú technickú a časovú koordináciu. V čase spracovania oznámenia po vyvolanom rokovaní zástupcami obce Dunajská Lužná bolo známe, že len čiastočne to však môže ovplyvniť pripravovaná investícia výstavby samostatného cyklochodníka z obce Dunajská Lužná na ŽST Nové Košariská popri ceste III/1053 naľavo v smere na stanicu, ktorá môže ovplyvniť priestorové možnosti a parametre konštrukcie priecestia a jej väzbu na železničný zvršok, možnú nutnosť premiestnenia, resp. výstavbu ďalších nových výstražníkov, objem zakabelizovania priecestného zabezpečovacieho zariadenia, možnú nutnosť výstavby prístupového cyklistického chodníka od priecestia k parkovisku pre bicykle, ... Obec aktívne pristúpila k riešeniu problematickému priestoru pred a za priecestím a navrhla ukončenie cyklochodníka na ľavej strane cesty ešte pred železničným priecestím priechodom pre chodcov na už navrhovaný chodník vpravo od cesty a zriadením ďalšieho priechodu pre chodcov cez cestu pred odbočením z obce Dunajská Lužná na verejnú prístupovú komunikáciu k ŽST, vrátane krátkej cyklistickej cestičky od tohto priechodu po parkovisko pre bicykle. V tomto prípade má rozhodujúce slovo investor parkoviska a jeho nadriadený orgán. Pre tento zámer sa odporúča hľadať konsenzus a vzájomné prieniky tak, aby stavba ako koncový produkt čo najviac vyhovovala potrebám cestujúcich. Prípadné návrhy po odsúhlasení investora navrhujeme rozpracovať v ďalších stupňoch dokumentácie v rámci povoľovania zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov v úzkej spolupráci so zástupcami obce Dunajská Lužná.

III.2.3. Požiadavky na vstupy a údaje o výstupoch.

Parcely, ktoré budú zasiahnuté trvalým záberom zmeny navrhovanej činnosti:

KN-C	záber v m^2	KN-C	záber v m^2	KN-C	záber v m^2	KN-C	záber v m^2
873/1 *	2 956	841/7	314	831	148	805/217	-
873/2	1 278	841/8	258	1036/1	52	820/2	-
873/3 **	-	841/9	231	829	6	5810/10 *	-
873/4	1 088	841/11	74	805/3	59	1030/2	-
830/1	3 237	1031/2	216	805/2	96	1030/1	-
958/1	731	1031/1	231	805/234	3	1035	-

** KÚ Podunajské Biskupice – VN vzdušná a podzemná káblová 22 kV prípojka ako vecné bremeno; min. 3 podperné body na časti „vzduch" – 110 m, cca 15 m káblové vedenie podzemné*
*** vyznačená katastrálna hranica na digitálnom podklade nekorešponduje s hranicou zamerania oploteného areálu STRABAG*

Parcely, ktoré budú zasiahnuté dočasným záberom počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti:

KN-C	záber v m^2	KN-C	záber v m^2	KN-C	záber v m^2	KN-C	záber v m^2
873/1 *	834	841/7	-	831	430	805/217	8
873/2	62	841/8	-	1036/1	26	820/2	11
873/3 **	58	841/9	-	829	123	5810/10 *	636
873/4	53	841/11	44	805/3	23	1030/2	72
830/1	660	1031/2	55	805/2	97	1030/1	22
958/1	342	1031/1	-	805/234	11	1035	18
841/13	2						

** KÚ Podunajské Biskupice – VN vzdušná a podzemná káblová 22 kV prípojka ako vecné bremeno; min. 3 podperné body na časti „vzduch" – 110 m, cca 15 m káblové vedenie podzemné*
*** vyznačená katastrálna hranica na digitálnom podklade nekorešponduje s hranicou zamerania oploteného areálu STRABAG*

Nasledujúca tabuľka uvádza pôvodný a navrhovaný trvalý záber plôch.

varianty	**variant**	**záber plôch v m^2/ z toho na k.ú. Podunajské Biskupice**
pôvodné varianty	variant A	6 667/3 447
	variant B.1.a	9 081/3 447
	variant B.1.b	4 162/0
	variant B.1.c	11 932/4 207
zmena	navrhovaná zmena činnosti	8 635/- *

** VN vzdušná a podzemná káblová 22 kV prípojka ako vecné bremeno; min. 3 podperné body na časti „vzduch" – 110 m, cca 15 m káblové vedenie podzemné*

Z predchádzajúcej tabuľky vyplýva, že vplyvom zmeny navrhovanej činnosti dôjde k celkovému zvýšeniu záberov plôch oproti pôvodne odporúčanému variantu A a pôvodne navrhovanému variantu B.1.b, resp. k zníženiu oproti pôvodne navrhovaným variantom B.1.a a B.1.c.

Nasledujúca tabuľka uvádza pôvodný a navrhovaný predpokladaný súčet trvalých a dočasných záberov poľnohospodárskej pôdy.

varianty	**variant**	**parcely**	**záber PPF v m^2/ z toho na k.ú. Podunajské Biskupice**
pôvodné varianty	variant A	958/1 a 5810/10	697/404
	variant B.1.a	958/1, 873/2 a 5810/10	1 637/404
	variant B.1.b	958/1 a 873/2	1 578/0
	variant B.1.c	958/1, 873/2 a 5810/10	2 743/1 164
zmena	navrhovaná zmena činnosti	5810/10, 873/2 a 958/1	3 049/636

Z predchádzajúcej tabuľky vyplýva, že vplyvom zmeny navrhovanej činnosti dôjde k celkovému zvýšeniu záberov poľnohospodárskej pôdy oproti pôvodne navrhovaným variantom.

Nasledujúca tabuľka uvádza pôvodné a navrhované predpokladané súčet trvalých a dočasných záberov lesných pozemkov.

varianty	variant	parcely	záber LPF v m^2
pôvodné varianty	variant A	873/1	34
	variant B.1.a	873/1	1 449
	variant B.1.b	873/1	1 104
	variant B.1.c	873/1	2 809
zmena	navrhovaná zmena činnosti	873/1	3 790

Z predchádzajúcej tabuľky vyplýva, že vplyvom zmeny navrhovanej činnosti dôjde k celkovému zvýšeniu záberov lesných pozemkov oproti pôvodne navrhovaným variantom.

Uvedená parcela s číslom 873/1 nie je zriadená ako lesný porast a nie je využívaná na produkciu dreva. V súčasnosti sa na nej sčasti nachádza nesúvislý náletový porast agátu a rôzny krovitý porast (trnka, šípová ruža a pod.).

Potreba pitnej vody bude zabezpečená dovozom balenej vody. Potreba vody pre hygienické účely a potreba technologickej vody pre niektoré práce s potrebou výroby betónu, resp. malty bude zabezpečená dovozom v cisterne.

Takéto riešenie bolo aj pri pôvodných variantoch.

V rámci prevádzky zmeny navrhovanej činnosti sa nepredpokladá so spotrebou vody, resp. s prívodom pitnej a požiarnej vody. Počas prevádzky môžu vzniknúť nároky na odber vody pri údržbe zelene vysadenej v rámci vegetačných úprav.

V rámci stavby sa nenavrhujú také objekty a zariadenia, ktoré by vytvárali riziko vzniku požiarneho nebezpečenstva. Vlastné parkovisko bude prístupné z verejných komunikácií, ktoré umožnia prístup vozidiel Hasičského a záchranného zboru v prípade potreby zásahu na odstavených osobných motorových vozidlách. Šírkové usporiadanie a konštrukčné riešenie umožňuje bezproblémový prístup v prípade potreby.

Rozhodujúci objem zemných prác predstavujú práce spojené s odhumusovaním územia v rozsahu trvalého a dočasného záberu a realizácia výkopov a násypov pre vlastnú plochu parkoviska a pre uloženie nových a preložky existujúcich inžinierskych sietí. Celkom sa predpokladá odhumusovanie o objeme 1 590 m^3, zahumusovanie o objeme 580 m^3 (prebytok humusu 1 010 m^3) a výkopy zemín o objeme 1 570 m^3 a násypy zemín o objeme 1 185 m^3 (prebytok zeminy 385 m^3). Vyťažená zemina (s výnimkou humusu/ornice) bude v prevažnej miere použitá do násypov pod spevnené plochy. Ornica bude uložená na depóniu, časť z nej bude použitá na realizáciu vegetačných úprav a vykonanie rekultivačných prác po ukončení stavby a zostávajúca časť bude ponechaná na rozhodnutie vlastníkov príslušných pozemkov.

Nároky na odber elektrickej energie počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti budú zabezpečené z miestnych zdrojov, resp. v rámci stavebných rozvodov a budovaných vedení elektrickej energie. Zdroje energií na prevádzku zariadenia staveniska (osvetlenie a prípojka NN) si zabezpečí budúci zhotoviteľ stavby na základe prerokovania so správcami sietí. Zhotoviteľ môže realizovať už na začiatku výstavby navrhovaný stavebný objekt „prípojka VN“ s osadením staveniskovej trafostanice a z nej si zabezpečiť elektrickú energiu pre potreby staveniska.

Počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti vznikajú nároky na jej potrebu počas činnosti všetkých elektrických zariadení. Takéto riešenie bolo aj pri pôvodných variantoch, pričom nároky na odber elektrickej energie oproti odporúčanému variantu budú vyššie. Požadovaný príkon elektrickej energie sa pre osvetlenie parkoviska predpokladá 1,8 kW, pre osvetlenie komunikácií 0,6 kW, pre spotrebu pre navrhované prevádzkové súbory (PSN, kamery a i.) 8,0 kW, tzn. spolu 10,4 kW. Požiadavka výkonu novej budovanej trafostanice je 160 kVA. V súčasnosti je aktuálna aj požiadavka pre nabíjacie stanice pre elektromobily, preto bude potrebné spotrebu a príkon navýšiť a pre nabíjacie stanice vybudovať najmenej „prípravu“, teda rezervu vrátane možnosti budúceho napojenia kabelizácie do nabíjacích staníc.

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti budú využívané okolité cesty I., II. aj III. triedy ako aj miestne komunikácie a poľné cesty na dovoz stavebného materiálu a odvoz nepotrebného materiálu, zemín a odpadu z lokality výstavby.

Nasledujúca tabuľka uvádza pôvodné a navrhované počty parkovacích státí.

varianty	**variant**	**Parkovacie státia (vrátane státí pre ŽSR)**	**rozdiel oproti navrhovanej zmene činnosti v m²**
pôvodné varianty	variant A	32 + 12 = 44	+ 126
	variant B.1.a	32 + 142 + 12 = 186	- 16
	variant B.1.b	142 + 12 = 154	+ 16
	variant B.1.c	32 + 204 + 12 = 248	- 78
zmena	navrhovaná zmena činnosti	164 + 6 = 170	

Z uvedenej tabuľky vyplýva, že vplyvom realizácie zmeny navrhovanej činnosti dôjde oproti odporúčanému variantu k realizácii o 126 parkovacích státi viac.

Z uvedenej tabuľky taktiež vidieť, že realizáciou zmeny navrhovanej činnosti budú zabezpečené väčšie nároky na potrebu parkovania pri železničnej stanici Nové Košariská, ako v odporúčanom variante, z čoho vyplýva aj väčšia intenzita dopravy v jej okolí.

Počas výstavby bude potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách zabezpečovaný dodávateľskou organizáciou vybranou na základe verejného obstarávania.

Navrhovaná stavba záchytného parkoviska predstavuje súbor stavebných objektov a prevádzkových súborov, ktoré v rozhodujúcej časti navzájom súvisia a je ich nutné realizovať prakticky naraz a ich realizácia podmieňuje uvedenie stavby príslušnej etapy do prevádzky. Rozhodujúcom stavebným objektom je realizácia spevnených plôch parkoviska, včítane jej odkanalizovania a osvetlenia. Súčasťou parkoviska je aj osadenie technologického domčeka, vybudovanie parkovacieho, informačného a kamerového systému, náhradného zdroja a položenie nových káblových vedení a preložka potrubných a káblových vedení.

Z komplexu stavebných objektov a prevádzkových súborov, ktoré je nevyhnutné realizovať súčasne je možné vylúčiť preložky existujúcich inžinierskych sietí, ktoré sú vyvolané umiestnením parkoviska v danom území. Tieto je potrebné realizovať v úvode stavebných prác tak, aby ich nová poloha neprekážala realizácii vlastného parkoviska.

Obdobne je možné samostatne realizovať a uviesť do prevádzky výstavbu zastávok verejnej hromadnej dopravy včítane. Chodníka, ktorý vedie od zastávok v smere do centra obce Dunajská Lužná. Tento rozsah prác predstavuje vybudovanie plochy pre zastávku vrátaneník, úpravu existujúcej komunikácie (frézovanie krytu a položenie nového) pre zabezpečenie plynulého naviazania povrchu komunikácie na plochu zastávok, výstavbu chodníka a prístrešku pre cestujúcich. Samostatne je možné a potrebné realizovať rekonštrukciu miestnej komunikácie nakoľko zabezpečuje prístup k rodinným domom, nakládkovej koľaji stanice Nové Košariská a k objektom záhradkárskej osady situovanej pozdĺž traťovej koľaje smerom na Bratislavu.

Taktiež je možné uviesť samostatne do prevádzky parkovisko pre bicykle.

Stavenisko tvorí prakticky jednu ucelenú plochu, ktorá je jednotlivo rozšírená o priestor pre realizáciu preložiek inžinierskych sietí.

Stavebný dvor sa navrhuje umiestniť na ploche severne od plochy parkoviska vedľa cesty III/1053 a to ako medziskládku stiahnutej ornice v množstve, ktoré sa predpokladá na spätné rozprestretie v rámci rekultivácie a vegetačných úprav (SO 02-02 Rekultivácia územia a 10-01 Vegetačné úpravy). Plocha je umiestnená v nadväznosti na verejnú komunikáciu tak, aby nepotrebná časť ornice, ktorá nebude využitá pre potreby stavby mohla byť odvážaná zo staveniska bez ovplyvnenia jeho výstavby.

Druhá časť so zariadením staveniska sa navrhuje za krajným nástupišťom od prístupovej rampy pre cestujúcich po hranicu katastrálnych území a v takej šírke, aby bol pred zariadením staveniska zabezpečený prejazd vozidiel v šírke komunikácie aspoň 6 m. Po vyprataní zariadení staveniska sa zmonitoruje stav asfaltovej plochy na ktorej stálo zariadenie staveniska a prípadne zničený povrch (výtlky a pod.) sa opraví.

Na stavebnom dvore budú umiestnené administratívne, sociálno-hygienické a prevádzkové priestory ako aj prístrešky pre uskladnenie prvkov pre realizáciu prevádzkových súborov (parkovacie, informačné, kamerové systémy, káblové bubny a i.). Skládky stavebných materiálov – obrubníky, kanalizačné rúry, vpusty, vsakovacie boxy, stožiare a pod. budú umiestnené dočasne na časti plochy parkoviska pripravenej pre pokládku vrchných konštrukčných vrstiev. Napojenie ZS na elektrickú sieť sa navrhuje z jestvujúcich rozvodov ŽST Nové Košariská.

S výnimkou realizácie rekonštrukcie miestnej komunikácie stavba nevyžaduje zriadenie obchádzkových trás nakoľko je prakticky v skoro celom rozsahu situovaná na voľných pozemkoch mimo existujúcich komunikácií. Pri výstavbe navrhovaných zastávok hromadnej dopravy, pri výstavbe pripojenia parkoviska na komunikáciu a pri výstavbe podchodov pre káble vedené popod komunikácie bude organizácia dopravy dočasne usmernená dočasných dopravným značením obojsmerne do jedného pruhu. Rekonštrukcia miestnej komunikácie v krátkom úseku jej súbehu so staničnou budovou ŽSR vyžaduje zriadiť obchádzkovú komunikáciu tak, aby sa uvoľnil priestor na jej rekonštrukciu. Obchádzková trasa pôjde cez plochu dnešnej záhradkárskej osady.

Administratívne a sociálno-hygienické potreby na stavbe budú zabezpečené osadením prenosných buniek a hygienických kontajnerov vybavených umývadlami, sprchami a WC. Vzhľadom na charakter a rozsah stavebno-montážnych prác sú nároky na zariadenie staveniska a na skládky materiálov minimálne. Celková navrhovaná plocha stavebného dvora pre zariadenia staveniska je cca 270 m^2. Depónia ornice si vyžiada záber cca 550 m^2.

Pre výstavbu je možné predpokladať nasledovný postup stavebných prác:

- príprava staveniska v rámci ktorej sa bude realizovať odhumusovanie a výrub stromov a krovín, asanácia pozemných objektov záhradkárskej osady, preložky oplotení preložky inžinierskych sietí,

realizácia zemných prác počas nasledujúcich úkonov:

- výkopové práce pre realizáciu prípojky VN a ostatných rozvodov NN, vrátane položenia chráničiek pre elektrické rozvody, nová transformačná stanica,
- položenie optických káblov,
- vybudovanie odvodnenia parkoviska (kanalizácia, osadenie odlučovačov ropných látok a zabudovanie vsakovacích zariadení),
- osadenie technologického domčeka a postupné zabudovanie jeho vybavenia,
- rekonštrukcia miestnej komunikácie (účelová komunikácia zabezpečujúca prístup k železničnej stanici a záhradkárskej osade),
- vybudovanie spevnených plôch parkoviska vrátane vybudovania základov pre osadenie stĺpov pre informačný a kamerový systém, osvetlenie parkoviska a verejnej komunikácie,
- vybudovanie oplotenia,
- vybudovanie parkoviska pre bicykle,
- vegetačné úpravy a rekultivácia dočasne zabraných plôch patriacich do poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesného pôdneho fondu ako aj úprava plôch po vyprataní staveniska vrátane úprav plôch dočasného záberu.

Samostatne je možné realizovať vybudovanie zastávky hromadnej verejnej dopravy, vrátane. príslušných chodníkov a osadenia prístrešku. Niektoré vymenované práce je možné vzájomne kombinovať a realizovať naraz.

Pred začiatkom budovania staveniska oprávnený zástupca investora odovzdá vyznačené hranice navrhovaného staveniska a body základnej vytyčovacej siete územia.

Vybraný zhotoviteľ stavby bude zodpovedný za vytýčenie a kontrolné meranie geometrických parametrov priestorovej polohy stavby, vyznačenie existujúcich podzemných vedení na povrchu, meranie a zobrazenie predmetov skutočnej realizácie stavby, v súlade so stavebným povolením a bude zodpovedný za ochranu konštrukcií vytýčenia priestorovej polohy (polohové a výškové body, tzv. pevné body) stavebného objektu počas celej výstavby.

Navrhnutá lehota výstavby je 6 mesiacov. Počas stavebných prác je vybraný zhotoviteľ, resp. zúčastnení podzhotovitelia povinní rešpektovať a dodržiavať normy, technické a technologické postupy a riadiť sa všeobecne záväznými právnymi predpismi týkajúcich sa bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, resp. zaistenia bezpečnosti a ochrany zdravia pri stavebných prácach a prácach s nimi súvisiacimi a odbornej spôsobilosti na výkon niektorých pracovných činností.

Zdrojom znečistenia ovzdušia počas výstavby bude predovšetkým nákladná doprava a stavebné práce, ktoré spôsobia zvýšenú koncentráciu exhalátov a najmä prašnosť. A to hlavne na trasách prevozu stavebných materiálov (cesta I/63, III/1053, miestna prístupová komunikácia). Táto činnosť však bude len dočasná, bude trvať počas obdobia výstavby. Bude požadované, aby počas realizácie stavby zhotoviteľ pravidelne odstraňoval nečistoty, ktoré budú vznikať v priestore výjazdu zo staveniska na verejnú komunikáciu. Realizovaním stavby priamo dotknuté komunikácie bude potrebné pravidelne čistiť, kropiť a umývať.

Vzhľadom na väčšiu plochu výstavby ako pri pôvodne odporúčanom variante, je predpoklad, že realizácia zmeny navrhovanej činnosti bude z hľadiska produkcie znečisťujúcich látok do ovzdušia intenzívnejšia, pričom pôjde hlavne o prašnosť a dopravu súvisiacu s realizáciou výstavby zmeny navrhovanej činnosti. Hlavným plošným zdrojom znečistenia ovzdušia na plochách súvisiacich s výstavbou budú plochy odstraňovania technických vrstiev na v súčasnosti spevnených plochách, odstraňovanie jestvujúcich objektov, odstraňovanie vegetácie, odstraňovanie humusového horizontu z poľnohospodárskej plochy, prístupové cesty pre dopravu a prepravu materiálu a samotné stavebné práce. Pôjde o krátkodobé a lokálne pôsobenie vplyvov.

Počas prevádzky záchytného parkoviska sa plocha parkoviska stane plošným zdrojom znečistenia ovzdušia výfukovými plynmi automobilov, ktoré budú vo zvýšenej miere oproti súčasnému stavu prispievať k celkovej úrovni znečistenia ovzdušia v lokalite spolu s prístupovou komunikáciou – cestou III/1053, po ktorej sa bude naďalej realizovať bežná premávka. Dá sa predpokladať, že najväčšia premávka sa bude realizovať v náväznosti na železničné spoje a to najmä v ranných hodinách pri odchode za prácou a do škôl a potom v popoludňajších hodinách pri návrate domov. V období medzitým sa predpokladá útlm premávky súvisiacej so železničnou dopravou. Z pohľadu porovnania pôvodne odporúčaného variantu a zmeny navrhovanej činnosti je zrejmé, že oproti pôvodnému variantu narastie počet parkovacích státí a teda aj intenzita dopravy a množstvo znečisťujúcich látok v ovzduší. Na druhej strane však presunom cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy na hromadnú železničnú dopravu sa znížia produkcie znečisťujúcich látok v ovzduší z individuálnej automobilovej dopravy na prístupových komunikáciách v smere z/do Bratislavy v ranných a popoludňajších špičkách.

Množstvo odpadových vôd počas výstavby nie je možné v súčasnosti špecifikovať, nepredstavujú však podstatný zásah do súčasného stavu režimu vôd. V etape výstavby budú vznikať odpadové vody v súvislosti s používaním technologickej, úžitkovej i pitnej vody pri stavebných prácach, pri údržbe a prevádzke stavebného dvora (vrátane sociálnych zariadení pre zamestnancov). Kontaminácia vôd by mohla nastať iba v prípade havarijných situácií a to v prípade úniku pohonných hmôt, olejov, mazadiel a iných používaných znečisťujúcich látok. Ich vplyv je možné eliminovať vhodnými organizačnými opatreniami pri nakladaní s nimi, resp. používaním havarijných súprav.

Počas prevádzky budú vznikať odpadové vody najmä ako zrážkové vody z povrchu parkoviska. Dažďové vody zachytené na spevnených parkovacích plochách budú pred vypúšťaním do vsaku predčistené v odlučovačoch ropných látok.

Spôsob odvádzania odpadových vôd zo spevnených plôch je identický s pôvodne navrhovaným odporúčaným variantom. Z hľadiska väčších spevnených plôch v prípade zmeny navrhovanej činnosti ako v prípade odporúčaného variantu, je logické, že aj množstvo čistených odpadových vôd v navrhovaných ORL bude väčšie, ako aj to čo bude vsakované cez vsakovacie zariadenia do podzemných vôd.

V priebehu výstavby zmeny navrhovanej činnosti budú vznikať predovšetkým odpady, ktoré sú vo vyhláške MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení vyhlášky MŽP SR č. 320/2017 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje

Katalóg odpadov, charakterizované najmä ako stavebné odpady a odpady z demolácií – skupiny 17. Do tejto skupiny patria odpady z odstraňovania drevín v trase stavby, z obalových materiálov použitých stavebných materiálov, z búrania spevnených plôch a odpady, ktoré vzniknú počas samotnej výstavby a to tak na stavenisku ako aj na stavebnom dvore, ako aj obaly a handry na čistenie – skupiny 15 a komunálne odpady – skupiny 20. Nasledujúca tabuľka uvádza odhadované odpady, ktoré by mali vznikať počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení vyhlášky MŽP SR č. 320/2017 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

číslo druhu odpadu	názov skupiny, podskupiny, druhu odpadu	kategória odpadu	spôsob nakladania	množstvo v t
15 01 01	obaly z papiera a lepenky	O	X	0,1
15 01 02	obaly z plastov	O	X	0,25
15 01 06	zmiešané obaly	O	X	0,3
15 02 03	absorbenty, filtračné materiály, handry na čistenie a ochranné odevy iné ako uvedené v 15 02 02	O	D10	0,05
17 01 01	betón	O	R05, D01	279,4
17 01 07	zmesi betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06	O	R05, D01	45
17 02 01	drevo	O	R01	51
17 02 02	sklo	O	R05	1,3
17 02 03	plasty	O	R03	1
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	R03	160
17 04 05	železo a oceľ	O	R04	6
17 04 11	káble iné ako uvedené v 17 04 10	O	R05	0,5
17 05 06	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	terénne úpravy	5 819
17 06 04	izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O	D01	0,1
17 09 04	zmiešané odpady zo stavieb a demolácií uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	D01	10
20 02 01	biologicky rozložiteľný odpad	O	R03	1
20 03 01	zmesový komunálny odpad	O	D01	0,5
20 03 03	odpad z čistenia ulíc	O	D01	0,01

O – ostatný odpad, D01 – uloženie do zeme alebo na povrchu zeme (napr. skládka odpadov), D10 – spaľovanie, R01 – využitie ako palivo, R03 - recyklácia alebo spätné získavanie organických látok, ktoré sa nepoužívajú ako rozpúšťadlá, R04 – recyklácia alebo spätné získavanie kovov a kovových zlúčenín, R05 – recyklácia alebo spätné získavanie iných anorganických materiálov, R10 - úprava pôdy za účelom dosiahnutia prínosov pre poľnohospodárstvo alebo pre zlepšenie životného prostredia, X – recyklácia alebo D1; spôsob nakladania bude závisieť od vlastností materiálov, ktoré sa nachádzali v použitých obaloch.

Ďalej je možné očakávať odpady skupiny 13 – odpady z olejov a kvapalných palív a skupiny 16 – odpady inak nešpecifikované. Pôjde však o minimálne množstvá odpadov.

Zhotoviteľ stavby ako držiteľ odpadu je podľa zákona povinný počas výstavby vznikajúci odpad zaraďovať podľa Katalógu odpadov, zhromažďovať odpady utriedené podľa druhu a zabezpečiť ich pred znehodnotením, odcudzením. Zároveň je povinný oddelene zhromažďovať nebezpečné odpady podľa ich druhov, označovať ich predpísaným spôsobom a nakladať s nimi v súlade zo všeobecne záväznými právnymi predpismi v oblasti odpadového hospodárstva.

S odpadom, ktorý bude vznikať počas výstavby a prevádzky parkoviska bude nakladané v súlade so znením zákona o odpadoch, pričom v rámci stavby sa budú materiály maximálne zhodnocovať a čo nebude možné v rámci stavby zhodnotiť, bude uložené na niektorej zo skládok odpadov v okolí.

Počas realizácie stavby bude odpad vznikať z týchto základných činností:

- príprava staveniska,
- realizácia zastávok autobusovej dopravy, rekonštrukcia miestnej komunikácie,
- asanácie objektov záhradkárskej osady,
- zemné práce,
- prevádzka stavebného dvora.

Odpad z dreva bude štiepkovaný a následne využitý pri vegetačných úpravách, príp. vozený do kompostárne

Odpad z frézovania vozoviek bude recyklovaný a opätovne použitý na výrobu nových asfaltových zmesí do konštrukcie vozoviek.

Železo a sklo budú odovzdané na následné zhodnotenie.

Zmesi betónu, tehál, obkladačiek, dlaždíc a keramiky, ale aj káble (jedná sa prevažne o inštalačné rozvody v pozemných objektoch), ktoré vzniknú asanáciou záhradných domčekov budú odvezené na skládku inertného odpadu.

Betónové konštrukcie budú rozdrvené a použité ako podklad pod konštrukciu nástupiska.

Ornica bude využitá na vegetačné úpravy a záverečné úpravy územia.

Výkop zeminy v objeme 1 570 m^3 bude použitý do zásypov a do násypového telesa pre parkovisko a pre rozšírenie zemného telesa pre autobusové zastávky.

Odpad z prevádzky stavebného dvora má charakter domového odpadu a bude odvezený na najbližšiu skládku odpadov.

Pri kolaudácii stavby budú doložené doklady o množstve a spôsobe zneškodnenia alebo zhodnotenia odpadov počas výstavby.

Počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti bude navrhovateľ, zhotoviteľ stavby a prevádzkovateľ povinný dodržiavať požiadavky zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vyhlášku MŽP SR č. 371/2015 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch v znení vyhlášky MŽP SR č. 322/2017 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 371/2015 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 379/2018 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 371/2015 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch v znení vyhlášky č. 322/2017 Z. z., vyhlášku č. 373/2015 Z. z. o rozšírenej zodpovednosti výrobcov vyhradených výrobkov a o nakladaní s vyhradenými prúdmi odpadov v znení neskorších predpisov, vyhlášku MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení vyhlášky MŽP SR č. 320/2017 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov, zákon č. 17/2004 Z. z. o poplatkoch za uloženie odpadov v znení neskorších predpisov, vyhlášku MŽP SR č. 366/2015 Z. z. o evidenčnej povinnosti a ohlasovacej povinnosti v znení vyhlášky MŽP SR č. 378/2018 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 366/2015 Z. z. o evidenčnej povinnosti a ohlasovacej povinnosti v znení neskorších predpisov a všeobecne záväzných nariadení obce Dunajská Lužná a Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a jej Mestskej časti Bratislava – Podunajské Biskupice o nakladaní s komunálnymi odpadmi a s drobnými stavebnými odpadmi na ich území, resp. VZN o miestnych daniach a o miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady.

Počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti sa nepredpokladá vznik väčšieho množstva odpadov, tie môžu vznikať z údržby povrchov parkoviska a z údržby zelených plôch parkoviska, prípadne ako zmesový komunálny odpad. Z odlučovačov ropných látok budú vznikať nebezpečné odpady, ktoré je možné v zmysle katalógu odpadov zaradiť do skupiny 13 – odpady z olejov a kvapalných palív. Z uvedenými odpadmi bude nakladať zazmluvnená oprávnená organizácia, ktorá zabezpečí ich zhodnotenie alebo zneškodnenie.

Nasledujúca tabuľka uvádza odpady, ktoré by mali vznikať počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení vyhlášky MŽP SR č. 320/2017 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

číslo druhu odpadu	názov skupiny, podskupiny, druhu odpadu	kategória odpadu	spôsob nakladania	Množstvo
13 05 02	kaly z odlučovačov oleja z vody	N	D02	0,30 m^3
13 05 06	olej z odlučovačov oleja z vody	N	R09	0,05 m^3
20 02 01	biologicky rozložiteľný odpad	O	R03	0,3 t
20 03 01	zmesový komunálny odpad	O	D01	0,1 t
20 03 03	odpad z čistenia ulíc	O	D01	0,1 t

O – ostatný odpad, D01 – uloženie do zeme alebo na povrchu zeme (napr. skládka odpadov), D02 – úprava pôdnymi procesmi (napr. biodegradácia kvapalných alebo kalových odpadov v pôde atď.), R03 - recyklácia alebo spätné získavanie organických látok, ktoré sa nepoužívajú ako rozpúšťadlá, R09 - prečisťovanie oleja alebo jeho iné opätovné použitie.

Lokalita výstavby navrhovanej činnosti sa nachádza mimo územie s koncentrovanou obytnou zástavbou, v lokalite sa nachádza záhradkárska osada, železničná stanica. Účinkom hluku počas výstavby budú vystavení obyvatelia v obývaných častiach obce a to najmä v blízkosti prístupových komunikácií ku stavbe, po ktorých sa bude realizovať dovoz a odvoz materiálov ťažkými nákladnými vozidlami. Atak hlukom bude daný polohou zdrojov násypového materiálu a limitovaný pracovnou dobou a celkovou dĺžkou stavebných prác. Vhodnou organizáciou práce, vylúčením nočných prác a prác v dňoch pracovného voľna, je možné tento negatívny účinok čiastočne eliminovať. Predmetné územie je v súčasnosti už zaťažované hlukom z dopravy po ceste III/1053 (intenzita hluku dosahuje hodnoty 60 dB cez deň a 50 dB v noci) a zo železničnej dopravy (intenzita hluku dosahuje hodnoty 65 dB cez deň a 60 dB v noci).

Počas výstavby je zdrojom hluku a vibrácií zvýšený pohyb vozidiel hlavne pri realizácii zemných prác a pri presune zeminy a následne pri odvoze a dovoze stavebných materiálov. Ich trvanie je však len dočasné a krátkodobé. Značný rozsah takýchto prác (vlastná realizácia zemných prác) sa bude uskutočňovať mimo bezprostredne zastavaného územia.

Prevádzka parkoviska predpokladá zvýšený pohyb najmä osobných vozidiel a bicyklov, nie hlučných nákladných áut. Zvýšenie hladiny hluku z dôvodu príjazdu a odjazdu motorových vozidiel sa predpokladá najmä v ranných a popoludňajších špičkových hodinách v súvislosti s odchádzkou do zamestnania a škôl a pri návrate. Popri prevádzke železnice nebude v tejto časti územia plánované parkovisko dominantným zdrojom hluku.

V rámci výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti sa musia dodržiavať ustanovenia zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vyhlášky 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 v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z. ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí, zákona č. 2/2005 Z. z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí a o zmene zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 272/1994 Z. z. o ochrane zdravia ľudí v znení neskorších predpisov a NV SR č. 115/2006 Z. z. o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách na ochranu zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou hluku v znení NV SR č. 555/2006 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 115/2006 Z. z. o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách na ochranu zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou hluku.

V rámci zmeny navrhovanej činnosti nebudú inštalované zariadenia, ktoré by mohli byť zdrojom intenzívneho elektromagnetického, rádioaktívneho, ionizujúceho, ultrafialového, infračerveného, laserového alebo iného optického žiarenia, ktoré by nepriaznivo ovplyvňovali najbližšie okolie

navrhovanej činnosti. Intenzívne impulzné svetlo, teda polychromatické nekoherentné svetlo vysokej intenzity aplikované v krátkych zábleskoch sa v rámci zmeny navrhovanej činnosti nebude používať. O žiarení možno hovoriť jedine v súvislosti s osvetlením. Zdrojmi elektromagnetického žiarenia v rámci zmeny navrhovanej činnosti budú výkonové transformátory, zdroje zaisteného napájania, rozvádzače a motory.

V priebehu výstavby zmeny navrhovanej činnosti je možno očakávať krátkodobé používanie zváračských agregátov. Ultrafialové žiarenie sa môže vyskytovať iba krátkodobo po dobu montáže konštrukcií, či technológií pri zvarovaní oblúkom, či plameňom a pritom budú využívané bežné osobné ochranné pomôcky.

Podľa mapy Prognóza radónového rizika (Čížek, P., Smolárová, H., Gluch, A., In: Atlas krajiny SR, 2002) patrí dotknuté územie do kategórie radónové riziko z geologického podložia nízke až stredné.

Navrhovaná stavba záchytného parkoviska si nevyžaduje riešiť problémy civilnej ochrany.

Predmetná stavba nebude zdrojom blúdivých prúdov a z tohto hľadiska stavba nemusí riešiť vplyv stavby na vznik blúdivých prúdov. Oceľové konštrukcie navrhovaných zariadení sa proti vplyvu korózných účinkov budú chrániť pozinkovaním a nátermi.

Navrhovaná stavba parkoviska je situovaná sčasti na pozemkoch vykazovaných ako lesný pôdny fond, aj keď v reálnom stave sa tam lesný porast nenachádza. Z tohto umiestnenia vyplýva, že na okraji týchto plôch prevažne v súbehu s existujúcou komunikáciou III/1053 sa nachádzajú stromy a kroviny, ktoré výstavbe vlastného parkoviska neprekážajú. Takéto dreviny je potrebné počas realizácie stavebných prác a pri pohybe stavebných mechanizmov v ich blízkosti chrániť. V rámci nezastavaných a neobrábaných plôch sa vyskytujú hlavne kríkové porasty a mladé jedince stromov a ruderálna bylinná etáž. Toto územie je poznačené postupným zarastaním drevinami. Uvedené dreviny budú určené na výrub. Dreviny (prevažne ovocné stromy) nachádzajúce sa v priestore záhradkárskej osady a bude nutné ich odstrániť. V lokalite výstavby neboli identifikované žiadne chránené dreviny. Z drevín potenciálne určených na výrub sa v predmetnom území nachádzajú druhy ako agát biely (*Robinia pseudoacacia L.*), pajaseň žliazkatý (*Ailanthus altissima (Mill.) Swingle*), baza čierna (*Sambucus nigra L.*), orgován obyčajný (*Syringa vulgaris L.*), zob vtáčí (*Ligustrum vulgare L.*), kéria japonská (*Kerria japonica*), zemolez kozí (*Lonicera caprifolium L.*), tavoľníky (*Spiraea sp.*), ibištеky (*Hibiscus sp.*), orech kráľovský (*Juglans regia L.*), topoľ osikový (*Populus tremula L.*), smrek obyčajný (*Picea abies (L.) H. Karst.*), borovica lesná (Pinus sylvestris L.), slivky (Prunus sp.), jabloň domáca (Malus domestica Borkh.), marhule (*Armeniaca sp.*), hruška obyčajná (*Pyrus communis L. emend. Burgsd.*), tuje (*Thuja sp.*), jedľa srienistá (*Abies concolor Lindl. et Gord.*), smrek pichľavý (*Picea pungens Engelm.*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*), broskyne (*Persica sp.*) a ruža šípová (*Rosa canina L.*).

V rámci povoľovania navrhovanej zmeny činnosti bude vykonaná inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les a budú presne identifikované dreviny určené na výrub a to v zábere stavby v súlade so znením zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov za účelom vyčíslenia predbežnej spoločenskej hodnoty drevín, ktoré podliehajú žiadosti o súhlas s výrubom. Podľa § 17 ods. 8 vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov bude žiadosť o vydanie súhlasu na výrub dreviny obsahovať obchodné meno a sídlo žiadateľa, katastrálne územie, parcelné číslo pozemku, príslušnosť k zastavanému územiu obce a druh pozemku, na ktorom drevina rastie, a kópiu katastrálnej mapy alebo iný doklad umožňujúci identifikáciu dreviny v teréne, súhlas vlastníka, správcu, prípadne nájomcu (ak mu takéto oprávnenie vyplýva z nájomnej zmluvy) pozemku, na ktorom drevina rastie, ak žiadateľ nie je jeho vlastníkom (správcom, nájomcom) a doklad preukazujúci vlastníctvo alebo iný právny vzťah k pozemku, na ktorom drevina rastie, špecifikáciu dreviny, ktorá sa má vyrúbať, najmä jej druh, počet, zdravotný stav, obvod kmeňa meraný vo výške 130 cm nad zemou alebo tesne pod miestom jeho rozkonárenia, ak túto výšku nedosahuje, alebo výmeru krovitého porastu a odôvodnenie žiadosti.

Na základe inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín orgán ochrany prírody v súhlase na výrub drevín uloží žiadateľovi povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste, a to na náklady žiadateľa; uprednostňuje pritom geograficky pôvodné a tradičné druhy. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu vo výške spoločenskej hodnoty drevín, ktoré boli vyrúbané. Finančná náhrada je príjmom obce, ktorá je povinná tieto príjmy výlučne použiť na úhradu nákladov spojených so starostlivosťou o dreviny rastúce na jej území. Obce sú povinné viesť evidenciu pozemkov vhodných na náhradnú výsadbu vo svojom územnom obvode.

V rámci prípravy územia budú realizované terénne úpravy, ktoré pozostávajú z odstránenia orničnej (humóznej) a podorničnej vrstvy, odstránenia stromov a krovín a búracie práce spojené s odstránením existujúcich pozemných objektov nachádzajúcich sa na plochách navrhovaných parkovísk. Úprava plôch bude pozostávať z ich odhumusovania, uloženia prebytočného humusu na medziskládky a následnej rekultivácie plôch dočasného záberu na poľnohospodárskej pôde. Na plochách husto porastených krovím, na plochách s veľmi členitým reliéfom (priekopy, strmé svahy) sa skrývka humusového dôvodu nenavrhuje. Pri dočasnom odňatí poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodársky účel (spravidla pri plochách využitých ako dočasné komunikácie a zariadenia staveniska) uloží orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy (príslušný pozemkový úrad) v rozhodnutí o dočasnom odňatí povinnosť uviesť pred ukončením odňatia pôdu do pôvodného stavu – vykonať jej rekultiváciu.

Záverečné úpravy územia budú spočívať v úprave plôch, ktoré boli dotknuté stavebnými prácami. Pôjde o plochy dočasného záberu, ktoré slúžili ako plochy pre vybudovanie zariadenia staveniska, plochy skládok materiálov, dočasných depónií vykopanej zeminy následne použitej ako podklad pod spevnené plochy parkoviska, resp. plochy depónie ornice stiahnutej z plôch dočasného záberu. Plochy, ktoré nebudú v rámci stavby spevnené budú zatrávnené s navrhnutou výsadbou nízkej a vysokej zelene. Ostatné plochy mimo vlastného záberu pre parkovisko budú upravené v rámci objektu rekultivácie, kde bude realizovaná technická a biologická rekultivácia a budú vrátené pôvodnému využitiu.

Rekultivácia sa vykonáva podľa schváleného rekultivačného plánu (projektu) podľa rozsahu a charakteru záberu (stupňa degradácie pôdy) a budúceho plánovaného využitia pôdy spravidla vo dvoch etapách:

- technická rekultivácia – jej cieľom je rekonštrukcia pôdneho profilu technickými prostriedkami, pričom pozostáva z odstránenia zbytkov stavieb a spevnených plôch, zasypania výkopov a navezenia odstránenej ornice do pôvodnej úrovne terénu s následným urovnaním.
- biologická rekultivácia – nasleduje po ukončení technickej rekultivácie, jej cieľom je oživenie biologických procesov v pôde podmieňujúcich pôdnu úrodnosť. Pozostáva z dodania organických a minerálnych hnojív a príslušnej agrotechniky na úpravu pôdnej štruktúry.

Cieľom spätnej rekultivácie dočasne odňatej poľnohospodárskej pôdy – dočasných záberov je postupmi technickej a biologickej rekultivácie uviesť rekultivovanú pôdu do stavu kvalitatívne zodpovedajúceho jej stavu pred odňatím tak, aby plnila pôvodné funkcie pôdy (produkčné, environmentálne) a aby ju bolo možné využívať na pôvodný účel.

Navrhnuté plochy v trase určenej pre pohyb chodcov a chodníky vedúce k nástupisku budú upravené pre užívanie stavby osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a osobami s poruchami zraku, tak ako je uvedené vo vyhláške MŽP SR č. 532/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie v znení Redakčného oznámenia o oprave chyby vo vyhláške Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 532/2002 Z. z. c58-r1/2003 Z. z.

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

V súčasnej dobe nie sú známe žiadne investičné aktivity, ktoré by mali zásadný dopad na navrhovanú stavbu a vyžadovali by prípadnú technickú a časovú koordináciu. Prípadnú zmenu môže vyvolať investícia obce Dunajská Lužná uvedená na konci kapitoly III.2.2. Opis technického a technologického riešenia zmeny navrhovanej činnosti., na strane 26 tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, ale s predpokladom bez vplyvu na samotnú stavbu.

Cieľom výstavby záchytných parkovísk je prispieť k zmene chovania sa obyvateľov obcí a miest nachádzajúcich sa v regióne okolo Hlavného mesta SR Bratislavy, ktorí dochádzajú z miesta bydliska do Bratislavy. Jedná sa hlavne o obyvateľov pravidelne dochádzajúcich za prácou a vzdelaním, ale napr. aj za kultúrnymi, športovými alebo aj inými podujatiami. Zmena chovania spočíva v tom, že takíto obyvatelia nebudú využívať v rámci svojich ciest osobné motorové vozidlo ale železničnú dopravu. Vybudovanie parkoviska pre autá a bicykle so všetkými jeho podpornými náležitosťami (oplotené, vybavené kamerovým systémom, informačným systémom, s premietnutím využitia železničnej dopravy do ceny parkovacieho lístka, parkovisko pre bicykle oplotené) má byť popudom, ktorý k takejto zmene chovania obyvateľov dochádzajúcich prevažne do Bratislavy môže prispieť. Súčasne je však potrebné pripomenúť, že v cieľovom priestore takýchto cestujúcich – v Bratislave má dôjsť v budúcnosti k zmene parkovacej politiky (výrazné obmedzenie neplatených parkovísk, vyhradenie parkovísk len pre rezidentov), čo predstavuje významné reštrikčné opatrenie, ktoré má znížiť počet automobilov zaťažujúcich jednak komunikačnú kostru Bratislavy a tým aj životné prostredie.

Navrhované parkovisko je jedným z viacerých parkovísk, ktoré sa v rámci celkovej koncepcie posilnenia využívania železničnej dopravy navrhujú aj v iných obciach a mestách okolo Bratislavy.

Vzhľadom na uvedené je poloha parkoviska navrhovaná v bezprostrednej blízkosti staničnej budovy Železničnej stanice Nové Košariská tak, aby pešia dostupnosť k nástupisku bola čo najkratšia.

V rámci prerokovania dokumentácie v územnom konaní (v pôvodnom znení – pôvodne navrhovaný variant umiestnenia parkoviska na území obce Dunajská Lužná a na území Hlavného mesta SR Bratislavy) Hlavné mesto SR Bratislava vydalo nesúhlasné stanovisko k stavbe z dôvodu, že časť navrhovaného parkoviska, ktorá zasahovala do katastrálneho územia Podunajské Biskupice, Mestskej časti Bratislava - Podunajské Biskupice, okresu Bratislava II nebola v súlade s Územným plánom hl. mesta Bratislava v znení jeho zmien a doplnkov. Napriek žiadosti o prehodnotenie nesúhlasného stanoviska (stavba parkoviska bola súčasť existujúcej Železničnej stanice Nové Košariská) mesto potvrdilo svoje nesúhlasné stanovisko. Vzhľadom na skutočnosť, že prípadná zmena príslušnej územnoplánovacej dokumentácie by výrazne skomplikovala prípravu stavby parkoviska, investor stavby so súhlasom nadriadeného orgánu MDVRR SR rozhodol o zmene pôvodnej koncepcie.

Navrhované záchytné parkovisko, ktoré by malo riešiť problémy individuálnej automobilovej dopravy v Bratislave je navrhované teda len v rozsahu, ktorý je možné umiestniť mimo katastrálneho územia Podunajské Biskupice a má byť realizované naraz v jednej časovej etape. Uvedené je predmetom tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti.

Za súvisiace investície, ale len z pohľadu z celkovej koncepcie zavedenia funkčného integrovaného dopravného systému v Bratislave a priľahlom regióne je možné považovať výstavbu obdobných záchytných parkovísk v lokalitách týchto železničných staníc a zastávok: Zohor, Pezinok a Ivanka pri Dunaji. Výhľadovo v inej samostatnej stavbe budú dobudované parkoviská aj v lokalitách Lamačská Brána, Podunajské Biskupice, Pezinok zastávka a Veľký Biel.

V samostatnej stavbe navrhuje sa aj vybudovanie nových železničných zastávok v Bratislave, ktorých cieľom je priblížiť nové dopravné body k zdrojom a cieľom ciest obyvateľov regiónu a mesta. Jedná sa o nové zastávky: Devínska Nová Ves zastávka, Bratislava-Lamačská brána, Bratislava-Patrónka, Bratislava-Mladá garda, Bratislava-Trnávka, Bratislava-Ružinov, Bratislava-Vrakuňa.

Všetky uvedené stavby budú realizované s cieľom zatraktívnenia využívania železničnej dopravy a presunu obyvateľov ktorí v súčasnosti využívajú individuálnu automobilovú dopravu hlavne pri

pravidelných cestách z regiónu do Bratislavy navrhuje sa v koncepcii IDS vybudovanie záchytných parkovísk.

4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

V zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov sa pripravovaná stavba môže realizovať iba podľa stavebného povolenia príslušného stavebného úradu.

5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.

6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí.

V zmysle regionálneho geomorfologického členenia Slovenska (Mazúr, E., Lukniš, M., In: Atlas krajiny SR, 2002) je územie Nových Košarísk súčasťou Alpsko-himalájskej sústavy, podsústavy Panónska panva, provincie Západopanónska panva, subprovincie Malá Dunajská kotlina, oblasť Podunajská nížina, celku Podunajská rovina (JZ časť na Žitnom ostrove).

Z hľadiska typologického členenia reliéfu (Mazúr, E., In: Atlas krajiny SR, 2002) predstavuje hodnotené územie fluviálny reliéf, ide o fluviálnu rovinu s nepatrným uplatnením litológie. Lokalita je rovinatého charakteru s nadmorskou výškou 129 - 130 m n. m.

Pre oblasť Podunajská nížina je typická nepravidelná kryhová depresná štruktúra. V dôsledku nerovnakých poklesov a diferencovaných exogénnych reliéfotvorných procesov sa rozčlenila do dvoch morfoštruktúrnych typov, pričom predmetné územie patrí do akumulačnej roviny. Geomorfologicky sa predmetné územie nachádza v údolnej nive rieky Dunaj. Územie je morfologicky veľmi málo diferencované. Pôvodné morfoštruktúry boli často zotreté terénnymi úpravami a výstavbou. Povrch terénu je rovinatý, upravený a sklon územia je menej ako 1°, celkovo sa povrch širšieho záujmového územia nakláňa na juhovýchod. Podľa základného geomorfologického rozdelenia patrí dané územie do negatívnych morfoštruktúr Panónskej panvy, kam patria mladé poklesávajúce morfoštruktúry s agradáciou. Podľa základných typov erózno-denudačného reliéfu ide v záujmovom území o reliéf rovín a nív.

V zmysle regionálneho geologického členenia Západných Karpát (Mazúr, E., Lukniš, M., in Atlas krajiny SR, 2002) je širšie záujmové územie stavby súčasťou Alpsko-himalájskej sústavy, podsústavy Panónska panva, subprovincia Malá dunajská kotlina, oblasti Podunajská nížina a celku Podunajská rovina.

Z geologického hľadiska patrí záujmové územie trasy stavby do Podunajskej neogénnej panvy. Vlastná výplň panvy je tvorená neogénom, hlavne sedimentami tortónu, sarmatu a panónu, na ktorý nadväzujú kvartérne fluviálne štrky a štrkopiesky. Podložie kvartéru tvorí panón zastúpený ílmi, vápnitými ílmi so striedajúcimi sa polohami pieskov a pieskovcov.

Z pohľadu inžiniersko-geologickej klasifikácie (IG mapa SR, GS SR 1988) patrí hodnotené územie do regiónu neogénnych tektonických vkleslín, oblasti vnútrokarpatských nížin, 74 – Podunajská nížina, rajónu F – rajón údolných riečnych náplavov s prevažne štrkovitými zeminami. Záujmové územie je z hľadiska inžinierskogeologického tvorené navážkami, kvartérnymi sedimentami a neogénnymi sedimentami. Navážky majú charakter hlín piesčitých, hlín so štrkom a štrkov s prímesou jemnozrnnej zeminy. Mocnosť navážok dosahuje 1 až 2 m od povrchu terénu, niekde až 3,5 m. Polohy súdržných zemín sa nachádzajú do hĺbky cca 3,20 až 3,50 m od úrovne terénu. Pod polohami hlín ležia vrstvy piesčitých a štrkovitých zemín. Neogén nastupuje od hĺbky cca 11 m. Tvorí ho vrstva šedozelených pieskov s prímesou jemnozrnnej zeminy mäkkej až tuhej konzistencie.

Na geologickej stavbe územia sa podieľajú sedimenty neogénu a kvartéru.

Neogén tvorí podložie kvartérnym sedimentom, vystupuje vo forme pestrých ílov s polohami pieskov, prípadne štrkov (mocnosti niekoľko sto metrov). Neogénne sedimenty vnútrohorskej podunajskej panvy sú v hodnotenom území tvorené aleuropelitickými a psamitickými usadeninami madunického súvrstvia vrchnobádenského veku, psamitmi a eleuropelitmi vrábeľského súvrstvia sarmatu a pelitmi a psamitmi panónskeho súvrstvia.

Kvartér (mladši pleistocén /riss, wurm/ až holocén) je zastúpený sivohnedým až svetlosivým, prevažne stredným až hrubým štrkom piesčitým, menej štrkom s prímesou piesku. Miestami sa môžu, v malom množstve, vyskytovať piesky. Obliaky štrku (veľkosti 2-6 cm, menej 10 cm a viac) sú tvorené prevažne kremeňom a kremencami, menej vápencom a granitickými horninami, s prímesou pieskovcov a rohovcov. Pomer hrubého kameniva ku drobnému je cca. 60:40. Piesková frakcia je tvorená zrnami kremeňa, živcov a sľudy. Štkopiesky sú bez ílovitých preplástkov, uložené sú vodorovne a majú jednoduché úložné pomery. Štrkopieskové súvrstvie bolo zastihnuté do hĺbky 67 m (Fatul, 1970).

Povrchová zóna je tvorená kvartérnymi nivnými piesčitými siltami (hrúbky 0,2 - 0,5 m), lokálne heterogénnym antropogénnym materiálom rôznej mocnosti.

Formácia kvartérnych pokryvných útvarov je v území zastúpená nasledujúcimi litologickými komplexmi a inžinierskogeologickými typmi.

- antropogénny komplex: Antropogénny komplex predstavujú heterogénne navážky tvoriace konštrukčnú vrstvu cestnej komunikácie, parkoviska, železničnej trate, zásypový materiál výkopov inžinierskych sietí a variabilné navážky okolitých dvorov. Povrchovú vrstvu (do 0,4 m) tvorí konštrukčná vrstva parkoviska (asfalt, stavebné kamenivo). V hĺbkovom intervale 0,4 - 1,0 m bola zistená navážka charakteru štrku s prímesou jemnozrnnej zeminy (G3/G-F), hnedej farby, s dokonale zaoblenými úlomkami hornín prevažnej veľkosti 0,3 - 3 cm, obsahu 45 – 55 %, výplň bola piesčitá. Pre antropogénne navážky charakteru štrkov sa odporúča uvažovať s hodnotami orientačných pôdomechanických vlastností ako objemová tiaž (γ = 20,0 kNm^{-3}), parametre efektívnej šmykovej pevnosti (φ_{ef} = 33°; c_{ef} = 0 kPa) a modul pretvárnosti (E_{def} = 80 - 90 MPa). Popísané navážky charakteru štrkov (G3/G-FY), v zmysle STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií, sú pre cestné podložie (v aktívnej zóne) vhodné zeminy. Podľa Scheibleho kritéria sú to nenamŕzavé zeminy. Antropogénne zeminy, vo všeobecnosti, nie sú pre svoju rozmanitosť vhodnou základovou pôdou. Pritom sa nevylučuje, pri individuálnom posúdení, že piesčité a štrkovitejšie navážky (ak neobsahujú komunálny odpad) po ich úprave (hlavne zhutnením) sa môžu v určitých miestach využiť ako podklad pre konštrukčné vrstvy parkoviska.
- fluviálny komplex: Podrobným inžinierskogeologickým a hydrogeologickým prieskumom boli v území zastihnuté kvartérne fluviálne sedimenty charakteru ílov, pieskov a štrkov.
  - Fluviálne íly: Povrchovú vrstvu záujmového územia (0,0 - 0,7 m) tvorí tmavohnedý humózny íl, zvrchu prekorenený. Podľa geologickej dokumentácie prieskumných diel a výsledkov laboratórnych skúšok mechaniky zemín majú fluviálne íly strednú plasticitu (w_L= 46 %, I_p = 19 %), pevnú konzistenciu (I_c = 1,12). V zmysle STN 72 1001 + O1 Klasifikácia zemín a skalných hornín zodpovedajú jemnozrnným zeminám triedy/typu F6/CI. Základné geotechnické parametre ílov so strednou plasticitou (F6/CI) možno charakterizovať hodnotami ako objemová tiaž (γ = 18,9 kNm^{-3}), parametre efektívnej šmykovej pevnosti (φ_{ef} = 21°; c_{ef} = 14 kPa), modul pretvárnosti (E_{def} = 6 MPa) a únosnosť ((b ≤ 3 m, d = 0,8 - 1,5 m): R_{dt} = 175 kPa). Popísané íly, v zmysle STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií, sú pre cestné podložie (v aktívnej zóne) nevhodné zeminy preto treba počítať s ich redukciou alebo stabilizačnou úpravou. Podľa Scheibleho kritéria sú nebezpečne namŕzavé zeminy. Tieto íly sú nepatrne priepustné s koeficientom filtrácie (k_f = 3,75.10^{-9} m.s^{-1}).
  - Fluviálne piesky: Fluviálne piesky sa v predmetnom území vyskytujú ojedinele vo forme nepravidelných šošoviek v štrkovom súvrství. Podľa geologickej dokumentácie prieskumných diel a výsledkov laboratórnych skúšok mechaniky zemín ide o svetlohnedé piesky s prímesou jemnozrnnej zeminy (S3/S-F), jemno-strednozrnné, kremité. S ohľadom na ich vŕtateľnosť ich možno hodnotiť ako stredne uľahnuté s obsahom piesčitej frakcie (s_a = 80,9 %). Základné

geotechnické vlastnosti pieskov s prímesou jemnozrnnej zeminy možno charakterizovať priemernými hodnotami ako objemová tiaž (γ = 17,5 kNm^{-3}), parametre efektívnej šmykovej pevnosti (φ_{ef} = 29°; c_{ef} = 0 kPa) a modul pretvárnosti (E_{def} = 15 MPa). Popísané piesky, v zmysle STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií, sú pre cestné podložie (v aktívnej zóne) podmienečne vhodné zeminy, avšak prieskumom boli zastihnuté až od hĺbky od 1,9 m. Podľa Scheibleho kritéria sú mierne namŕzavé a z hľadiska priepustnosti sú mierne priepustné s koeficientom filtrácie (k_f = 3,92.10^{-5} m.s^{-1}).

- Fluviálne štrky: Fluviálne štrky majú v geologickej skladbe kvartéru skúmaného územia dominantné postavenie, dosahujú mocnosť až 67 m (Fatul, 1970). Podľa geologickej dokumentácie prieskumných diel a výsledkov laboratórnych skúšok mechaniky zemín ide štrky s prímesou jemnozrnnej zeminy (G3/G-F), svetlohnedej farby, nezvodnené – suché, s dokonale zaoblenými úlomkami kremeňa, kremencov, granitu, pieskovca, veľkosti 0,2 - 3 cm (ojedinele. 5-10 cm), s obsahom do 40 – 60 %. S ohľadom na ich vŕtateľnosť ich možno hodnotiť ako stredne uľahnuté zeminy s prevažným obsahom štrkovitej frakcie (g_r = 54,5 - 64,6 %) nad piesčitou (s_a = 29,3 - 39,5 %) a jemnozrnnou frakciou (f = 6,1 - 7,1 %). Základné geotechnické vlastnosti štrkov s prímesou jemnozrnnej zeminy (G3/G-F) možno charakterizovať hodnotami ako objemová tiaž (γ = 20,0 kNm^{-3}), parametre efektívnej šmykovej pevnosti (φ_{ef} = 33°; c_{ef} = 0 kPa) a modul pretvárnosti (E_{def} = 80 - 90 MPa). Popísané štrky, v zmysle STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií, sú pre cestné podložie (v aktívnej zóne) vhodné zeminy aj z hľadiska ich plynulej krivky zrnitosti. Pre ich zhutnenie možno uvažovať s charakteristikami ako optimálna vlhkosť (w_{opt} = 6,6 %), maximálna suchá objemová hmotnosť (ρ_{dmax} = 2,18 g.cm^{-3}) a pomerná únosnosť (CBR = 9,0 %). Podľa Scheibleho kritéria sú to nenamŕzavé zeminy. Koeficient filtrácie (k_f) sa zistil z granulometrie podľa Beyera a Hazena a to v rozsahu (k_f = 4,68.10^{-5} - 1,0.10^{-4} (7,28.10^{-5}) m.s^{-1}).

Pomernú únosnosť fluviálnych štrkov (CBR = 9 %) pri optimálnej vlhkosti (w_{opt}= 5,0 %) bola zistená laboratórnou skúškou. Návrhový modul pružnosti podložia (pri optimálnych podmienkach) sa dá určiť pomocou grafu (TP3/2009), ktorého veľkosť je v závislosti na CBR pri nesúdržných zeminách ($E_{n,s}$ = 50 MPa), pričom požadovaný modul je ($E_{p,n}$ ≥ 30MPa) pre malé dopravné zaťaženie. Kontrolu miery zhutnenia podložia je možné vykonať statickou zaťažovacou skúškou, pričom by mala byť dosiahnutá hodnota modulu pretvárnosti ($E_{def,2}$ = 45 MPa), stanovená hlavným projektantom, získaného z druhého zaťažovacieho cyklu. Na zhutnenie podložia je možné použiť vibračný oceľový hladký valec.

Podľa STN 73 3050 + a + Z2 Zemné práce. Všeobecné ustanovenia možno hodnotiť ťažiteľnosť kvartérnych zemín vystupujúcich v záujmovom území, nasledovne:

- navážka ..... triedy 3 - 4
- fluviálne íly..... trieda 2
- fluviálne piesky ..... trieda 2
- fluviálne štrky ..... triedy 3-4

Vzhľadom na rovinatý reliéf sa nepredpokladá náchylnosť na vznik geodynamických javov, z hľadiska stability je posudzované územie stabilné. V hodnotenom území možno identifikovať viacero geodynamických javov rôzneho rozsahu a rôznej intenzity prejavu. Ide predovšetkým o seizmicitu a tektonické pohyby predmetného územia.

Územie Nových Košarísk patrí do oblasti so seizmickým ohrozením 6º MSK – 64 (Seizmotektonická mapa Slovenska). Ide o seizmické ohrozenie v hodnotách makroseizmickej intenzity pre 90 % pravdepodobnosť nepresiahnutia počas 50 rokov. Podľa STN EN 1998-1 + A1 + AC + NA + NA/1 + NA/2 + NA/3 + O1 Eurokód 8. Navrhovanie konštrukcií na seizmickú odolnosť. Časť 1: Všeobecné pravidlá, seizmické zaťaženia a pravidlá pre budovy, jej národnej prílohy a príslušných zmien národnej prílohy sa záujmové územie zaraďuje do zdrojovej oblasti seizmického rizika 4, hodnota referenčného špičkového seizmického zrýchlenia a_{gR} je 0,63 m.s^{-2}.

Z tektonického hľadiska záujmové územie leží v neogénnej sedimentárnej panve. Hlavný zlom sa tiahne smerom na východ a západ od obce Dunajská Lužná. Pre dané územie je charakteristická tzv. pozdĺžna tektonika.

Z neotektonického hľadiska leží územie v podsústave panónskej panvy, v negatívnej jednotke (nížine). Skúmaná lokalita sa nachádza v území so stredným až veľkým poklesom so zlomovými líniami. Severná časť (Podunajská pahorkatina) patrí do pozitívnej jednotky (nížinnej pahorkatiny) s malým zdvihom územia.

V bezprostrednej blízkosti zaujmového územia sa nachádza ložisko Rovinka so zastavenou ťažbou štrkopieskov a pieskov a ložisko Nové Košariská s rozvinutou ťažbou.

Hydrogeologické pomery v záujmovom území a v širšom okolí záchytného parkoviska sú podmienené geologickou stavbou územia, tektonickým porušením hornín, geomorfologickými, hydrologickými a klimatickými pomermi územia. Hydrogeologické pomery územia sú veľmi jednoduché, ovplyvňované vodným stavom Dunaja a Malého Dunaja a len čiastočne atmosférickými zrážkami. Hladina podzemnej vody v blízkom štrkovisku sa pohybuje v priemere na úrovni 123,6 m n. m. Záujmové územie zaraďujeme do hydrogeologického rajónu Q052 - Kvartér JZ časti Podunajskej nížiny. Ide o tektonickú depresiu vyplnenú hlavne dunajskými štrkmi. Podzemné vody v hodnotenom území z geologického hľadiska sa zaraďujú k hydrogeologickému celku - podzemné vody kvartérnych sedimentov.

Podzemné vody v záujmovom území sú viazané na dva odlišné geologicko-štruktúrne celky s rozdielnymi hydrodynamickými podmienkami zvodnených horizontov. Neogénne sedimenty Podunajskej nížiny tvoria ako celok nepriepustné podložie štrkovým fluviálnym sedimentom, ktoré vytvárajú najpriaznivejšie prostredie pre akumuláciu podzemných vôd.

Podzemná voda v neogénnych sedimentoch je viazaná na piesčité polohy a v okrajovej časti Podunajskej nížiny i na priepustné piesčito-úlomkovité horniny na báze neogénu vo forme artézskych horizontov. Koeficient filtrácie zvodnených horizontov sa pohybuje v rozmedzí 1.10^{-4} – 5.10^{-5} $m.s^{-1}$. Ako infiltračná oblasť neogénnych vôd sú pravdepodobne svahy Malých Karpát.

Podzemné vody v kvartérnych sedimentoch sú akumulované hlavne v štrkových fluviálnych uloženinách. Ostatné sedimenty pre malú mocnosť, nízku priepustnosť a obmedzené rozšírenie nevytvárajú vhodné podmienky na akumuláciu podzemných vôd.

Z fluviálnych sedimentov najpriaznivejšie pre akumuláciu podzemných vôd sú dunajské štrkopiesčité uloženiny s vhodnými podmienkami infiltrácie vôd zrážkami a brehovou infiltráciou z povrchových tokov. Režim podzemných vôd, ktorý možno z hydraulického hľadiska charakterizovať ako neustálené nerovnomerné prúdenie, je ovplyvnený reliéfom povrchu neogénneho podložia a premenlivou mocnosťou a priepustnosťou štrkových sedimentov. Nerovnorodosť spôsobuje aj rôzne hodnoty koeficientu filtrácie, ktorý sa pohybuje v rozmedzí 7.10^{-3} – 8.10^{-4} $m.s^{-1}$.

Z hydrogeologického hľadiska majú v predmetnom území najväčší význam kvartérne štrkopiesčité sedimenty. Vytvárajú rozsiahlu nádrž podzemnej vody s voľnou hladinou, ktorá je dotovaná povrchovými tokom Dunaja, Malého Dunaja ako aj svahovými vodami pritekajúcimi z oblasti Malých Karpát. Hladina podzemnej vody sa nachádza približne v hĺbke 5,0 m pod terénom. Nivné sedimenty Dunaja tu tvoria mocnú vrstvu prevažne štrkov a pieskov. Ich podložie tvoria pliocénne vrstvy ílov, ílovitých pieskov a drobných štrkov. V kvartérnych uloženinách Dunaja sú celkove dobré podmienky pre vytváranie značných zásob podzemných vôd. Súvrstvie kvartérnych sedimentov menších mocností sa vyznačuje pórovou priepustnosťou a voľnou hladinou podzemnej vody.

Vodný režim možno hodnotiť ako priaznivý (difúzny).

Z hydrogeologického hľadiska sú antropogénne sedimenty celkovo menej významné. Môžu však vyvolať lokálne zmeny filtračnej anizotropie prostredia, čím vzniká zložité prostredie s menlivou rýchlosťou filtrácie. Ide hlavne o zásypy štrkovým obsypom líniových inžinierskych sietí (elektrických vedení, vodovodných a kanalizačných rozvodov).

Jednotlivé typy fluviálnych sedimentov sa vyznačujú rôznym stupňom zvodnenia. Najviac zvodnené je súvrstvie fluviálnych sedimentov, kde podzemná voda je akumulovaná prevažne v priepustnejších štrkovitých a štrkovo-piesčitých sedimentoch s nižším obsahom jemnozrnnej frakcie, ktoré sú charakterizované vysokou medzizrnnou priepustnosťou.

Koeficient filtrácie bol vypočítaný z kriviek zrnitosti a výsledky sú prehľadne uvedené v nasledujúcej tabuľke. Takéto hodnoty k_f možno považovať za orientačné. Presnejšie údaje by poskytli čerpacie skúšky. Fluviálne íly stredne plastické sú charakterizované ako veľmi slabo priepustné s triedou priepustnosti VII. Priepustnejšie sú v závislosti od uľahnutosti a vytriedenia štrkov, ale najmä od podielu jemnej ílovitej frakcie polohy fluviálnych pieskov a štrkov s miernou priepustnosťou (trieda priepustnosti IV.)

litologická charakteristika		**typ zeminy podľa STN 73 1001 (odporúčaná hodnota)**	**priemerný koeficient filtrácie k_f ($m.s^{-1}$)**	**klasifikácie priepustnosti prostredia/trieda priepustnosti podľa Jetela**	
fluviálny komplex	íly	Cl	$3,75.10^{-8}$	veľmi slabo priepustné	VII
	piesky	S-F	$3,92.10^{-5}$	mierne priepustné	IV
	štrky	G-F	$7,28.10^{-5}$	mierne priepustné	IV

Záujmové územie patrí hydrograficky do hlavného povodia Dunaja, ktorý odvodňuje predmetnú lokalitu. Najvyššie vodnosti sú viazané na topenie snehov a pripadajú na mesiace február až apríl, pričom najvyššia hodnota priemerného mesačného prietoku je viazaná na mesiac marec. Najnižšia hodnota priemerného mesačného prietoku sa viaže na september. Podružne zvýšenia vodnosti v priebehu leta, koncom jesene a začiatkom zimy vznikajú v dôsledku výdatných búrok a dažďov. Priamo v dotknutej lokalite ani v jej blízkosti sa povrchové vodné toky nenachádzajú.

Významným prvkom z hľadiska povrchových vôd sú prevažne antropogénne vytvorené vodné plochy (ťažbou štrkopieskov). V blízkosti sa nachádzajú dve vodné plochy, v širšom okolí sa nachádzajú ďalšie vodné plochy v Rovinke a v Miloslavove. Všetky tieto jazerá vznikli po ťažbe štrku a v súčasnosti sa využívajú na rekreačné účely a rybolov.

V dotknutom území nie je evidovaný výskyt prameňov.

Predmetné územie zasahuje do Chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. Hranicu vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov tvorí tok Malého Dunaja, ktorý sa pri Kolárove vlieva do Váhu a spolu s ním pri Komárne do Dunaja .

Do záujmového územia zasahuje ochranné pásmo II. stupňa prírodného liečivého zdroja v Čilistove. Ochranné pásmo II. stupňa chráni akumulačnú a infiltračnú oblasť prírodného liečivého zdroja v Čilistove.

Územie predpokladanej výstavby záchytného parkoviska sa nachádza v bezprostrednej blízkosti PHO I. stupňa VZ, ktorý bol donedávna využívaný po chemickej úprave na priemyselné účely areálu firmy ZIPP. Po ukončení prevádzky firmy sa prestal využívať. Realizáciou navrhovaných stavebných objektov SO 07-07 Preložka vodovodu DN 150 ZIPP/Strabag a SO 23-07 Preložka silnoprúdových káblov NN ZIPP/Strabag sa priamo zasiahne do uvedeného PHO I. stupňa VZ, resp. v ňom budú počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti vykonávané stavebné činnosti.

Územie Mestskej časti Bratislava – Podunajské Biskupice a obce Dunajská Lužná patrí do teplej a mierne suchej klimatickej oblasti s priemerne 50 a viac letnými dňami za rok a s denným maximom teploty vzduchu 25 °C a viac, pričom charakteristická je nevýrazná zima a teplé leto. Charakteristické ročné sumy teplôt predstavujú 10 °C a viac, čo ukazuje, že oblasť patrí k najteplejším na Slovensku. Prejavuje sa tu zosilnenie vetra, jednak vplyvom bezprostredného účinku hrebeňa Malých Karpát (kolmý na prevládajúce severozápadné vetry) a jednak depresným účinkom údolia Dunaja medzi výbežkami Malých Karpát a Álp.

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené vybrané a spriemerované meteorologické údaje z meteorologickej stanice Bratislava - Letisko M. R. Štefánika za roky 2001 – 2014 (zdroj: Štatistické ročenky Hlavného mesta SR Bratislavy, ŠÚ SR).

ukazovateľ	priemer za roky 2001 - 2014
Teplota vzduchu °C - priemerná	11,2
- najvyššia nameraná za roky 2001 až 2014	39,4
- najnižšia nameraná za roky 2001 až 2014	-17,1
Zrážky v mm - úhrn za rok	570,2
- max. úhrn za 24 hod. nameraný za roky 2001 až 2014	76,7
Trvanie slnečného svitu za rok v hodinách	2 118,2
Relatívna vlhkosť vzduchu (v %)	70
Počet jasných dní v roku	31
Počet zamračených dní v roku	115
Počet tropických dní v roku (t max > = 30°C)	25
Počet letných dní v roku (t max > = 25°C)	78

Ročný priemer teploty vzduchu dosahuje hodnoty 9,7 °C až 11,3 °C. Ročný chod teploty vzduchu vyjadrený pomocou priemerných mesačných teplôt ukazuje, že najchladnejším mesiacom v roku v priemere je január s priemernou mesačnou teplotou - 4 °C až 0,5 °C a najteplejším júl s priemernou mesačnou teplotou 17 až 22,7 °C. Nasledujúca tabuľka uvádza priemernú teplotu vzduchu (v °C) po jednotlivých mesiacoch za obdobie 1931 až 1960 na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
-1,9	0,0	4,4	10,2	15,0	18,4	**20,4**	19,5	15,8	9,9	4,8	0,8	**9,8**

Prvý deň s charakteristickou teplotou 0 °C býva okolo 14. 02. a posledný deň s charakteristickou teplotou 0 °C býva okolo 24. 12. Trvanie obdobia s charakteristickou teplotou 0 °C býva 314 dní. Prvý deň s charakteristickou teplotou 5 °C býva okolo 19. 03. a posledný deň s charakteristickou teplotou 5 °C býva okolo 14. 11. Trvanie obdobia s charakteristickou teplotou 5 °C býva 241 dní. Teplotná suma priemerných denných teplôt za obdobie s charakteristickou teplotou 5 °C je 3 506 °C. Prvý deň s charakteristickou teplotou 10 °C býva okolo 14. 04. a posledný deň s charakteristickou teplotou 10 °C býva okolo 15. 10. Trvanie obdobia s charakteristickou teplotou 10 °C býva 185 dní. Teplotná suma priemerných denných teplôt za obdobie s charakteristickou teplotou 10 °C je 3 091 °C. Prvý deň s charakteristickou teplotou 15 °C býva okolo 16. 05. a posledný deň s charakteristickou teplotou 15 °C býva okolo 20. 09. Trvanie obdobia s charakteristickou teplotou 15 °C býva 128 dní. Teplotná suma priemerných denných teplôt za obdobie s charakteristickou teplotou 15 °C je 2 368 °C. Najvyššie denné teploty bývajú medzi 14 a 15 hodinou.

Nasledujúca tabuľka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968) uvádza priemerný počet tropických, letných, mrazových a ľadových dní a dní so silným mrazom (priemerný počet dní podľa mesiacov) na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (priemer za roky 1931 – 1960).

dni	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
tropické	-	-	-	-	0,6	2,3	**6,5**	5,2	1,1	-	-	-	**15,7**
letné	-	-	-	0,9	6,1	12,9	**19,4**	18,1	8,6	0,6	-	-	**66,6**
mrazové	**24,3**	19,5	14,0	2,6	0,2	-	-	-	0,0	2,3	7,5	18,3	**88,7**
ľadové	**12,7**	6,9	1,1	-	-	-	-	-	-	-	0,5	6,9	**28,1**
so silným mrazom	**5,7**	4,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,0	2,3	**12,5**

Nasledujúca tabuľka (Štatistické ročenky Hlavného mesta SR Bratislavy, ŠÚ SR) uvádza priemerný počet mrazových a ľadových dní a dní so silným mrazom, resp. priemerný počet dní so súvislou snehovou pokrývkou, priemerný počet dní so silným vetrom v roku a početnosť prevládajúceho smeru vetra (severozápadný smer) na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (priemer za roky 2006 – 2014).

Počet mrazových dní v roku (t max > = 25 °C)	71
Počet ľadových dní v roku (t max > = 25 °C)	18
Počet dní so silným mrazom v roku (t max > = 25 °C)	5
Počet dní so súvislou snehovou pokrývkou	24
Počet dní so silným vetrom v roku (t max > = 25 °C)	29
Početnosť prevládajúceho smeru vetra v % (severozápadný smer)	21,8

Najčastejšie sa tropické a letné dni vyskytujú v júli a mrazové a ľadové dni v januári, ako aj dni so silným mrazom. Počet dní s dusným počasím v záujmovom území predstavuje 20 – 30 dní (priemer za roky 1961 – 1990). Počet vykurovacích dní býva ročne v dotknutom území 210 až 220 (priemer za roky 1961 – 1990).

V dotknutom území prevláda všeobecne severozápadné prúdenie. Ročný chod oblačnosti je charakterizovaný maximom v decembri, čo súvisí s častým výskytom hmiel alebo nízkej vrstevnej oblačnosti a minimom v júli až septembri. Veľký počet dní s dostatočným, až silným prúdením umožňuje rozptyl oblačnosti, ale nie je príčinou častého vývoja inverzie teploty, ktorá podmieňuje vznik hmiel a oblačnosti z hmly. Priemerná oblačnosť dosahuje 60 %, jasných dní je v priemere 40 až 60 za rok a zamračených 110 až 140. Priemerný počet dní s hmlou (v rokoch 1961 – 1990) sa pohyboval v intervale od 20 do 45 dní za rok tzn., že ide o oblasť rovín a nížin so zníženým výskytom hmiel, pričom najviac hmlistých dní je v decembri a najmenej v júli. Nasledujúca tabuľka uvádza priemerný počet dní s hmlou v období 1951 – 1960 na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
7,0	3,8	3,1	0,4	0,3	0,2	*0,1*	0,2	0,9	3,6	5,1	**9,0**	**33,7**

Nasledujúca tabuľka uvádza priemerné trvanie slnečného svitu v hodinách v rokoch 1931 – 1960 na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
67	89	154	212	263	284	**298**	275	213	147	64	*52*	**2 118**

Najväčší počet hodín slnečného svitu býva v letných mesiacoch a najmenší v decembri. Nasledujúca tabuľka uvádza priemerný počet dní bez slnečného svitu za roky 1931 až 1960 na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
14,2	9,2	6,0	2,7	2,2	1,2	*1,0*	1,3	1,8	5,9	14,0	**16,0**	**75,5**

Nasledujúca tabuľka uvádza priemernú mesačnú oblačnosť v % za roky 1931 až 1960 na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
72	70	60	58	57	56	52	48	*47*	59	77	**78**	**61**

Nasledujúca tabuľka uvádza priemerný mesačný a ročný počet jasných a zamračených dní za roky 1931 až 1960 na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

dni	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
jasné	2,7	2,6	4,4	3,6	4,0	3,5	4,6	6,1	**7,1**	5,0	*1,4*	1,6	**46,6**
zamračené	15,0	12,96	10,0	7,2	7,5	6,4	5,2	*4,1*	5,6	9,8	16,6	**18,3**	**118,6**

Priemerné premŕzanie pôdy býva do hĺbky 30 - 35 cm, v miernych zimách pôda nezamŕza vôbec. Tepelné inverzie sa v priebehu roka vyskytujú približne 100 dní. Priemerné ročné sumy globálneho žiarenia za roky 1961 - 1990 predstavovali 1 250 – 1 300 kWh.m^{-2}.

V priemere za rok sa v okolí Bratislavy môže z povrchu pôdy vypariť asi 780 - 790 mm vody. Najväčšie úhrny dosahuje potenciálny výpar v mesiaci júl, keď prílev tepla k povrchu pôdy nadobúda vysoké hodnoty a rozdiel medzi napätím nasýtených vodných pár pri teplote vyparujúceho povrchu a skutočného napätia vodných pár má najvyššie hodnoty. Najväčšie úhrny v ročnom chode v okolí Bratislavy dosahuje výpar v mesiaci máj. V lete nastáva postupné vysúšanie pôdy a preto sa úhrny výparu zmenšujú. Priemerné ročné úhrny výparu tvoria 68 až 76 % ročných úhrnov zrážok. Nasledujúca tabuľka uvádza priemerné mesačné a ročné priemery relatívnej vlhkosti vzduchu v % v období rokov 1931 až 1960 na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968). Z daných hodnôt vyplýva, že najväčšia relatívna vlhkosť vzduchu je v zimných mesiacoch, naopak v letných mesiacoch so stúpajúcou teplotou hodnota relatívnej vlhkosti klesá.

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok	IV. – IX.
82	79	74	67	69	68	*67*	69	70	78	83	**85**	**74**	**68**

Dlhodobá priemerná vlhkosť vzduchu sa pohybuje na úrovni 74 %, pričom hodnoty relatívnej vlhkosti sa pohybujú zväčša v intervale 69 – 84 %. Priebeh relatívnej vlhkosti je obrátený ako je chod teploty vzduchu.

Priemerná ročná hodnota radiačného indexu sucha (Bo/LR) v rokoch 1961 - 1990 bola 1.

Na zrážkových pomeroch dotknutej mestskej časti a obce Dunajská Lužná sa prejavujú vplyvy pevninskej klímy, pre ktoré sú charakteristické výdatné letné zrážky konvektívneho pôvodu, kým zima je na zrážky chudobná. Dôležitou charakteristikou atmosférických zrážok, tak z hľadiska klimatického ako i praktického je časové rozdelenie zrážok v roku. Ročný chod vyjadruje podmienky zavlaženia v rôznych obdobiach roka. V 100-ročnom priemere najmenej zrážok spadlo v januári a februári, najbohatšie na zrážky sú mesiace máj, jún a júl, na ktoré pripadá 31 % zrážok z celoročného úhrnu. V júni sa prejavuje malý pokles množstva zrážok, ktorý poukazuje na to, že v oblasti širšej Bratislavy sa v niektorých rokoch prejavuje vplyv klímy Stredozemného mora so suchým letom. September býva spravidla suchší ako predchádzajúce a nasledujúce mesiace, čím v ročnom chode vzniká dvojitá vlna. Nižšie úhrny v septembri zapríčiňuje výbežok Azorskej anticyklóny nad strechou Európy (babie leto), kým vedľajšie maximum v októbri resp. aj v novembri je podmienené cyklónami postupujúcimi od Jadranského mora. Nasledujúca tabuľka uvádza priemerné úhrny atmosférických zrážok po jednotlivých mesiacoch za obdobie rokov 1931 až 1960 na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka v mm (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok	IV. – IX.	X. – III.
43	42	41	39	63	56	**73**	57	*35*	52	60	50	**611**	**323**	**288**

Priemerný ročný úhrn zrážok sa v záujmovom území pohybuje na úrovni 500 až 750 mm, pričom priemerný zrážkový úhrn vo vegetačnom období sa pohybuje na úrovni od 290 do 350 mm a počas mimovegetačného obdobia na úrovni 210 – 300 mm.

Priemerný počet dní so zrážkami 1 mm a viac po jednotlivých mesiacoch (priemer za roky 1931 až 1960) uvádza nasledujúca tabuľka a to na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok	IV. – IX.	X. – III.
7,8	7,3	7,2	7,2	8,7	8,2	8,6	7,2	*5,6*	7,0	**8,7**	**8,7**	**92,2**	**45,5**	**46,7**

Priemerný počet dní so zrážkami 1 mm a viac je 90 až 100. Priemerný počet dní so zrážkami 5 mm a viac po jednotlivých mesiacoch (priemer za roky 1931 až 1960) uvádza nasledujúca tabuľka a to na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok	IV. – IX.	X. – III.
2,7	2,6	2,5	2,3	4,0	3,5	**4,1**	3,7	*2,2*	3,5	3,4	3,0	**37,5**	**19,8**	**17,7**

Priemerný počet dní so zrážkami 5 mm a viac je 30 až 40. Priemerný počet dní so zrážkami 10 mm a viac po jednotlivých mesiacoch (priemer za roky 1931 až 1960) uvádza nasledujúca tabuľka a to na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok	IV. – IX.	X. – III.
1,0	0,9	1,1	0,9	1,8	1,7	**2,3**	1,9	*0,8*	1,9	2,1	1,2	**17,6**	**9,4**	**8,2**

Priemerný počet dní so zrážkami 10 mm a viac je 10 až 20. Výdatnejšie zrážky sa vyskytujú hlavne vo vegetačnom období. V priemere za rok je 30 dní, v ktorých sa vyskytujú búrkové javy. Hodnota klimatického ukazovateľa zavlaženia v rokoch 1961-1990 pohybovala v intervale 0 – 100 mm a je považovaná za nedostatočnú. Absolútne maximum mesačných a denných úhrnov zrážok bolo pod 150 mm. Priemerné ročné úhrny potenciálnej evapotranspirácie v rokoch 1961 - 1990 sa pohybovali v intervale od 700 do 750 mm.

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené údaje o priemerných mesačných úhrnoch evapotranspirácie (v mm) za obdobie rokov 1951 – 1980 zo stanice Bratislava – letisko (Tomlain, 1991).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
2	10	28	56	78	**87**	76	58	*36*	21	8	5	**465**

Priemerný počet dní so súvislou snehovou prikrývkou (1 cm a viac) býva 37 pričom výška snehovej pokrývky zvyčajne nedosahuje viac ako 40 cm a v priemere 8,6 cm. Priemerný počet dní so snehovou pokrývkou za obdobie rokov 1931 až 1960 na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka uvádza nasledujúca tabuľka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
14,4	11,6	3,4	0,0	-	-	-	-	-	0,0	0,4	6,7	**36,5**

Pre členité terény je typické, že sa v nich tvoria teplotné inverzie. Inverzie teploty sú sprievodným javom stabilného zvrstvenia vzduchu. Najsilnejšie je vyžarovanie smerom zvislým, preto sa aj kotliny viac ochladia ako svah. Pri inverzii značne klesá s výškou relatívna vlhkosť. Za obdobie rokov 1970 - 1996 možno v záujmovom území hodnotiť inverznosť ako priaznivú, keď absolútne maximum počtu súvislých dní v inverziou tvorí 5 –10 % celoročného času.

Celá oblasť v údolí Dunaja je pomerne veterná. V dlhodobom ročnom priemere prevláda severozápadný a západný vietor. Zastúpenie prevládajúcich smerov vetrov je v lete a zime častejšie. Najveternejší je koniec zimy a začiatok jari, najpokojnejšia je jeseň. Naopak najzriedkavejšie bývajú vetry s južným a juhozápadným smerom prúdenia.

Z hľadiska bezvetria prevláda hlavne v lete a na jeseň. Častosť jednotlivých smerov vetra a bezvetria v % na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka v rokoch 1951 – 1960 uvádza nasledujúca tabuľka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	bezvetrie
rok	**9,0**	**15,0**	**10,8**	**6,4**	***4,8***	***4,8***	**15,7**	**27,0**	**6,5**
zima	8,9	14,8	12,3	8,1	*4,6*	5,2	12,9	**21,8**	11,4
jar	13,0	13,7	7,6	9,1	6,8	*4,5*	11,5	**22,7**	11,1
leto	11,1	9,5	*4,6*	6,5	6,5	4,8	14,7	**26,9**	15,4
jeseň	9,0	14,7	10,4	10,6	5,8	*4,4*	11,7	**17,9**	15,5

Nasledujúca tabuľka uvádza relatívnu priemernú početnosť smerov vetra a bezvetria na Automatickej imisnej monitorovacej stanici Slovnaft za obdobie rokov 1991 – 2001 v %.

NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	CALM
4,61	11,9	5,67	3,56	4,56	6,7	3,62	2,54	2,53	3,88	*2,11*	4,1	8,61	**17,41**	7,37	5,38	5,43

Častosť jednotlivých smerov vetra so silou 5 °B a viac v % na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka v rokoch 1951 – 1960 uvádza nasledujúca tabuľka.

N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	spolu
1,9	*0,1*	0,4	0,9	0,6	*0,1*	2,4	**5,4**	**11,8**

Priemerný počet dní so silným a búrlivým vetrom na meteorologickej stanici Bratislava – Ivanka v rokoch 1951 – 1960 uvádza nasledujúca tabuľka (Klimatické a fenologické pomery Západoslovenského kraja, HMÚ, 1968).

vietor	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
silný	10,9	**11,1**	10,6	10,5	10,5	10,3	9,1	9,3	7,2	*5,1*	6,3	7,5	**108,4**
búrlivý	3,7	**4,6**	2,9	3,2	2,3	2,1	3,0	2,3	*1,4*	*0,8*	1,9	3,4	**31,6**

Priemerná rýchlosť prúdenia vzduchu dosahuje v záujmovom území rýchlosti 2,8 až 4 $m.s^{-1}$. Nasledujúca tabuľka uvádza priemernú rýchlosť jednotlivých smerov vetra na Automatickej imisnej monitorovacej stanici Slovnaft za obdobie rokov 1991 – 2001 v $m.s^{-1}$.

NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N
2,08	2,44	2,29	*2,05*	2,64	3,14	3,05	2,97	2,92	2,57	2,21	3,37	3,94	**4,61**	4,36	3,23

Nasledujúca tabuľka uvádza priemernú rýchlosť vetra po mesiacoch na Automatickej imisnej monitorovacej stanici Slovnaft za obdobie rokov 1991 – 2001 v $m.s^{-1}$.

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
2,98	2,96	3,34	**3,46**	3,14	2,90	*2,71*	2,73	2,89	2,97	2,96	2,86	**2,99**

Charakter klímy a reliéfu, vodný režim, pôdotvorný substrát a vplyv vegetácie, ale hlavne dominantný faktor sedimentácie a vodného režimu na alúviu rieky Dunaj vytvorili v záujmovom území podmienky pre genézu nivných pôd s hlavným pôdotvorným procesom hromadenia organickej hmoty narušovaným záplavami s vodným režimom ovplyvneným režimom vodného toku – fluvizemí.

Fluvizeme sa vyvinuli v nivách riek, kde je ich vývoj narušovaný záplavami. Fluvizeme sú genetickým pôdnym typom z hľadiska obsahu humusu, textúrneho zloženia, morfológie pôdneho profilu, úrodnosti i environmentálneho potenciálu veľmi variabilným. Do tejto skupiny patria úrodné orné pôdy horného Žitného ostrova i menej produkčné trávne porasty. Ich produkčný potenciál sa pohybuje v rozpätí 33 – 90 bodov (v 100 bodovej škále). Limitujúcim faktorom využívania fluvizemí býva zamokrovanie (oglejenie) až záplavy, obsah piesku a štrku v ornici, plytký pôdny profil (hĺbka profilu po horizont s obsahom skeletu nad 50 % do 30 cm). Na pozemkoch dotknutých investičným zámerom sa podľa komplexného prieskumu pôd (KPP) VÚPOP nachádza pôdny typ fluvizem typická.

Je to mladá dvojhorizontová A-C pôda s vývojom rušeným záplavami na recentných aluviálnych sedimentoch všetkých klimatických oblastí. Pôvodným prirodzeným porastom boli lužné lesy a nivné lúky. Je to pôda s tzv. ochrickým nivným Aon horizontom (svetlý horizont slabšej akumulácie humusu s hrúbkou do 30 cm – iniciálne štádium vývoja v dôsledku záplav aspoň v nedávnej minulosti). Horizont je sorpčne nasýtený, prevažne hlinitej textúry, s nízkym obsahom humusu, s priemerným pH/KCl 6,2. A-horizont FMm neobsahuje karbonáty ani v prípade, keď je pôda vyvinutá na karbonátových alúviách. Aon-horizont prechádza v prirodzených podmienkach postupne cez tenký prechodný A/C-horizont do C-horizontu (pôdotvorného substrátu). Na orných pôdach je prechodný horizont rušený orbou. C-horizont je v dôsledku periodických povodňových akumulácií často zvrstvený (striedanie vrstiev rôzneho textúrneho zloženia). Má nanajvýš len slabé znaky glejovatenia pôsobením podzemnej vody (konkrécie a hrdzavé škvrny), ich množstvo však narastá s hĺbkou. Do 1,0 m od povrchu sa nevyskytuje redukčný Gr-horizont, t.j. horizont s prevahou redukčných znakov glejovatenia (sivá, zelenosivá až modrosivá farba). Typická sekvencia horizontov FMm do 1,0 m: Aon-A/C-C-CGo (príp. až Gro) = sekvencia na nekarbonátových aluviálnych sedimentoch, alebo: Aon-A/Cc-Cc-CGoc (sekvencia pri vývoji na karbonátových aluviálnych sedimentoch).

Pôdy v záujmovom území stavby sú podľa BPEJ zaradené pod kód 0002002 a 0003003. Z hľadiska kvality sú podľa kódu BPEJ tieto pôdy zaradené do 2. (0002002) a 3. (0003003) skupiny kvality podľa prílohy č. 9 vyhlášky MPaRV SR č. 59/2013 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva pôdohospodárstva Slovenskej republiky č. 508/2004 Z. z., ktorou sa vykonáva § 27 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Pôda s BPEJ 0002002 je na katastrálnych územiach Nové Košariská a Podunajské Biskupice zaradená podľa prílohy č. 2 NV SR č. 58/2013 Z. z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov zaradená medzi najkvalitnejšie poľnohospodárske pôdy v príslušnom katastrálnom území podľa BPEJ.

Všeobecná charakteristika pôd podľa BPEJ je nasledovná:

- BPEJ 0002002:
  Klimatický región:
  00 – veľmi teplý, veľmi suchý, nížinný, suma priemerných denných teplôt (TS > 10 ^{0}C) nad 3 000, priemerná teplota vzduchu v januári je -1 ^{0}C až -2 ^{0}C, za vegetačné obdobie (apríl až september) 16 ^{0}C až 17 ^{0}C
  Hlavná pôdna jednotka:
  02 – Fluvizeme typické karbonátové, stredne ťažké
  Svahovitosť a expozícia:
  0 - Rovina bez prejavov plošnej vodnej erózie
  Skeletovitosť a hĺbka pôdy:
  0 – pôdy hlboké, bez skeletu
  Zrnitosť pôdy:
  2 – stredne ťažké pôdy – hlinité - s obsahom frakcie < 0,01 mm 30 - 45 %.
- BPEJ 0003003:
  Klimatický región:
  00 – veľmi teplý, veľmi suchý, nížinný, suma priemerných denných teplôt (TS > 10 ^{0}C) nad 3 000, priemerná teplota vzduchu v januári je -1 ^{0}C až -2 ^{0}C, za vegetačné obdobie (apríl až september) 16 ^{0}C až 17 ^{0}C
  Hlavná pôdna jednotka:
  03 – Fluvizeme typické karbonátové, ťažké
  Svahovitosť a expozícia:
  0 - Rovina bez prejavov plošnej vodnej erózie
  Skeletovitosť a hĺbka pôdy:
  0 – pôdy hlboké, bez skeletu

Zrnitosť pôdy :

3 – ťažké pôdy – ílovitohlinité - s obsahom frakcie <0,01 mm 45-60 %.

Na pozemkoch dotknutých realizáciou stavby bol za účelom overenia a spresnenia pôdnych pomerov a stanovenia hĺbky a kvality humusového horizontu realizovaný terénny pedologický prieskum. Pri pedologickom prieskume boli vyvŕtané, popísané a oklasifikované 3 pôdne sondy (S 1 – S 3):

- Sonda č. S 1

hĺbka horizontu v cm	**signatúra horizontu**	**farba***	**charakteristika horizontu**
0 - 30	Aonp	10 YR 4/1	ornica - ochrický nivný humusový horizont, tmavý - čiernohnedý, ťažký - ílovitohlinitý, mokrý, plastický, uľahlý, nevýrazne hrudkovitý, ojedinele drobné valúnky, hrdzavé škvrny do 5 %, pozvoľný prechod
31 - 100	CGo	10 YR 5/2	aluviálny oglejený substrát, sivohnedý pomerne tmavý, hlinitý, vlhký, drobivý, hrudovitý, so skeletom - štrk cca do 50%, hrdzavé redox. škvrny 10 %

**Munsell®Soil Color Chart*

Klasifikácia pôdy (pôdny typ, subtyp): Fluvizem typická, ťažká, stredne hlboká
Pôdny druh: ťažká - ílovitohlinitá pôda
HÍbka HH: 30 cm (ílovitohlinitý, bez skeletu)
Navrhovaná hĺbka skrývky HH: 30 cm (ornica, stredne kvalitný stredne hlboký HH)

- Sonda č. S 2

hĺbka horizontu v cm	**signatúra horizontu**	**farba***	**charakteristika horizontu**
0 - 30	Aon	10 YR 3,5/2	ochrický nivný humusový horizont, tmavosivohnedý, hlinitý, vlhký, hrudkovitý, drobivý, bez skeletu, ojedinele hrdzavé škvrny, postupný prechod
31 - 50	A/C	10 YR 4/3	prechodný horizont, sivohnedý svetlejší ako A, hlinitý, bez skeletu, vlhký, hrudkovitý, drobivý, hrdzavé škvrny do 5 %
51 - 100	C(Go)	10 YR 5/4	aluviálny oglejený substrát, žltohnedý, piesočnatohlinitý, bez skeletu, vlhký, drobivý, štruktúra nevyvinutá, 10 % hrdzavé škvrny, do 1m bez sivej

Klasifikácia pôdy (pôdny typ, subtyp): Fluvizem typická, hlboká, bez skeletu
Pôdny druh: stredne ťažká - hlinitá pôda
HÍbka HH: 30 cm (hlinitý, bez skeletu)
Navrhovaná hĺbka skrývky HH: 30 cm (ornica, kvalitný stredne hlboký HH)

- Sonda č. S 3

hĺbka horizontu v cm	signatúra horizontu	farba*	charakteristika horizontu
0 - 30	Aon	10 YR 4/2	ochrický nivný humusový horizont, tmavý sivohnedý, hlinitý, vlhký, hrudkovitý, drobivý, bez skeletu, ojedinele hrdzavé škvrny, postupný prechod
31 - 45	A/C	10 YR5/3	prechodný horizont, svetlejší sivohnedý, piesočnatohlinitý, bez skeletu, vlhký, hrudkovitý, drobivý, hrdzavé škvrny do 5 %
46 - 100	Cc	10 YR 6/5	aluviálny substrát, hnedožltý, ľahký - piesočnatohlinitý až hlinitopiesočnatý, bez skeletu, vlhký, mierne uľahlý, štruktúra nevyvinutá, ojedinele hrdzavé škvrny - do 5 %

Klasifikácia pôdy (pôdny typ, subtyp): Fluvizem typická, hlboká, bez skeletu
Pôdny druh: stredne ťažká - hlinitá pôda
HÍbka HH: 30 cm (hlinitý, bez skeletu)
Navrhovaná hÍbka skrývky HH: 30 cm (ornica, kvalitný stredne hlboký HH)

Výsledkom pôsobenia špecifickej kombinácie pôdotvorných činiteľov na danom mieste je rozvoj špecifických pôdotvorných procesov vedúcich k vzniku pôd s rovnakými alebo podobnými vlastnosťami s charakteristickým usporiadaním pôdnych horizontov - pôdnym profilom. Pôdny typ predstavuje súbor pôd s príbuznými vlastnosťami ktorý je charakterizovaný špecifickým usporiadaním pôdnych horizontov. Jednotlivé pôdne typy sa vyčleňujú podľa dominantných pôdotvorných procesov ktorými vznikli. Fyzickým prejavom pôdotvorných procesov je prítomnosť príslušného genetického pôdneho horizontu v pôdnom profile, ktorý slúži ako základný diagnostický znak pre určenie pôdneho typu. Pôdne typy sú základnou taxonomickou jednotkou používanou pri mapovaní pôd. Informácia o výskyte a rozšírení pôdnych typov predstavuje základnú pedologickú informáciu o území. Nižšou taxonomickou jednotkou je pôdny subtyp. Subtypy sa vyčleňujú na základe prítomnosti znakov aj vedľajšieho pôdotvorného procesu (napr. luvizem pseudoglejová - hlavný pôdotvorný proces je ilimerizácia, vedľajší oglejenie) a spravidla predstavujú prechodné taxonomické jednotky medzi pôdnymi typmi.

Nasledujúca tabuľka uvádza klasifikáciu pôdnych sond a hĺbku humusového horizontu.

číslo sondy	pôdny typ, subtyp (podľa prieskumu)	pôdny druh (textúra ornice)	obsah skeletu v ornici v %	hrúbka HH v cm	navrhovaná hrúbka skrývky HH v cm
S 1	Fluvizem typická	ílovitohlinitá	0	30	30
S 2	Fluvizem typická	hlinitá	0	30	30
S 3	Fluvizem typická	hlinitá	0	30	30

Zaradenie pôd do pôdnych druhov je popri informácii o pôdnom type najdôležitejšou pedologickou charakteristikou. Klasifikácia pôd podľa pôdnych druhov je založená na zrnitosti, ktorá je jednou z najdôležitejších pôdnych vlastností. Pri posudzovaní zrnitosti pôdy sa hodnotí a klasifikuje textúra jemnozeme, t.j. zrnitostnej frakcie do 2 mm, čo je medzinárodne uznávaná hranica. Zrnitosť ovplyvňuje mnohé dôležité vlastnosti pôd, najmä vodný a vlhkostný režim pôd (retenčnú kapacitu, hydraulickú vodivosť, kapilárny zdvih, infiltračnú schopnosť, ...), tepelný a teplotný režim pôd, pórovitosť (množstvo a druh pórov), pôdnu štruktúru, jej stabilitu, sorpčnú kapacitu pôd, mechanické a agronomické vlastnosti (obrábateľnosť pôdy), zakoreňovanie rastlín a prekorenenie pôd, erodibilitu pôdy a jej odolnosť voči kompakcii a eluviáciu a iluviáciu pôdnych zložiek.

Najpoužívanejším systémom hodnotenia zrnitosti pôdy u nás je tzv. Novákova klasifikácia (viď. nasledujúca tabuľka), založená na percentuálnom obsahu častíc menších ako 0,01mm (niekedy nazývaných ako "hrubý" zriedkavejšie aj "fyzikálny" íl) v jemnozemi. Zrnitosť sa hodnotí v 7 stupňoch základnej, resp. 3 stupňoch skrátenej/zjednodušenej klasifikácie (ľahké, stredne ťažké a ťažké pôdy).

% obsah častíc < 0,01 mm	**základná klasifikácia**		**skrátená klasifikácia**	
	pôdny druh	**symbol**	**pôdny druh**	**symbol**
0 - 10	piesočnatá	p	ľahká pôda	L
10 - 20	hlinitopiesočnatá	hp		
20 - 30	piesočnatohlinitá	ph	stredne ťažká pôda	S
30 - 45	hlinitá	h		
45 - 60	ílovitohlinitá	ih	ťažká pôda	T
60 - 75	ílovitá	iv		
> 75	ílová	i		

Z hľadiska zatriedenia do pôdnych druhov patrí väčšina - pôd v záujmovom území stavby do kategórie stredne ťažkých – hlinitých pôd. Ťažké - ílovitohlinité pôdy sa vyskytujú len lokálne, výskyt ľahkých - hlinitopiesočnatých pôd nebol pri prieskume v lokalite zaznamenaný.

Pôdy v záujmovom území stavby sú takmer výlučne hlboké a v celom profile bez skeletu. Pôdy na štrku boli pri prieskume zaznamenané len v jednej lokalite za št. cestou (sonda č. 1).

Podľa normy STN 46 5332 Ochrana prírody. Pôdy. Požiadavky na ochranu úrodnej vrstvy pôdy pri zemných prácach sa hrúbka odstraňovanej úrodnej alebo potenciálne zúrodniteľnej vrstvy pôdy stanovuje podľa: hodnotenia potenciálu pôdnej úrodnosti, morfológie pôdneho profilu a hodnotená kvality jednotlivých genetických horizontov pôdneho profilu, pričom základnou požiadavkou je odstránenie a uchovanie celého humusového horizontu. K čo najpresnejšiemu stanoveniu odstraňovanej hrúbky humusového horizontu sa vykonáva terénny prieskum.

Na základe vyhodnotenia uvedených faktorov bola pre vykonanie skrývky humusového horizontu na lokalite určenej pre realizáciu stavby stanovená hrúbka skrývky humusového horizontu na plochách predpokladaných dočasných a trvalých záberov stavby na 30 cm, pričom humusový horizont je zhodný s ornicou. Humusový horizont možno všeobecne charakterizovať ako stredne hlboký, strednej kvality, zrnitostne prevažne stredne ťažký - hlinitý (lokálne ílovitohlinitý), prevažne bez skeletu.

Na základe výsledkov pedologického prieskumu boli určené kategórie navrhovanej hrúbky skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy nasledovne:

I. skrývka 30 cm - fluvizeme typické,
II. bez skrývky - spevnené plochy, plochy husto porastené krovím (nepoľnohospodárska pôda, najmä plocha pozdĺž železničnej trate za železničnou stanicou).

Na spevnených plochách, plochách husto porastených krovím, plochách s veľmi členitým reliéfom (priekopy, strže, strmé svahy) a plochách s veľmi tenkým, kamenitým a nekvalitným humusovým horizontom (a na nepoľnohospodárskych pôdach všeobecne) sa skrývka humusového dôvodu nenavrhuje.

Zákon č. 220/2004 Z. z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov ustanovuje ochranu vlastností a environmentálnych funkcií poľnohospodárskej pôdy a zabezpečenie jej trvalo udržateľného obhospodarovania a poľnohospodárskeho využívania. Ustanovuje ochranu humusového horizontu pôdy ako aj jeho

hospodárne a účelné využitie, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy. Podľa ustanovenia § 12 citovaného zákona možno poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely len v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu a za dodržania zákonom stanovených podmienok. Ten, kto navrhne nepoľnohospodárske využitie poľnohospodárskej pôdy je povinný chrániť pôdu najlepšej kvality a vykonať skrývku humusového horizontu poľnohospodárskych pôd natrvalo odnímaných a zabezpečiť ich hospodárne a účelné využitie na základe bilancie skrývky. Bilancia skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy (ďalej len „HH PP“) je spracovaná ako podkladový dokument pre vydanie rozhodnutia o odňatí poľnohospodárskej pôdy podľa § 17 vyššie uvedeného zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení zákona. Podľa vyššie uvedeného zákona o ochrane pôdy poľnohospodársku pôdu možno použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely len v nevyhnutných prípadoch a odôvodnenom rozsahu. Ten, kto navrhne nepoľnohospodárske použitie poľnohospodárskej pôdy je povinný okrem iného, predložiť spracovanú dokumentáciu bilancie skrývky HH PP, vykonať skrývku HH PP a zabezpečiť jej hospodárne a účelné využitie. HH PP je vlastníctvom vlastníka poľnohospodárskej pôdy. Ak sú vlastník a investor dve rozdielne osoby, investor môže nakladať so skrývkou len so súhlasom vlastníka.

Pri dočasnom odňatí poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodársky účel (spravidla pri plochách využitých ako dočasné komunikácie a zariadenia staveniska) uloží orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy (príslušný pozemkový úrad) v rozhodnutí o dočasnom odňatí povinnosť uviesť pred ukončením odňatia pôdu do pôvodného stavu – vykonať jej rekultiváciu. Rekultivácia sa vykonáva podľa schváleného rekultivačného plánu (projektu) podľa rozsahu a charakteru záberu (stupňa degradácie pôdy) a budúceho plánovaného využitia pôdy spravidla vo dvoch etapách:

- Technická rekultivácia – jej cieľom je rekonštrukcia pôdneho profilu technickými prostriedkami. Pozostáva z odstránenia zbytkov stavieb a spevnených plôch, zasypania výkopov a navezenia odstránenej ornice do pôvodnej úrovne terénu s následným urovnaním.
- Biologická rekultivácia – nasleduje po ukončení technickej rekultivácie, jej cieľom je oživenie biologických procesov v pôde podmieňujúcich pôdnu úrodnosť. Pozostáva z dodania organických a minerálnych hnojív a príslušnej agrotechniky na úpravu pôdnej štruktúry.

Cieľom spätnej rekultivácie dočasne odňatej poľnohospodárskej pôdy – dočasných záberov je postupmi technickej a biologickej rekultivácie uviesť rekultivovanú pôdu do stavu kvalitatívne zodpovedajúceho jej stavu pred odňatím tak, aby plnila pôvodné funkcie pôdy (produkčné, environmentálne) a aby ju bolo možné využívať na pôvodný účel.

Z hľadiska fytogeografického členenia územia Slovenska patrí sledovaná časť územia do oblasti panónskej flóry (*Pannonicum*), obvodu eupanónskej xerotermnej flóry (*Eupannonicum*), okresu Podunajská nížina.

Potenciálna prirodzená vegetácia je vegetáciou, ktorá by sa za daných klimatických, pôdnych a hydrologických pomerov vyvinula na určitom mieste (biotope), keby vplyv ľudskej činnosti ihneď prestal (MICHALKO A KOL., 1986). Potenciálnu vegetáciu sledovaného územia predstavujú lužné lesy vŕbovo-topoľové (mäkké lužné lesy), dubovo lužné jaseniny (prechodné lužné lesy) a lužné lesy nížinné (jaseňovo-brestovo-dubové lesy – tvrdé lužné lesy).

Dunajská Lužná patrí medzi územia s najnižšou lesnatosťou krajiny na Slovensku. Lesné porasty sú sústredené do južného a juhozápadného priestoru susediaceho s obcou. Sú to spoločenstvá lužných lesov, typu tvrdého a prechodného luhu. V drevinovom zložení tvoria prevládajúcu drevinovú skladbu topoľ sivý, vŕba biela, jaseň štíhly, brest poľný.

Väčšina prirodzených lesných porastov bola postupne na Žitnom ostrove premenená na monokultúry šľachtených euroamerických topoľov. Uplatňované technológie zakladania porastov a obnovy lesov viedli okrem zníženia diverzity prostredia aj k rozširovaniu nepôvodných inváznych druhov rastlín - zlatobyle obrovskej, netýkavky žliazkatej, astry novobelgickej a iných, ktoré znižujú ekologickú hodnotu biotopov a sťažujú obnovu lesných porastov.

Nelesná vegetácia je zastúpená malými skupinkami a líniovými spoločenstvami stromov a krovín. Tieto rastú najmä pozdĺž ramien. V drevinnej skladbe sú zastúpené prevažne vŕba biela, topoľ, jelša lepkavá a krovinnú etáž tvorí hlavne baza čierna, šípka obyčajná. Líniové pásy zelene pozdĺž poľných ciest sú tvorené prevažne agátom bielym, ovocnými drevinami a náletom javora poľného. Ekologicky najhodnotnejšie sú plochy a pásy zelene pozdĺž toku Dunaja a jeho ramennej sústavy, kde ich tvoria najmä dreviny potenciálnej vegetácie mäkkých lužných lesov s prítomnosťou agáta bieleho a topoľa šľachteného. Línie ovocných stromov, ktoré sprevádzajú komunikácie a poľné cesty, tvoria predovšetkým čerešňa, slivka a orech vlašský. Vegetačne pôsobivé sú solitéry v krajine, výrazné svojou polohou a vekom - najmä agát biely a jaseň štíhly.

Navrhovaná stavba parkoviska je situovaná sčasti na pozemkoch vykazovaných ako lesný pôdny fond, aj keď v reálnom stave sa tam lesný porast nenachádza. Z tohto umiestnenia vyplýva, že na okraji týchto plôch prevažne v súbehu s existujúcou komunikáciou III/1053 sa nachádzajú stromy a kroviny, ktoré výstavbe vlastného parkoviska neprekážajú. Takéto dreviny je potrebné počas realizácie stavebných prác a pri pohybe stavebných mechanizmov v ich blízkosti chrániť. V rámci nezastavaných a neobrábaných plôch sa vyskytujú hlavne kríkové porasty a mladé jedince stromov a ruderálna bylinná etáž. Toto územie je poznačené postupným zarastaním drevinami. Uvedené dreviny budú určené na výrub. Dreviny (prevažne ovocné stromy) nachádzajúce sa v priestore záhradkárskej osady a bude nutné ich odstrániť. V lokalite výstavby neboli identifikované žiadne chránené dreviny. Z drevín potenciálne určených na výrub sa v predmetnom území nachádzajú druhy ako agát biely (*Robinia pseudoacacia L.*), pajaseň žliazkatý (*Ailanthus altissima (Mill.) Swingle*), baza čierna (*Sambucus nigra L.*), orgován obyčajný (*Syringa vulgaris L.*), zob vtáčí (*Ligustrum vulgare L.*), kéria japonská (*Kerria japonica*), zemolez kozí (*Lonicera caprifolium L.*), tavoľníky (*Spiraea sp.*), ibištеky (*Hibiscus sp.*), orech kráľovský (*Juglans regia L.*), topoľ osikový (*Populus tremula L.*), smrek obyčajný (*Picea abies (L.) H. Karst.*), borovica lesná (Pinus sylvestris L.), slivky (Prunus sp.), jabloň domáca (Malus domestica Borkh.), marhule (*Armeniaca sp.*), hruška obyčajná (*Pyrus communis L. emend. Burgsd.*), tuje (*Thuja sp.*), jedľa srienistá (*Abies concolor Lindl. et Gord.*), smrek pichľavý (*Picea pungens Engelm.*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*), broskyne (*Persica sp.*) a ruža šípová (*Rosa canina L.*).

V rámci povoľovania navrhovanej zmeny činnosti bude vykonaná inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les a budú presne identifikované dreviny určené na výrub a to v zábere stavby v súlade so znením zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov za účelom vyčíslenia predbežnej spoločenskej hodnoty drevín, ktoré podliehajú žiadosti o súhlas s výrubom. Podľa § 17 ods. 8 vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov bude žiadosť o vydanie súhlasu na výrub dreviny obsahovať obchodné meno a sídlo žiadateľa, katastrálne územie, parcelné číslo pozemku, príslušnosť k zastavanému územiu obce a druh pozemku, na ktorom drevina rastie, a kópiu katastrálnej mapy alebo iný doklad umožňujúci identifikáciu dreviny v teréne, súhlas vlastníka, správcu, prípadne nájomcu (ak mu takéto oprávnenie vyplýva z nájomnej zmluvy) pozemku, na ktorom drevina rastie, ak žiadateľ nie je jeho vlastníkom (správcom, nájomcom) a doklad preukazujúci vlastníctvo alebo iný právny vzťah k pozemku, na ktorom drevina rastie, špecifikáciu dreviny, ktorá sa má vyrúbať, najmä jej druh, počet, zdravotný stav, obvod kmeňa meraný vo výške 130 cm nad zemou alebo tesne pod miestom jeho rozkonárenia, ak túto výšku nedosahuje, alebo výmeru krovitého porastu a odôvodnenie žiadosti.

Na základe inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín orgán ochrany prírody v súhlase na výrub drevín uloží žiadateľovi povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste, a to na náklady žiadateľa; uprednostňuje pritom geograficky pôvodné a tradičné druhy. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu vo výške spoločenskej hodnoty drevín, ktoré boli vyrúbané. Finančná náhrada je príjmom obce, ktorá je povinná tieto príjmy výlučne použiť na úhradu nákladov spojených so starostlivosťou o dreviny rastúce na jej území. Obce sú povinné viesť evidenciu pozemkov vhodných na náhradnú výsadbu vo svojom územnom obvode.

Zoogeograficky je územie pod vplyvom Panónskej nížiny, ale i alpskej sústavy, s ktorými je prepojené prostredníctvom Dunaja. Územie sa vyznačuje vysokou druhovou pestrosťou živočíchov s výskytom početných vzácnych a ohrozených druhov bezstavovcov, napr. mäkkýšov, kôrovcov, vážok a chrobákov. Z drobných cicavcov je významný na Žitnom ostrove reliktný výskyt hraboša severského. V Dunaji a jeho ramenách sa vyskytuje najvyšší počet druhov rýb zo všetkých vodných tokov Slovenska. Táto skupina živočíchov bola najviac postihnutá výstavbou Vodného diela Gabčíkovo. Osobitný význam má územie pre hniezdenie a zimovanie vodného a pri vode žijúceho vtáctva. Územie okolo Dunaja je stálym aj prechodným domovom veľkého množstva chránených druhov živočíchov, najmä vodného vtáctva. V katastri obce, vzhľadom na vysoký podiel poľnohospodársky obrábaných plôch, k najbežnejším druhom živočíchov patria zajace, bažanty, jarabice a srnčia zver.

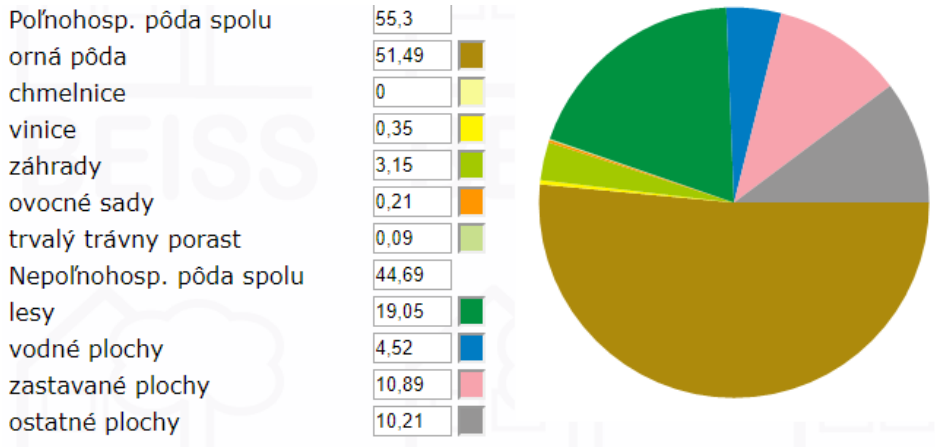
Predmetná lokalita sa nachádza v tesnej blízkosti hlavnej železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda. Na priamo dotknutom území sa v dôsledku okolitého urbanizačného tlaku nezachovali pôvodné biotopy. Vzhľadom na to, že v blízkosti železničnej trate so stanicou sa nachádzala záhradkárska osada, prevažnú časť vegetácie v území tvoria ovocné dreviny v záhradách a okrasné dreviny, ktoré lemujú oplotenia týchto pozemkov. Vyskytujú sa tu čerešne, slivky, jablone, orechy, z okrasných drevín brezy, baza čierna, vtáčí zob, množstvo ihličnatých drevín najmä smrekov. Pri ceste (na lesnom pozemku) sa vyskytuje agátový porast a krovitý porast s javorom, šípkou a ďalšími kríkmi. Na sledovanom území sa vyskytuje bežná fauna urbanizovaného územia, z bezstavovcov hlavne hmyz, slimáky, pôdne organizmy, zo stavovcov hlavne vtáky a drobné zemné cicavce a pod.

V záujmovej lokalite neboli pozorované biotopy rastlín (biotopy európskeho alebo národného významu) a na ne naviazané spoločenstvá živočíchov, ktoré si okrem vtákov (výskyt bežných druhov chránených živočíchov) v zmysle všeobecne záväzných právnych predpisov vyžadovali ochranu.

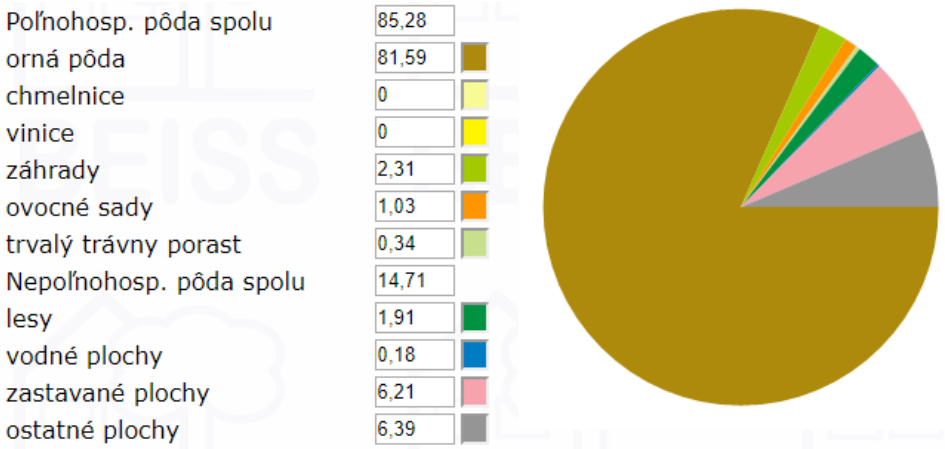
Z hľadiska súčasnej krajinnej štruktúry sledované územie predstavuje človekom silne pozmenenú krajinu s vysokým podielom obhospodarovaných plôch, zastavaných území s dominantnými prvkami bývania, dopravnej infraštruktúry, areálov obchodu, služieb, skladových priestorov, administratívno prevádzkových areálov. V krajinnej štruktúre dominujú zastavané plochy s rôznym funkčným využitím.

Predmetné územie modeluje typický rovinný reliéf Podunajskej roviny so štrkoviskami, mŕtvymi ramenami, poľnohospodárskou pôdou, nedostatkom krajinnej vegetácie, čoho následkom je aj výrazná veterná erózia, monotónny charakter krajiny, nízky stupeň biodiverzity. Výraznou dominantou v území je tok Dunaja a jeho brehové porasty so stromovou a krovinnou vegetáciou, ktorá na hranici katastra smerom k Dunaju prechádza do zvyškov lužných lesov.

Súčasná krajinná štruktúra Mestskej časti Bratislava – Podunajské Biskupice je zrejmá z nasledujúceho grafu.



Súčasná krajinná štruktúra obce Dunajská Lužná je zrejmá z nasledujúceho grafu.



Hodnotu estetického pôsobenia krajinného obrazu, ktorý je prejavom krajinnej štruktúry nie je možné kvantifikovať, môžeme ho posúdiť len kvalitatívne (stupeň pozitívnych zážitkov človeka pri pobyte človeka v krajine). V zásade je potrebné povedať, že posudzovanie nárokov na estetickú kvalitu okolitej krajiny úzko súvisí so stupňom kultúrnej vyspelosti ľudí vytvárajúcich určitú etnickú jednotku, ako i jej materiálneho zabezpečenia.

Za najvýznamnejšie faktory, ktoré podmieňujú estetický ráz kultúrnej krajiny môžeme považovať osídlenie (druh, dobu a hustotu), spôsob využitia územia, zastúpenie prírodných prvkov, hlavne lesných a NSKV, komunikácie, energovody a pod. V zásade možno konštatovať, že uvedené aktivity so zvyšujúcou sa intenzitou využitia krajiny znižujú estetické pôsobenie krajiny na človeka. Za pozitívne nosné prvky scenérie krajiny v dotknutom území možno považovať všetky typy vegetácie – NSKV, sprievodné porasty vodných tokov, vodné plochy a pod. Negatívnymi prvkami scenérie sú najmä prvky technickej a dopravnej infraštruktúry. Z estetickej stránky treba poznamenať, že bezprostredne dotknuté územie je značne znehodnotené výskytom ošarpaných polorozpadnutých búd z rôzneho materiálu, neupravených domov a rôznorodej vegetácie. Okolie tvorí monotónna poľnohospodársky využívaná pôda a z druhej strany železničnej trate betónový kolos bývalej prevádzky firmy ZIPP. Predmetné územie tvorí Železničná stanica Nové Košariská so svojim zázemím, záhradkárska osada, poľnohospodársky obrábaná a neobrábaná pôda, NSKV, ruderálne spoločenstvá rastlín a prvky technickej a dopravnej infraštruktúry.

Dotknutá lokalita zmeny navrhovanej investície leží v území s 1. stupňom územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

V okolí 5 km od situovania zmeny navrhovanej činnosti sa nenachádza žiadne chránené územie (veľkoplošné, maloplošné, národnej sústavy chránených území alebo územie NATURA 2000).

V okolí 5 km od situovania zmeny navrhovanej činnosti (mimo predmetné územie) sa nachádzajú 2 chránené stromy v rámci zastavaného územia obce Dunajská Lužná a to:

- Dub letný (*Quercus robur)* (S 481) (vyhlásený Všeobecne záväznou vyhláškou Krajského úradu v Bratislave č. 6/2002, zo dňa 21. 10. 2002) na k. ú. Jánošíková na parc. č. 99/1 a 103/1,
- Novolipnický platan (S 233) (platan javorolistý - *Platanus hispanica Munchh.*) vyhlásený Všeobecne záväznou vyhláškou Krajského úradu v Bratislave č. 1/1996, zo dňa 12.11.1996) na k. ú. Nová Lipnica na dvore rodinného domu č. d. 356.

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) je taká celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktoré zabezpečujú rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu. Z biocentier nadregionálneho významu, regionálneho významu a lokálneho významu sa v predmetnom území a ani v jeho okolí nenachádza žiadne. Z biokoridorov nadregionálneho významu, regionálneho významu a lokálneho významu sa v predmetnom území a ani v jeho okolí nenachádza žiadne.

Genofondovo významné lokality reprezentujú tie plochy krajiny, kde sú v súčasnosti evidované genofondovo významné druhy (chránené druhy a druhy zaradené v červených knihách). Na týchto lokalitách je v území najbohatšia flóra a fauna, ktorá sa ešte zachovala v prostredí s veľmi silným antropickým tlakom. Najvýznamnejšie genofondové lokality sa nachádzajú pozdĺž toku rieky Dunaj. Tieto plochy vytvárajú vhodné predpoklady nielen pre bohatý výskyt druhov flóry a fauny, ale aj pre migráciu bioty do celého okolia. Sú prakticky totožné s ostatnými chránenými lokalitami.

V lokalite navrhovanej výstavby záchytného parkoviska sa nenachádzajú žiadne prvky územného systému ekologickej stability.

Nesystémová exploatácia prírodných zdrojov, znečisťovanie ovzdušia, povrchových a podzemných vôd a pôdy (intenzívna poľnohospodárska činnosť), neorganizované hromadenie priemyselných a komunálnych odpadov, zastaralosť technológií a infraštruktúry, odlesňovanie, sceľovanie pozemkov, odvodnenie krajiny a tiež dopravná záťaž podmieňujú celkové narušenie funkčnosti a štruktúry krajiny s nepriaznivým vplyvom na genofond a biodiverzitu, čo so všetkými negatívnymi dôsledkami spôsobuje prenikanie cudzorodých látok do prostredia a tým aj do potravinového reťazca človeka, čím zhoršuje kvalita jeho života.

Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov - ekonomickej a sociálnej situácie, výživových návykov, životného štýlu, úrovne zdravotníckej starostlivosti, ako aj životného prostredia. Vplyv znečisteného prostredia na zdravie ľudí je doteraz len málo preskúmaný, odzrkadľuje sa však najmä v nasledovných ukazovateľoch zdravotného stavu obyvateľstva:

- ❖ stredná dĺžka života pri narodení,
- ❖ celková úmrtnosť (mortalita),
- ❖ dojčenská a novorodenecká (perinatálna) úmrtnosť,
- ❖ počet rizikových tehotenstiev a počet narodených s vrodenými vývojovými vadami,
- ❖ štruktúra príčin smrti,
- ❖ počet alergfajčických, kardiovaskulárnych a onkologických ochorení,
- ❖ stav hygienickej situácie,
- ❖ šírenie toxikománie, alkoholizmu a fajčenia,
- ❖ stav pracovnej neschopnosti a invalidity,
- ❖ choroby z povolania a profesionálne otravy.

Výrazný podiel na chorobnosti má aj životný štýl, genetické faktory, stresy, pracovné prostredie, životné prostredie, úroveň zdravotníctva a pod.. V súčasnosti dostupné údaje neumožňujú dostatočne kvalitatívne určiť podiel kontaminácie životného prostredia na vývoji zdravotného stavu. Vplyv životného prostredia sa odhaduje na 15 - 20 %.

Pokles celkovej úmrtnosti po roku 1991, ale najmä dojčenskej a novorodeneckej sa prejavil v predĺžení strednej dĺžky života pri narodení. Stredná dĺžka života v Slovenskej republike u mužov bola v roku 2014 73,19 roka a u žien prekročila hranicu 80 roka. V roku 2014 zomrelo v Mestskej časti Bratislava – Podunajské Biskupice 169 ľudí, z toho bolo 88 mužov a 81 žien.

Nasledujúca tabuľka uvádza počet zomrelých a podiel zomrelých podľa príčiny smrti a pohlavia v Mestskej časti Bratislava – Podunajské Biskupice v roku 2014.

ukazovateľ	**pohlavie**	**infekčné a parazitárne choroby**			**nádory**		
		spolu	**iné črevné infekčné choroby**	**septikémia**	**spolu**	**zhubné nádory**	**zhubné nádory pery, ústnej dutiny a hltana**
zomretí (počet)	**spolu**	**2**	**1**	**1**	**65**	**64**	**5**
	muži	0	0	0	33	33	3
	ženy	2	1	1	32	31	2
podiel zomretých podľa príčin smrti (v %)	**spolu**		**1,18**		**38,46**		
	muži		0,6		37,5		
	ženy		2,47		39,51		

ukazovateľ	pohlavie	nádory					
		zhubný nádor pažeráka	**zhubný nádor žalúdka**	**zhubný nádor hrubého čreva**	**zhubné nádory rekta a anusu**	**zhubné nádory priedušnice, priedušiek a pľúc**	**zhubný nádor podžalúdkovej žľazy**
zomretí (počet)	**spolu**	**1**	**4**	**5**	**6**	**13**	**5**
	muži	0	2	3	5	8	4
	ženy	1	2	2	1	5	1

ukazovateľ	pohlavie	nádory				
		zhubný nádor predstojnice (prostaty)	**nádory neurčitého alebo neznámeho správania**	**malígny melanóm kože**	**zhubný nádor prsníka**	**leukémie**
zomretí (počet)	**spolu**	**3**	**1**	**2**	**9**	**2**
	muži	3	0	2	0	1
	ženy	0	1	0	9	1

ukazovateľ	pohlavie	choroby nervového systému - Alzheimerova choroba	choroby žliaz s vnútorným vylučovaním, výživy a premeny látok - *Diabetes mellitus*	choroby obehovej sústavy	
				spolu	**hypertenzné choroby**
zomretí (počet)	**spolu**	**1**	**4**	**69**	**6**
	muži	1	2	33	2
	ženy	0	2	36	4
podiel zomretých podľa príčin smrti (v %)	**spolu**	**0,59**	**2,37**	**40,83**	
	muži	1,14	2,27	37,5	
	ženy	0	2,47	44,44	

ukazovateľ	pohlavie	choroby obehovej sústavy				
		cievne (cerebrovaskulárne) choroby mozgu	**ateroskleróza**	**akútny infarkt myokardu**	**ostatné ischemické choroby srdca**	**iné choroby srdca**
zomretí (počet)	**spolu**	**8**	**1**	**7**	**40**	**4**
	muži	5	1	4	18	2
	ženy	3	0	3	22	2

ukazovateľ	pohlavie	choroby obehovej sústavy	choroby dýchacej sústavy				vrodené chyby, deformácie a chromozómové anomálie
		následky chorôb obehovej sústavy	**spolu**	**iné akútne infekcie dolných dýchacích ciest**	**chronické choroby dolných dýchacích ciest**	**zápal pľúc - pneumónia**	
zomretí (počet)	**spolu**	**2**	**6**	**1**	**2**	**3**	**1**
	muži	1	2	1	1	0	1
	ženy	1	4	0	1	3	0
podiel zomretých podľa príčin smrti (v %)	**spolu**		**3,55**				**0,59**
	muži		2,27				1,14
	ženy		4,94				0

ukazovateľ	pohlavie	poranenia, otravy a daktoré iné následky vonkajších príčin - vonkajšie príčiny chorobnosti a úmrtnosti				
		spolu	náhodné utopenie a topenie	pády	úmyselné sebapoškodenia	napadnutia
zomretí (počet)	**spolu**	**10**	**2**	**3**	**1**	**1**
	muži	9	1	3	1	1
	ženy	1	1	0	0	0
podiel zomretých podľa príčin smrti (v %)	**spolu**	**5,92**				
	muži	10,23				
	ženy	1,23				

ukazovateľ	pohlavie	choroby tráviacej sústavy		
		spolu	žalúdkový a dvanástnikový vred	choroby pečene
zomretí (počet)	**spolu**	**11**	**1**	**6**
	muži	7	0	3
	ženy	4	1	3
podiel zomretých podľa príčin smrti (v %)	**spolu**	**6,51**		
	muži	7,95		
	ženy	4,94		

V roku 2014 zomrelo v obci Dunajská Lužná 31 ľudí, z toho bolo 23 mužov a 8 žien. Nasledujúca tabuľka uvádza počet zomrelých a podiel zomrelých podľa príčiny smrti a pohlavia v obci Dunajská Lužná v roku 2014.

ukazovateľ	pohlavie	choroby dýchacej sústavy -zápal pľúc - pneumónia -spolu	choroby močovej a pohlavnej sústavy -následky chorôb močovopohlavnej sústavy - spolu	zhubné nádory		
				spolu	zhubný nádor hrtana	zhubný nádor vaječníka
zomretí (počet)	**spolu**	**1**	**1**	**13**	**1**	**1**
	muži	**0**	**1**	**11**	1	0
	ženy	**1**	**0**	**2**	0	1
podiel zomretých podľa príčin smrti (v %)	**spolu**	**3,23**	**3,23**	**41,94**		
	muži	**0**	**4,35**	**47,83**		
	ženy	**12,5**	**0**	**25**		

ukazovateľ	pohlavie	zhubné nádory				
		zhubný nádor močového mechúra	leukémia	zhubné nádory priedušnice, priedušiek a pľúc	zhubný nádor podžalúdkovej žľazy	zhubný nádor žalúdka
zomretí (počet)	**spolu**	**1**	**2**	**3**	**2**	**1**
	muži	1	2	3	2	1
	ženy	0	0	0	0	0

ukazovateľ	pohlavie	choroby obehovej sústavy				
		spolu	hypertenzné choroby	akútny infarkt myokardu	chronická ischemická choroba srdca	následky chorôb obehovej sústavy
zomretí (počet)	**spolu**	**16**	**1**	**1**	**10**	**1**
	muži	**11**	1	0	7	1
	ženy	**5**	0	1	3	0

podiel zomretých podľa príčin smrti (v %)	**spolu**	**51,61**				
	muži	**47,83**				
	ženy	**62,5**				
ukazovateľ	**pohlavie**	**choroby obehovej sústavy**				
		iné choroby srdca		**cievne (cerebrovaskulárne) choroby mozgu**		
zomretí (počet)	**spolu**	**1**	**1**			
	muži	1	1			
	ženy	0	0			

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

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

Zakladanie navrhovaných stavebných objektov, resp. ich pokládka alebo preloženie sa dotkne iba vrchných vrstiev horninového prostredia (hlavne ílu so strednou plasticitou a štrku s prímesou jemnozrnnej zeminy). Zásah do horninového prostredia bude nad hladinu podzemnej vody.

Pre antropogénne navážky charakteru štrkov sa odporúča uvažovať s hodnotami orientačných pôdomechanických vlastností ako objemová tiaž (γ = 20,0 kNm^{-3}), parametre efektívnej šmykovej pevnosti (φ_{ef} = 33°; c_{ef} = 0 kPa) a modul pretvárnosti (E_{def} = 80 - 90 MPa). Navážky charakteru štrkov (G3/G-FY), v zmysle STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií, sú pre cestné podložie (v aktívnej zóne) vhodné zeminy. Podľa Scheibleho kritéria sú to nenamŕzavé zeminy. Antropogénne zeminy, vo všeobecnosti, nie sú pre svoju rozmanitosť vhodnou základovou pôdou. Pritom sa nevylučuje, pri individuálnom posúdení, že piesčité a štrkovitejšie navážky (ak neobsahujú komunálny odpad) po ich úprave (hlavne zhutnením) sa môžu v určitých miestach využiť ako podklad pre konštrukčné vrstvy parkoviska.

V prípade fluviálnych ílov povrchovú vrstvu záujmového územia (0,0 - 0,7 m) tvorí tmavohnedý humózny íl, zvrchu prekorenený. Podľa geologickej dokumentácie prieskumných diel a výsledkov laboratórnych skúšok mechaniky zemín majú fluviálne íly strednú plasticitu (w_L= 46 %, I_p = 19 %), pevnú konzistenciu (I_c = 1,12). V zmysle STN 72 1001 + O1 Klasifikácia zemín a skalných hornín zodpovedajú jemnozrnným zeminám triedy/typu F6/CI. Základné geotechnické parametre ílov so strednou plasticitou (F6/CI) možno charakterizovať hodnotami ako objemová tiaž (γ = 18,9 kNm^{-3}), parametre efektívnej šmykovej pevnosti (φ_{ef} = 21°; c_{ef} = 14 kPa), modul pretvárnosti (E_{def} = 6 MPa) a únosnosť ((b ≤ 3 m, d = 0,8 - 1,5 m): R_{dt} = 175 kPa). Tieto íly, v zmysle STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií, sú pre cestné podložie (v aktívnej zóne) nevhodné zeminy preto treba počítať s ich redukciou alebo stabilizačnou úpravou. Podľa Scheibleho kritéria sú nebezpečne namŕzavé zeminy. Tieto íly sú nepatrne priepustné s koeficientom filtrácie (k_f = 3,75.10^{-9} m.s^{-1}).

Fluviálne piesky sa v predmetnom území vyskytujú ojedinele vo forme nepravidelných šošoviek v štrkovom súvrství. Podľa geologickej dokumentácie prieskumných diel a výsledkov laboratórnych skúšok mechaniky zemín ide o svetlohnedé piesky s prímesou jemnozrnnej zeminy (S3/S-F), jemno-strednozrnné, kremité. S ohľadom na ich vŕtateľnosť ich možno hodnotiť ako stredne uľahnuté s obsahom piesčitej frakcie (s_a = 80,9 %). Základné geotechnické vlastnosti pieskov s prímesou jemnozrnnej zeminy možno charakterizovať priemernými hodnotami ako objemová tiaž (γ = 17,5 kNm^{-3}), parametre efektívnej šmykovej pevnosti (φ_{ef} = 29°; c_{ef} = 0 kPa) a modul pretvárnosti (E_{def} = 15 MPa). Tieto piesky, v zmysle STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií, sú pre cestné podložie (v aktívnej zóne) podmienečne vhodné zeminy, avšak prieskumom boli zastihnuté až od hĺbky od 1,9

m. Podľa Scheibleho kritéria sú mierne namŕzavé a z hľadiska priepustnosti sú mierne priepustné s koeficientom filtrácie (k_f = 3,92.10^{-5} m.s^{-1}).

Fluviálne štrky majú v geologickej skladbe kvartéru skúmaného územia dominantné postavenie. Podľa geologickej dokumentácie prieskumných diel a výsledkov laboratórnych skúšok mechaniky zemín ide štrky s prímesou jemnozrnnej zeminy (G3/G-F), svetlohnedej farby, nezvodnené – suché, s dokonale zaoblenými úlomkami kremeňa, kremencov, granitu, pieskovca, veľkosti 0,2 - 3 cm (ojedinele. 5-10 cm), s obsahom do 40 – 60 %. S ohľadom na ich vŕtateľnosť ich možno hodnotiť ako stredne uľahnuté zeminy s prevažným obsahom štrkovitej frakcie (g_r = 54,5 - 64,6 %) nad piesčitou (s_a = 29,3 - 39,5 %) a jemnozrnnou frakciou (f = 6,1 - 7,1 %). Základné geotechnické vlastnosti štrkov s prímesou jemnozrnnej zeminy (G3/G-F) možno charakterizovať hodnotami ako objemová tiaž (γ = 20,0 kNm^{-3}), parametre efektívnej šmykovej pevnosti (φ_{ef} = 33°; c_{ef} = 0 kPa) a modul pretvárnosti (E_{def} = 80 - 90 MPa). Tieto štrky, v zmysle STN 73 6133 Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií, sú pre cestné podložie (v aktívnej zóne) vhodné zeminy aj z hľadiska ich plynulej krivky zrnitosti. Pre ich zhutnenie možno uvažovať s charakteristikami ako optimálna vlhkosť (w_{opt} = 6,6 %), maximálna suchá objemová hmotnosť (ρ_{dmax} = 2,18 g.cm^{-3}) a pomerná únosnosť (CBR = 9,0 %). Podľa Scheibleho kritéria sú to nenamŕzavé zeminy. Koeficient filtrácie (k_f) sa zistil z granulometrie podľa Beyera a Hazena a to v rozsahu (k_f = 4,68.10^{-5} - 1,0.10^{-4} (7,28.10^{-5}) m.s^{-1}).

Pomernú únosnosť fluviálnych štrkov (CBR = 9 %) pri optimálnej vlhkosti (w_{opt}= 5,0 %) bola zistená laboratórnou skúškou. Návrhový modul pružnosti podložia (pri optimálnych podmienkach) sa dá určiť pomocou grafu (TP3/2009), ktorého veľkosť je v závislosti na CBR pri nesúdržných zeminách ($E_{n,s}$ = 50 MPa), pričom požadovaný modul je ($E_{p,n}$ ≥ 30MPa) pre malé dopravné zaťaženie. Kontrolu miery zhutnenia podložia je možné vykonať statickou zaťažovacou skúškou, pričom by mala byť dosiahnutá hodnota modulu pretvárnosti ($E_{def,2}$ = 45 MPa), stanovená hlavným projektantom, získaného z druhého zaťažovacieho cyklu. Na zhutnenie podložia je možné použiť vibračný oceľový hladký valec.

Z hydrogeologického hľadiska majú v predmetnom území najväčší význam kvartérne štrkopiesčité sedimenty. Vytvárajú rozsiahlu nádrž podzemnej vody s voľnou hladinou, ktorá je dotovaná povrchovými tokom Dunaja, Malého Dunaja ako aj svahovými vodami pritekajúcimi z oblasti Malých Karpát. Hladina podzemnej vody sa nachádza približne v hĺbke 5,0 m pod terénom. Nivné sedimenty Dunaja tu tvoria mocnú vrstvu prevažne štrkov a pieskov. Ich podložie tvoria pliocénne vrstvy ílov, ílovitých pieskov a drobných štrkov. V kvartérnych uloženinách Dunaja sú celkove dobré podmienky pre vytváranie značných zásob podzemných vôd. Súvrstvie kvartérnych sedimentov menších mocností sa vyznačuje pórovou priepustnosťou a voľnou hladinou podzemnej vody. Vodný režim možno hodnotiť ako priaznivý (difúzny).

Podmienky na vybudovanie vsakovacích systémov vo vyššie uvedených horninách sú vzhľadom na ich filtračné vlastnosti na záujmovom území priaznivé.

Celkovo predmetné územie a jeho bezprostredné okolie je prevažne rovinaté. Vzhľadom na sklonitosť terénu a jeho členitosť, resp. rozsah nadmorských výšok predmetného územia nebude počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti nebude potrebné vykonať významné terénne úpravy. Zemina z výkopových prác sa využije aj na vyrovnanie výškových rozdielov riešeného územia, pričom v rámci budovania prvkov technickej infraštruktúry budú vykopané zeminy z výkopových rýh naspäť zahrnuté do ryhy po uložení prvkov technickej a dopravnej infraštruktúry a prebytková zemina bude použitá v okolí navrhovanej činnosti, resp. v miestach na to určených. Odobratá vrstva zeminy v rámci predmetného územia bude dočasne uložená na zemníku, pričom bude využitá následne v rámci sadovníckych úprav pri výsadbe zelene, resp. bude použitá na iné miesta po dohode s Hlavným mestom Slovenskej republiky Bratislava, resp. jeho Mestskou časťou Bratislava – Podunajské Biskupice alebo obcou Dunajská Lužná.

Zmenou navrhovanej činnosti dôjde k trvalým a dočasným záberom poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, resp. k zásahom do ochranného pásma lesa.

Realizácia zmeny navrhovanej činnosti má prebiehať iba na pozemkoch navrhovanej činnosti, resp. podľa projektového riešenia, pričom stavebný dvor a vybavenie staveniska majú byť taktiež iba na parcelách situovania navrhovanej činnosti.

Z uvedeného vyplýva, že realizáciou zmeny navrhovanej činnosti dochádza k nárokom na zastavané územie.

Z hľadiska výstavby zmeny navrhovanej činnosti môže dôjsť k negatívnym účinkom, ako je zhutnenie, prípadne kontaminácia pôdy, preto je nevyhnutné dôsledne postupovať podľa ustanovení príslušných všeobecne záväzných právnych predpisov, aby tieto vplyvy nenastali, resp. aby sa čo najviac eliminovali.

Chemickú degradáciu pôd môže vo všeobecnosti zapríčiniť viac faktorov, stupeň zraniteľnosti pôdy voči takejto degradácii je však daný prirodzenou kvalitou komplexu biochemických vlastností pôdy, konkrétne kvality humusových látok a acidity pôdneho prostredia, od ktorých sa odvíja komplex ďalších prirodzených pôdnych vlastností (fyzikálno - chemických, fyzikálno - biologických).

Výstavba zmeny navrhovanej činnosti bude prebiehať iba na pozemkoch navrhovanej činnosti, resp. podľa projektového riešenia, pričom stavebný dvor a vybavenie staveniska bude taktiež iba na parcelách situovania navrhovanej činnosti.

Pri hodnotení zraniteľnosti pôd sa vychádza z hodnotenia náchylnosti, prípadne odolnosti pôdy z hľadiska jej poškodenia v dôsledku pôsobenia negatívnych (stresových faktorov). Miera ohrozenia pôdy prostredníctvom znečistenia cudzorodými látkami, ktoré prenikajú do pôdy prevažne zrážkovou je závislá od samotného faktoru prítomnosti a intenzity ohrozujúcej látky, pričom je potrebné brať do úvahy viaceré vlastnosti prírodného prostredia, ktoré môžu podporovať alebo zabraňovať šíreniu znečistenia. Za základné faktory hodnotenia zraniteľnosti pôdy treba považovať vlastnosti pôdy, najmä schopnosť viazať cudzorodé prvky a priepustnosť. Z hľadiska chemickej zraniteľnosti pôd sa najčastejšie ukazovatele používajú odolnosť voči acidifikácii a odolnosť voči intoxikácii. Najvýznamnejšia je odolnosť voči rizikovým kovom, ktorých pohyblivosť v pôdnej hmote do značnej miery závisí od pôdnej reakcie. Pri kyslej reakcii sú v pôde pohyblivé prvky kyslej skupiny rizikových kovov, zatiaľ čo pri alkalickej reakcii alkalická skupina rizikových prvkov: As, Cu, Mo, Se. Náchylnosť pôd na acidifikáciu závisí od obsahu karbonátov, humusu, ílovitých minerálov a solí.

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti je možnosť kontaminácie pôdy spojená so situáciami spojenými s rizikom nehôd alebo zlým technickým stavom vozového parku a mechanizmov. Prípadný únik ropných látok, resp. iných nebezpečných látok pri výstavbe zmeny navrhovanej činnosti možno eliminovať použitím sorpčných prostriedkov. Pri výstavbe zmeny navrhovanej činnosti dôjde k strate biotopu pre pôdny edafón a živočíchy, pre ktorých bola sekundárnym zdrojom v rámci ich potravinových reťazcov. Strata biotopu sa viaže aj na rastliny rastúce v danom území.

V priebehu výstavby parkoviska možno vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov očakávať nasledovné vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd (resp. pôdnych vlastností):

- Degradácia (rozpad) štruktúrnych agregátov v humusovom horizonte pôd, po ktorých budú prechádzať vozidlá stavby a stavebné mechanizmy a v stavebných dvoroch. Degradácia štruktúrnych agregátov má vratný charakter, po ukončení výstavby je potrebné realizovať biologickú rekultiváciu dotknutých pozemkov.
- Zhutnenie (kompakcia) pôdneho profilu v koreňovej zóne, majúce nepriaznivý dopad na celkový fyzikálny stav pôdy, biologické a chemické procesy a celkový vodno-vzdušný režim. V extrémnych prípadoch môže tento vplyv spôsobiť až sekundárne zamokrenie pôd povrchovou vodou a obmedzenie infiltrácie). Antropické zhutnenie pôdneho profilu má tiež vratný charakter, je možné ho odstrániť mechanickou rekultiváciou (hĺbkovým kyprením).
- Intoxikácia pôd zložkami výfukových splodín a ropnými látkami pozdĺž budovanej komunikácie a v stavebných dvoroch. V prípade výfukových splodín je možná intoxikácia humusového horizontu pôd až do vzdialenosti 60 m od zdroja. Charakter týchto zmien závisí od množstva a kvality humusu, acidity humusového horizontu a textúry pôdy. V prípade úniku ropných látok (palivá, motorové a hydraulické oleje) môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Táto zmena má tiež

vratný charakter, jej následky možno odstrániť tak, že sa znečistená pôda dočasne vyradí z využívania a realizuje sa na nej príslušná biologická rekultivácia.

Z hľadiska zakladania navrhovaných stavebných objektov možno konštatovať, že zo zemnými prácami pre vlastné založenia, resp. uloženia navrhovaných stavebných objektov sa začne po úprave staveniska a vytyčovacích prácach. Výkopové práce budú pozostávať z výkopu stavebných jám a rýh. Hlavné rozpájanie hornín a zeminy bude zabezpečené strojovo, dokončovacie práce budú prevedené ručne.

Všeobecné technické požiadavky pre výstavbu zmeny navrhovanej činnosti sú dané vo všeobecne záväzných právnych predpisoch a STN a to aj v súvislosti s použitými materiálmi a vykonanými prácami. Ich dodržiavanie je pre bezpečnosť a kvalitu vykonaných prác nevyhnutnou podmienkou. Do navrhovaných stavebných objektov je možné zabudovať výlučne materiál s príslušným atestom a zeminu schválenú a doporučenú odborne spôsobilou osobou – geológom na základe vykonania patričných rozborov, na základe ktorých sa stanový technológia sypania a zhutňovania násypov. Atesty a záväzné posudky o použitých materiáloch a o vykonaných prácach (zhutnenie) sa budú vyžadovať pri preberacom konaní od zhotoviteľa stavby a pri kolaudačnom konaní od stavebníka.

Prípravou terénu pre ukladanie prvkov technickej a dopravnej infraštruktúry a ostatných navrhovaných stavebných objektov je pravdepodobnosť zvýšenia intenzity veternej erózie odkryvom povrchu pôdy, v dôsledku čoho je pravdepodobnosť nárastu prašnosti, z uvedených skutočností dôjde k ovplyvneniu geodynamických javov a síce k zvýšeniu intenzity veternej erózie počas výstavby. Vplyv na morfológiu územia vplyvom realizácie zmeny navrhovanej činnosti bude bezvýznamný. Z charakteru zmeny navrhovanej činnosti a z geologickej stavby územia nevyplývajú také dopady, ktoré by závažným spôsobom ovplyvnili kvalitu a stav horninového prostredia a geomorfologické pomery územia. Hĺbka ukladania prvkov technickej a dopravnej infraštruktúry a hĺbka zakladania ostatných navrhovaných stavebných objektov nebudú mať za následok zmeny súčasného stavu horninového prostredia. Vplyv zmeny navrhovanej činnosti na horninové prostredie sa predpokladá do úrovne hĺbky ukladania navrhovaných prvkov technickej a dopravnej infraštruktúry a ostatných navrhovaných stavebných objektov a to v súvislosti s výkopovými prácami (lokálne a krátkodobo môže dôjsť k zmene vlhkosti a teploty hornín). V prípade, že sa zistí, že výkopová zemina nie je kontaminovaná, uloží sa na depóniu zeminy, resp. zemník a následne sa môže použiť pri sadovníckych úpravách územia, pri terénnych úpravách a vyrovnávaní terénu územia, resp. bude použitá na iné účely v okolí zmeny navrhovanej činnosti.

Z hľadiska významnosti vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na horninové prostredie počas jej výstavby a prevádzky sa predpokladajú vplyvy minimálne. Sekundárne pri odkrytí geologického podložia a následnej havárii môže dôjsť k jeho znečisteniu. Zmena navrhovanej činnosti je navrhnutá tak, aby sa v maximálnej možnej a známej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia. Počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti sa okrem havarijných stavov vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery nepredpokladajú. Prijaté stavebné, konštrukčné a prevádzkové opatrenia minimalizujú možnosť kontaminácie horninového prostredia v etape výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti.

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať významný vplyv na nerastné suroviny.

Počas realizácie zmeny navrhovanej činnosti nebude významnejšie zasahované do horninového prostredia, reliéfu, pričom nebudú vo významnej miere používané nerastné suroviny a taktiež nebudú závažne ovplyvňované geodynamické a geomorfologické javy v dotknutom území. Na základe uvedeného možno konštatovať, že zmena navrhovanej činnosti počas svojej realizácie nebude mať závažný negatívny vplyv na horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy a pôdu. Zmenou navrhovanej činnosti nebude ovplyvnená banská činnosť.

V predmetnom území sa vodný tok alebo vodná plocha nenachádza a nie je tu evidovaný výskyt prameňov.

Zmena navrhovanej činnosti má byť situovaná do územia s významnou prirodzenou akumuláciou povrchových a podzemných vôd, tzn. do územia chránenej oblasti prirodzenej akumulácie vôd a to do Chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. Územie predpokladanej výstavby záchytného parkoviska sa nachádza v bezprostrednej blízkosti PHO I. stupňa VZ, ktorý bol donedávna využívaný po chemickej úprave na priemyselné účely areálu firmy ZIPP. Po ukončení prevádzky firmy sa prestal využívať. Realizáciou navrhovaných stavebných objektov SO 07-07 Preložka vodovodu DN 150 ZIPP/Strabag a SO 23-07 Preložka silnoprúdových káblov NN ZIPP/Strabag sa priamo zasiahne do uvedeného PHO I. stupňa VZ, resp. v ňom budú počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti vykonávané stavebné činnosti. Zmena navrhovanej činnosti nie je situovaná v ochranných pásmach vodných tokov, pričom nemá byť situovaná ani na pobrežných pozemkoch alebo v inundačnom území. Podľa NV SR č. 174/2017 Z. z. ktorým sa ustanovujú citlivé oblasti a zraniteľné oblasti sa za citlivé oblasti sa ustanovili vodné útvary povrchových vôd na území Slovenskej republiky. Za zraniteľné oblasti sa ustanovili pozemky poľnohospodársky využívané v obciach, ktorých zoznam je uvedený v prílohe č. 1 uvedeného NV SR, pričom dotknutá Mestská časť Bratislava – Podunajské Biskupice a obec Dunajská Lužná sa v danej prílohe nachádzajú.

Zmena navrhovanej činnosti počas výstavby a prevádzky nebude mať závažný negatívny vplyv na kvantitatívne a kvalitatívne charakteristiky povrchových tokov v širšom okolí, resp. na ich trasovanie, ako ani na podzemné vody nachádzajúce sa v predmetnom území. V rámci prevádzky zmeny navrhovanej činnosti nebudú produkované splaškové odpadové vody.

Do záujmového územia zasahuje ochranné pásmo II. stupňa prírodného liečivého zdroja v Čilistove. Ochranné pásmo II. stupňa chráni akumulačnú a infiltračnú oblasť prírodného liečivého zdroja v Čilistove.

V etape výstavby budú vznikať odpadové vody v súvislosti s používaním technologickej, úžitkovej i pitnej vody pri stavebných prácach, pri údržbe a prevádzke stavebného dvora (vrátane sociálnych zariadení pre zamestnancov). Kontaminácia vôd by mohla nastať iba v prípade havarijných situácií a to v prípade úniku pohonných hmôt, olejov, mazadiel a iných používaných znečisťujúcich látok. Ich vplyv je možné eliminovať vhodnými organizačnými opatreniami pri nakladaní s nimi, resp. používaním havarijných súprav.

Počas prevádzky budú vznikať odpadové vody najmä ako zrážkové vody z povrchu parkoviska. Dažďové vody zachytené na spevnených parkovacích plochách budú pred vypúšťaním do vsaku predčistené v odlučovačoch ropných látok.

Zmena navrhovanej činnosti z vodohospodárskeho hľadiska bude možná za podmienok súhlasov vlastníkov a prevádzkovateľov vodných stavieb, ktorých sa realizácie zmeny navrhovanej činnosti dotkne. Taktiež je nevyhnutné dodržiavať náležitosti zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov, zákona č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach v znení neskorších predpisov, vyhlášky MPŽPaRR SR č. 418/2010 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení vodného zákona v znení vyhlášky MŽP SR č. 212/2016 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MPŽPaRR SR č. 418/2010 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení vodného zákona a ostatných relevantných všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti vodného hospodárstva, resp. ochrany vôd. Z uvedeného vyplýva, že navrhovaná zmena činnosti nebude mať významný vplyv na kanalizačnú a vodovodnú sústavu.

Kontaminácia hydrologického prostredia môže byť daná únikom znečisťujúcich látok do podzemnej vody s následným zhoršením jej kvality počas havarijných stavov alebo nesprávnou manipuláciou s nimi. V danom prípade sa bude postupovať podľa vypracovaného a schváleného havarijného plánu. Realizácia navrhovanej zmeny činnosti čiastočne ovplyvní (priamo na zastavanej ploche) infiltráciu zrážkovej vody do podzemia. Navrhovanou zmenou činnosti by sa nemal narušiť prirodzený kolobeh vody a nemalo by dôjsť k lokálnemu vysušovaniu územia, resp. pri zvýšených zrážkach zase naopak k hydraulickému zaťaženiu.

Počas výstavby i pri samotnej neskoršej prevádzke navrhovanej zmeny činnosti nie je potrebné stanovovať dočasné ochranné hygienické pásma. Navrhované stavebné objekty nebudú mať významný vplyv na existujúce ochranné hygienické pásma, pričom v prípade ochranných pásiem technických a dopravných prvkov infraštruktúry bude s nimi nakladané podľa požiadaviek ich správcov, resp. podľa všeobecne záväzných právnych predpisov a v zmysle projektového riešenia.

Navrhovaná zmena činnosti nebude ovplyvňovať pramene, pramenné oblasti, ochranné pásma, termálne a minerálne pramene, prírodné liečivé zdroje a vodohospodársky chránené územia a počas realizácie nebude mať negatívny vplyv na kvalitatívne a kvantitatívne parametre povrchových a podzemných vôd za dodržania prevádzkového poriadku, technickej a pracovnej disciplíny a za dôsledného dodržania zásad narábania s prípravkami a látkami škodiacich vodám. Celkovo možno vplyv zmeny navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody charakterizovať ako minimálny.

Vplyvy na ovzdušie, miestnu klímu a klimatické zmeny a ich vplyv na navrhovanú činnosť

Výstavba a prevádzka zmeny navrhovanej činnosti neovplyvní významne zmeny klimatických ukazovateľov, smeru alebo prúdenia vzduchu, evaporáciu a ani iné zmeny, ktoré by mohli mať významný vplyv na klimatické pomery v jej okolí.

Z pohľadu klimatických zmien sa nepredpokladá ich vplyv na prevádzku zmeny navrhovanej činnosti, pričom príspevok zmeny navrhovanej činnosti ku klimatickým zmenám je zanedbateľný.

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti budú zdrojom znečistenia ovzdušia výkopové práce, resp. stavebná mechanizácia pomocou ktorej sa budú vykonávať stavebné činnosti na jednotlivých navrhovaných stavebných objektoch. Ide o bodové a plošné zdroje znečisťovania ovzdušia. Plošným zdrojom znečistenia ovzdušia budú aj skládky sypkých materiálov. Prístupové komunikácie, ktoré sa budú využívať počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti budú predstavovať líniové zdroje znečistenia ovzdušia a v neposlednom rade netreba zabudnúť na mobilné zdroje znečisťovania ovzdušia a to dopravu súvisiacu s výstavbou navrhovanej činnosti (pracovníci, mechanizmy, zásobovanie...). Doprava surovín a materiálov bude nepravidelná a časovo a početnosťou obmedzená. Intenzita dopravy, ktorá bude pochádzať z dopravy spojenej s výstavbou navrhovanej zmeny činnosti, sa v súčasnosti nedá predikovať, nakoľko nie je zrejmý presný časový harmonogram výstavby, materiálová bilancia a osobová potreba. Uvedené zdroje znečisťovania ovzdušia budú predovšetkým zdrojom tuhých znečisťujúcich látok, oxidov dusíka a uhlíka a celkového organického uhlíka. Množstvo emisií bude závisieť od počtu mechanizmov, priebehu výstavby, ročného obdobia, poveternostných podmienok a pod. Zvýšená prašnosť sa bude prejavovať najmä vo veterných dňoch a pri dlhšie trvajúcom bezzrážkovom období a to hlavne v období zemných a výkopových prác.

Výstavba navrhovanej zmeny činnosti bude prebiehať iba na pozemkoch navrhovanej zmeny činnosti, resp. podľa projektového riešenia, pričom stavebný dvor a vybavenie staveniska budú taktiež iba na parcelách situovania zmeny navrhovanej činnosti.

Zvýšenie intenzity dopravy navrhovanou zmenou činnosti ako aj samotná výstavba navrhovanej zmeny činnosti v dotknutom území bude mať za následok zvýšenie emisií na okolitých komunikáciách a v záujmovom území.

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti bude nevyhnutné pri činnostiach, pri ktorých môžu vznikať prašné emisie (napr. zemné práce), využiť všetky technicky dostupné prostriedky na obmedzenie vzniku týchto prašných emisií (napr. zariadenia na výrobu, úpravu a hlavne dopravu prašných materiálov je treba prekryť, práce vykonávať primeraným spôsobom a primeranými prostriedkami), pričom skladovanie prašných stavebných materiálov, v hraniciach zriadeného staveniska, bude potrebné minimalizovať, resp. ich skladovať v uzatvárateľných plechových skladoch a stavebných silách.

Zdrojom znečisťujúcich látok v rámci prevádzky zmeny navrhovanej činnosti bude náhradný zdroj, statická doprava a zvýšená intenzita dopravy na okolitých príjazdových komunikáciách.

Z globálneho hľadiska vyššia miera využívania železničnej dopravy oproti automobilovej prispeje k zníženiu úrovne znečistenia ovzdušia v regióne a v Bratislave.

Navrhovateľ počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti musí dodržiavať požiadavky zákona č. 137/2010 Z. z. o ochrane ovzdušia v znení zákonov v znení neskorších predpisov, vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší v znení neskorších predpisov a vyhlášky MŽP SR č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia v znení vyhlášky MŽP SR č. 296/2017 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia.

Navrhovaná zmena činnosti v kumulatívnom a synergickom merítku (existujúce znečistenie ovzdušia, znečistenie ovzdušia z realizácie zmeny navrhovanej činnosti a z dopravy súvisiacou s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti) bude spĺňať požiadavky a podmienky, ktoré sú ustanovené všeobecne záväznými právnymi predpismi vo veci ochrany ovzdušia. Vzhľadom na uvedené zdroje znečisťovania ovzdušia a ich predpokladanú intenzitu je možné konštatovať, že vplyv zmeny navrhovanej činnosti počas prevádzky na ovzdušie bude mať lokálny a dlhodobý charakter, ktorého významnosť bude malá.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy, krajinu a jej štruktúru, scenériu a stabilitu, chránené územia a prvky ÚSES

Vplyvy na biotu sa najvýraznejšie prejavia predovšetkým pri výstavbe a najmä vo voľnej krajine. Vo všeobecnosti sa nepriaznivé vplyvy na biotu prejavujú priamou likvidáciou biotopov a vplyvom hluku, exhalátov a posypových látok na biotopy v blízkosti komunikácie a parkoviska.

Navrhovaná stavba parkoviska je situovaná sčasti na pozemkoch vykazovaných ako lesný pôdny fond, aj keď v reálnom stave sa tam lesný porast nenachádza. Z tohto umiestnenia vyplýva, že na okraji týchto plôch prevažne v súbehu s existujúcou komunikáciou III/1053 sa nachádzajú stromy a kroviny, ktoré výstavbe vlastného parkoviska neprekážajú. Takéto dreviny je potrebné počas realizácie stavebných prác a pri pohybe stavebných mechanizmov v ich blízkosti chrániť. V rámci nezastavaných a neobrábaných plôch sa vyskytujú hlavne kríkové porasty a mladé jedince stromov a ruderálna bylinná etáž. Toto územie je poznačené postupným zarastaním drevinami. Uvedené dreviny budú určené na výrub. Dreviny (prevažne ovocné stromy) nachádzajúce sa v priestore záhradkárskej osady a bude nutné ich odstrániť. V lokalite výstavby neboli identifikované žiadne chránené dreviny. Z drevín potenciálne určených na výrub sa v predmetnom území nachádzajú druhy ako agát biely (*Robinia pseudoacacia L.*), pajaseň žliazkatý (*Ailanthus altissima (Mill.) Swingle*), baza čierna (*Sambucus nigra L.*), orgován obyčajný (*Syringa vulgaris L.*), zob vtáčí (*Ligustrum vulgare L.*), kéria japonská (*Kerria japonica*), zemolez kozí (*Lonicera caprifolium L.*), tavoľníky (*Spiraea sp.*), ibištеky (*Hibiscus sp.*), orech kráľovský (*Juglans regia L.*), topoľ osikový (*Populus tremula L.*), smrek obyčajný (*Picea abies (L.) H. Karst.*), borovica lesná (Pinus sylvestris L.), slivky (Prunus sp.), jabloň domáca (Malus domestica Borkh.), marhule (*Armeniaca sp.*), hruška obyčajná (*Pyrus communis L. emend. Burgsd.*), tuje (*Thuja sp.*), jedľa srienistá (*Abies concolor Lindl. et Gord.*), smrek pichľavý (*Picea pungens Engelm.*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*), broskyne (*Persica sp.*) a ruža šípová (*Rosa canina L.*).

V rámci povoľovania navrhovanej zmeny činnosti bude vykonaná inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les a budú presne identifikované dreviny určené na výrub a to v zábere stavby v súlade so znením zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov za účelom vyčíslenia predbežnej spoločenskej hodnoty drevín, ktoré podliehajú žiadosti o súhlas s výrubom. Podľa § 17 ods. 8 vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov bude žiadosť o vydanie súhlasu na výrub dreviny obsahovať obchodné meno a sídlo žiadateľa, katastrálne územie, parcelné číslo pozemku, príslušnosť k zastavanému územiu obce a druh pozemku, na ktorom drevina rastie, a kópiu katastrálnej mapy alebo iný doklad umožňujúci identifikáciu dreviny v teréne, súhlas vlastníka, správcu, prípadne nájomcu (ak mu takéto oprávnenie vyplýva z nájomnej zmluvy) pozemku, na ktorom drevina rastie, ak žiadateľ nie je jeho vlastníkom (správcom, nájomcom) a doklad preukazujúci vlastníctvo alebo iný právny vzťah k pozemku, na ktorom drevina rastie, špecifikáciu dreviny, ktorá sa má vyrúbať, najmä jej druh, počet, zdravotný stav, obvod kmeňa meraný vo výške 130 cm nad zemou alebo tesne pod miestom jeho rozkonárenia, ak túto výšku nedosahuje, alebo výmeru krovitého porastu a odôvodnenie žiadosti.

Na základe inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín orgán ochrany prírody v súhlase na výrub drevín uloží žiadateľovi povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste, a to na náklady žiadateľa; uprednostňuje pritom geograficky pôvodné a tradičné druhy. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu vo výške spoločenskej hodnoty drevín, ktoré boli vyrúbané. Finančná náhrada je príjmom obce, ktorá je povinná tieto príjmy výlučne použiť na úhradu nákladov spojených so starostlivosťou o dreviny rastúce na jej území. Obce sú povinné viesť evidenciu pozemkov vhodných na náhradnú výsadbu vo svojom územnom obvode.

Starostlivosť o zeleň bude v rámci výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti prebiehať podľa STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie, STN 83 7015 Technológia vegetačných úprav v krajine. Práca s pôdou, STN 83 7016 Technológia vegetačných úprav v krajine. Rastliny a ich výsadba a STN 83 7017 Technológia vegetačných úprav v krajine. Trávniky a ich zakladanie.

Z hľadiska vplyvu na živočíšstvo sa v lokalite nepredpokladá výskyt väčších druhov cicavcov, maximálne drobné zemné cicavce, z nižších tried stavovcov sa môžu vyskytovať sporadicky obojživelníky a plazy. Najpočetnejšie zastúpenou triedou stavovcov a zároveň najpohyblivejšou je trieda vtákov, ktorá využíva okolité záhrady. Pre záujmové a dotknuté územie je charakteristické zastúpenie druhov živočíšstva viazaných na urbanizované prostredie a intenzívne obhospodarovanú poľnohospodársku pôdu. Súčasné zastúpenie druhov fauny širšieho riešeného územia je výsledkom pôsobenia zložitého komplexu prírodných činiteľov a zásahov človeka. Vzhľadom na konfiguráciu terénu, v kontexte s lokálnymi podmienkami, výraznou prevahou urbanizovanej krajiny, je súčasná fauna, čo sa týka diverzity, chudobná. Existujúce dreviny tvoria potravinový alebo odpočinkový biotop pre niektoré druhy vtákov (resp. biotop pre hniezdenie, rozmnožovanie a vyvádzanie mláďat, resp. ako úkrytový biotop). Zo ostatných druhov stavovcov sa v dotknutom území nachádzajú bežné druhy drobných zemných cicavcov. Predmetné územie nepredstavuje žiadny významný migračný koridor pre živočíchy.

Zraniteľnosť živočíšstva je hodnotená prostredníctvom zraniteľnosti biotopov v dotknutom území a vzhľadom na narušenie a degradáciu ich životného prostredia. Vplyvy pri výstavbe a realizácii navrhovanej činnosti ako sú vibrácie, hluk, osvetlenie, prašnosť a možné havarijné stavy nebudú mať na živočíšstvo v okolí závažný negatívny vplyv. Potenciálne zasiahnutý negatívnymi vplyvmi sú všetky druhy živočíchov vyskytujúcich sa v dotknutom území. Vplyvom výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti nedôjde k ovplyvneniu migračných trás vtáctva a ani k potenciálnemu stretu vtákov s konštrukciami navrhovaných stavebných objektov. V súvislosti so zakladaním a ukladaním navrhovaných stavebných objektov budú ovplyvnené také druhy, ktoré sa v daných vrstvách nachádzajú, resp. využívajú dané územie ako potravinový biotop, resp. ako migračný koridor (hlavne pôdny edafón) a v súvislosti s výrubom bude zničený biotop, ktorý vytváral určité podmienky pre život, obživu a úkryt, resp. rozmnožovanie živočíchov (určité druhy vtákov, drobné zemné cicavce, hmyz). Vplyvom realizácie zmeny navrhovanej činnosti dôjde k eliminácii populácií bežných druhov drobných zemných cicavcov, resp. hmyzu v predmetnom území, resp. k ich presídleniu na okolité nezastavané pozemky.

V predmetnom území sa nenachádzajú žiadne biotopy európskeho alebo národného významu podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Predmetná lokalita nepredstavuje žiadny významný biotop, resp. biokoridor pre živočíchy, pričom ich druhové zloženie je veľmi nízke, tzn. biodiverzita je taktiež nízka a ich výskyt je aj v okolitých územiach.

Navrhovaná činnosť sa priestorovo priamo nebude dotýkať žiadnej genofondovej lokality, avšak vplyvy na genofond a biodiverzitu blízkeho územia však nemožno celkom vylúčiť.

Navrhovaná činnosť má byť lokalizovaná do priestoru, v ktorom platí prvý stupeň územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V predmetnom území sa nenachádzajú žiadne chránené územia alebo stromy (a realizácia navrhovanej činnosti ich ani neohrozí). V dotknutom území sa nenachádzajú mokrade medzinárodného, národného, regionálneho alebo miestneho významu. Z uvedeného vyplýva, že vplyvy realizácie navrhovanej činnosti nebudú mať žiadne negatívne vplyvy na tie zložky chránených území, ktoré boli dôvodom ich vyhlásenia podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Vzhľadom na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území, funkciu a charakter navrhovanej činnosti, kvalitu a kvantitu biotickej zložky bezprostredného okolia a na základe možných identifikovateľných a predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie možno konštatovať, že navrhovaná činnosť nebude mať vplyv buď samostatne, alebo v kombinácii s inou činnosťou na územie patriace do súvislej európskej sústavy chránených území alebo na územie európskeho významu, resp. na ich integritu.

Vplyv zmeny navrhovanej činnosti počas výstavby na genofond, biodiverzitu a biotu sa predpokladá v súvislosti s výkopovými prácami, ako ukladanie prvkov technickej a dopravnej infraštruktúry a ostatnými navrhovanými stavebnými objektmi, terénnymi úpravami a rekultiváciou. Vplyvom navrhovanej činnosti dôjde k priamym vplyvom na vegetáciu a to jednorazové odstraňovanie vegetácie, narušovanie povrchu pôdy, zhutnenie povrchu pôdy, odber biomasy, zmenšenie alebo zničenie lokality výskytu a sekundárne sa zvýši prašnosť a hlučnosť, osvetlenie. Kontaminácia prostredia počas výstavby a prevádzky je možná iba pri náhodných havarijných situáciách a pri nedodržaní jednotlivých všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem, pri porušení pracovnej disciplíny, zlyhaní techniky alebo nepozornosťou návštevníkov a pracovníkov v území.

Z uvedeného vyplýva, že vplyv navrhovanej činnosti na biotu bude počas výstavby mierne negatívny (pôsobenie hluku, prašnosti, osvetlenia).

Z hľadiska vplyvu navrhovanej činnosti na krajinu a scenériu možno konštatovať, že do krajiny budú zakomponované nové prvky technickej a dopravnej infraštruktúry, ktoré sa z krajinnoekologického hľadiska klasifikujú ako stresové faktory. Zároveň dôjde aj k zmene rastlinnej pokrývky územia.

Zraniteľnosť faktorov scenérie, pohody a kvality života človeka závisí od náročnosti zabezpečovania jeho potrieb, ako bývanie, technická a občianska infraštruktúra, zdravotnícka starostlivosť, zamestnanie, kvalita životného prostredia, vzdialenosť od dopravných tepien a pod., pričom jeho výpovedná hodnota je veľmi subjektívna a málo výpovedná vzhľadom na rôzne druhy pohľadov jednotlivých jedincov alebo skupín odvíjajúca sa od celkového cítenia, výchovy, správania a postoju k životu samého seba a okolia. Zraniteľnosťou krajiny je výsledok integrovania a kumulácie jednotlivých zložiek krajiny.

Ekologická stabilita dotknutého územia v prípade realizácie zmeny navrhovanej činnosti zostane na približne rovnakej úrovni, pričom z hľadiska prvkov územného systému ekologickej stability na lokálnej, regionálnej alebo národnej úrovni, resp. z hľadiska významných migračných koridorov živočíchov možno konštatovať, že navrhovaná zmena činnosti na ne nebude mať vplyv.

Navrhovaná činnosť nebude mať výrazné prvky vertikálneho usporiadania, pričom reliéf záujmového územia nemá vysoký potenciál pre dohľadnosť v krajine (limitom dohľadnosti je urbanizácia krajiny).

Navrhovaná činnosť je situovaná mimo prvky ÚSES na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni a ani nebude mať na ne vplyv.

<u>Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme</u>

Výstavba a prevádzka zmeny navrhovanej činnosti nebude mať vplyv na kultúrne a historické pamiatky v záujmovom území, resp. ani na pohľady na ne. Realizácia zmeny navrhovanej činnosti významne neovplyvní štruktúru sídla (Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, resp. jeho Mestskej časti Bratislava – Podunajské Biskupice a obce Dunajská Lužná) a ani ich architektúru. Z pohľadu kultúrnej hodnoty nehmotnej povahy má dotknuté územie v širších vzťahoch v rámci regiónu

významné postavenie, ako dopravný uzol. Na území navrhovanej zmeny činnosti sa nenachádzajú hodnoty, ktoré by boli cieľom záujmu obyvateľov širšieho okolia alebo návštevníkov regiónu. Navrhovaná činnosť nebude mať vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, resp. jeho Mestskej časti Bratislava - Podunajské Biskupice a obce Dunajská Lužná.

V predmetnej lokalite je evidované nálezisko Dunajská Lužná (pri železničnej stanici) - sídlisko zo strednej doby bronzovej (nálezy: keramické nálezy z doby bronzovej). V bezprostrednom okolí záujmového územia stavby sa nachádzajú viaceré náleziská zistené povrchovým prieskumom a leteckým snímkovaním. Predpokladá sa, že zisťovacím povrchovým prieskumom a leteckým snímkovaním bola zistená len časť archeologických nálezísk a objektov v okolí záujmového územia stavby. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude nevyhnutné zabezpečiť vykonanie podrobného archeologického povrchového prieskumu spojeného s výberovým geofyzikálnym prieskumom, prípadne i sondážou zemným strojom za účelom stanovenia rozsahu a intenzity archeologického náleziska. Na základe výsledkov podrobného prieskumu bude možné stanoviť nutný rozsah archeologického výskumu, ktorý bude nutné realizovať v predstihu pred začatím výstavby (mimo mesiacov december až február). Výsledkom prieskumu bude zistenie presného rozsahu náleziska a určenie objektívnych požiadaviek na záchranný výskum (časový a finančný rozsah). Zhrnutím poznatkov o výskyte náleziska v záujmovom území stavby sa potvrdil predpoklad narušenia archeologického náleziska. Z tohto dôvodu bude nevyhnutná realizácia záchranného archeologického výskumu v čase prípravy dokumentácie, resp. pred realizáciou stavby. Bude tiež potrebné zabezpečiť vykonanie podrobného archeologického prieskumu kombinovaného so sondážou a geofyzikálnym prieskumom a zabezpečiť prednostné majetkové vysporiadanie pozemkov v areáli archeologického náleziska. V mieste výskytu archeologického náleziska bude potrebné zabezpečiť odstránenie ornice buldozérom, následne odstránenie podorničia zemným strojom s plochou svahovacou lyžicou (UDS a pod.) pod dohľadom archeológa (v rámci DSP) a to minimálne 1,5 mesiaca pred začiatkom výskumu. V harmonograme stavby bude potrebné vyčleniť časový priestor na realizáciu archeologického výskumu, realizátorovi výskumu poskytnúť celkovú situáciu stavby a požiadať o rozhodnutie o vykonaní záchranného predstihového archeologického výskumu Pamiatkový úrad SR. Doteraz známe archeologické nálezisko v záujmovom území stavby ma taký charakter, že nezabraňuje výstavbe navrhovaného záchytného parkoviska.

Investor a aj zhotoviteľ stavby budú v dobe realizácie zmeny navrhovanej činnosti viazaný zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

Navrhovanou zmenou činnosti dôjde k trvalým alebo dočasným záberom poľnohospodárskej pôdy alebo lesných pozemkov.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na obhospodarovanie okolitých poľnohospodárskych pozemkov.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na existujúcu funkčnú rastlinnú a živočíšnu výrobu v záujmovom území.

Vplyvom realizácie navrhovanej zmeny činnosti nedôjde k vplyvom na lesné hospodárstvo (v predmetnom území sa nenachádza les), pričom vplyvom realizácie zmeny navrhovanej činnosti dôjde k dočasnému a k trvalému záberu lesných pozemkov, avšak nie k obmedzeniu hospodárenia na lesných pozemkoch.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na rybné hospodárstvo a poľovníctvo.

Navrhovanou zmenou činnosti nebudú priamo dotknuté priemyselné prevádzky. Počas realizácie navrhovanej zmeny činnosti sa zvýši stavebná činnosť, čo však nemá podstatný vplyv na priemyselnú výrobu. Vzhľadom na rozsah stavebných prác nie je v súčasnosti možné presne kvantifikovať množstvá potrebných stavebných surovín a miesto ich výroby, resp. nákupu. Ich množstvo a zdroj bude podrobnejšie určené vo vyššom stupni projektovej dokumentácie. V súvislosti s realizáciou navrhovanej zmeny činnosti je predpoklad, že niektoré z požadovaných surovín budú pre potreby stavby dodávané zo zdrojov v širšom dotknutom území. Z uvedeného vyplýva, že navrhovaná zmena činnosť nebude mať negatívny vplyv na priemyselnú výrobu.

Navrhovaná zmena činnosti nebude brániť rozšíreniu podnikateľských aktivít v širšom okolí.

Vplyvom realizácie zmeny navrhovanej činnosti dôjde k zvýšeniu produkcie odpadov a hlavne nie nebezpečných. V prípade výstavby zmeny navrhovanej zmeny činnosti, ide o typické stavebné odpady, ktoré budú riešené priebežne podľa potreby, tak ako budú vznikať, koordinovane s každým stavebným dodávateľom. S odpadmi, ktoré vzniknú počas výstavby, budú nakladať dodávateľské organizácie vo vyhovujúcich zariadeniach na nakladanie s odpadmi, pričom odvoz a následné zneškodňovanie, resp. zhodnocovanie odpadov sa zabezpečí zmluvným spôsobom v organizáciách na to oprávnených. Výkopové zeminy by mali byť kontrolované na prítomnosť nebezpečných látok, v prípade, že takéto látky budú identifikované, bude sa so zeminami nakladať ako s nebezpečným odpadom podľa príslušných všeobecne záväzných právnych predpisov. Držiteľ odpadu bude povinný zaraďovať odpady podľa Katalógu odpadov, zhromažďovať odpady utriedené podľa druhov odpadov a zabezpečiť ich pred znehodnotením, odcudzením alebo iným nežiaducim únikom, zhromažďovať oddelene nebezpečné odpady podľa ich druhov, označovať ich určeným spôsobom a nakladať s nimi v súlade s všeobecne platnými právnymi predpismi v oblasti odpadového hospodárstva, zhodnocovať odpady pri svojej činnosti, resp. odpad takto nevyužitý ponúknuť na zhodnotenie inému, zabezpečovať zneškodnenie odpadov, ak nie je možné alebo účelné zabezpečiť ich zhodnotenie, odovzdať odpady len osobe oprávnenej nakladať s odpadmi v súlade s všeobecne platnými právnymi predpismi v oblasti odpadového hospodárstva, ak nezabezpečuje ich zhodnotenie alebo zneškodnenie sám, viesť a uchovávať evidenciu o druhoch a množstve odpadov, s ktorými nakladá a o ich zhodnotení a zneškodnení, ohlasovať ustanovené údaje z evidencie príslušnému orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva. Počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti vzniknú klasické komunálne odpady a odpady s údržby prvkov technickej a dopravnej infraštruktúry, tak ako vznikajú v podobných typoch prevádzok. Pri výstavbe a prevádzke zmeny navrhovanej činnosti je predpoklad navýšenia množstiev odpadov z lokálneho hľadiska.

Samotná prevádzka zmeny navrhovanej činnosti bude spojená s produkciou komunálnych odpadov typických pre jej prevádzku, pričom bude v danom území aplikovaný systém zberu odpadu zaužívaný v obci Dunajská Lužná spolu so separovaným zberom vybraných druhov odpadov. Po novonavrhovaných komunikáciách má byť možný vjazd a výjazd nákladných áut odvozu komunálneho odpadu. Z hľadiska množstiev odpadov z prevádzky zmeny navrhovanej činnosti, tak tie budú minimálne.

Za účelom prepravy stavebného materiálu, zemín, odpadov zo stavby a aj ťažkých stavebných strojov budú využité všetky dostupné cesty miestneho komunikačného systému a to za predpokladu súčasnej plnej premávky na týchto cestách. Je zrejmé, že počas obdobia výstavby bude doprava na týchto cestách viac zahustená, navyše pribudnú v dopravnom prúde pomalé ťažké nákladné vozidlá, čo povedie pravdepodobne k celkovému spomaleniu dopravy. Tento nepriaznivý vplyv bude obmedzený len na krátke časové obdobie počas výstavby, cca 9 mesiacov.

S výnimkou realizácie rekonštrukcie miestnej komunikácie stavba nevyžaduje zriadenie obchádzkových trás nakoľko je prakticky v skoro celom rozsahu situovaná na voľných pozemkoch mimo existujúcich komunikácií. Pri výstavbe navrhovaných zastávok hromadnej dopravy, pri výstavbe pripojenia parkoviska na komunikáciu a pri výstavbe podchodov pre káble vedené popod komunikácie bude organizácia dopravy dočasne usmernená dočasných dopravným značením obojsmerne do jedného pruhu. Rekonštrukcia miestnej komunikácie v krátkom úseku jej súbehu so staničnou budovou ŽSR vyžaduje zriadiť obchádzkovú komunikáciu tak, aby sa uvoľnil priestor na jej rekonštrukciu. Obchádzková trasa pôjde cez plochu dnešnej záhradkárskej osady.

Pri efektívnom využívaní dopravného systému sa dá predpokladať, že v ranných a popoludňajších hodinách budú na príjazdových komunikáciách k záchytnému parkovisku v Nových Košariskách mierne zvýšené intenzity dopravy na ceste III/1053, ktorá je pomerne frekventovaná.

Predpokladá sa, že denne dochádza do Hlavného mesta SR Bratislavy okolo 120 – 150 tisíc ľudí. Dochádzka do Bratislavy sa realizuje jednak prostredníctvom hromadných dopráv (vlaková a autobusová doprava) a individuálnou automobilovou dopravou, pričom podiel hromadných dopráv na objeme dopravy je veľmi nízky a množstvo obyvateľov regiónu využíva na presun medzi zdrojom a

cieľom vlastný automobil. Uvedená skutočnosť je dôvodom, že mestské komunikácie kapacitne nie sú schopné zvládnuť intenzitu dopravy vyvolanej tak vnútromestskou dopravou ako aj dopravou prichádzajúcou z regiónu. Priepustnosť komunikácií a križovatiek je nízka, vznikajú kongescie, cestná doprava je pomalá a akákoľvek dopravná nehoda spôsobuje dopravné zápchy. K zlému stavu dopravnej situácie sa pridáva aj nedostatočná kapacita parkovacích miest. Nárast automobilizácie a stále viac zaťažená dopravná sieť v Bratislave prináša so sebou aj prehlbovanie problémov v prevádzke MHD, ktorá je v súčasnosti zabezpečená tromi subsystémami – električkami, trolejbusmi a autobusmi. Nosným systémom hromadnej dopravy v Bratislave je v súčasnosti autobusová doprava. Železničná doprava je vedená väčšinou mimo hlavných zdrojov a cieľov rozhodujúcich ciest tak obyvateľov mesta ako aj regiónu. Dotknutá je tak hlavne nekoľajová doprava, ktorá používa rovnakú cestnú sieť ako individuálna automobilová doprava. Charakteristickým znakom posledných rokov je tak pokles podielu celkového objemu prepravovaných osôb verejnou dopravou voči nárastu podielu individuálnej automobilovej dopravy. Zabezpečením „verejného záujmu“ vo verejnej hromadnej osobnej doprave, vychádzajúc z prístupu EÚ, sa rozumie zabezpečenie základných prepravných potrieb obyvateľstva, predovšetkým prepravy do zamestnania, škôl, úradov, zdravotníckych zariadení a na zabezpečenie spoločenských, kultúrnych a športových potrieb občanov. Pre zvýšenie využívania MHD (aj v IDS) je potrebné urobiť určité opatrenia, ktoré by zvýšili jej atraktivitu a používanie na úkor IAD. Takéto opatrenia by mali byť motivačným prvkom a mali by predstavovať úsporu tak časovú, ako aj ekonomickú pre používateľa.

Ako možné opatrenia by zamedzenie ďalšieho zvyšovania negatívneho stavu by tak mohli byť:

- integrácia dopravných systémov s cieľom presunúť podstatnú časť cestujúcich na koľajovú (železničnú) dopravu,
- pravidelnosť a taktovosť liniek,
- zníženie časovej straty vplyvom plynulosti a rýchlosti dopravy,
- dostupnosť liniek aj do okrajových častí mesta s dobrou nadväznosťou v prestupových uzloch,
- ponuka záchytných parkovísk na prístupoch do mesta s dobrou väzbou na MHD,
- ponuka záchytných parkovísk v nadväznosti na žel. stanice situované na tratiach vchádzajúcich do Bratislavy,
- dobudovanie siete železničných zastávok na území Bratislavy,
- ekonomicky únosná cena cestovného lístka na MHD (aj v rámci IDS).

Pri správnej realizácii a prepojenosti jednotlivých dopravných odborov, môžu v systéme IDS postupne profitovať všetky zúčastnené strany dopravného systému. Predovšetkým užívatelia systému – cestujúci, pre ktorých je systém tvorený za účelom uspokojenia prepravných potrieb udržateľným spôsobom, ďalej inštitúcie zodpovedné za zabezpečenie dopravnej obsluhy (objednávatelia dopravných výkonov) a v neposlednom rade dopravcovia.

Výhody pre cestujúcich by mali byť:

- atraktívna ponuka dopravy (nadväznosti liniek, vedenie liniek),
- sprehľadnenie dopravného systému,
- jednotné prepravné a tarifné podmienky,
- jednotný tarifno-vybavovací systém,
- zaručená kvalita poskytovaných dopravných služieb na základe jednotných štandardov kvality.

Výhody pre inštitúcie zodpovedné za zabezpečenie dopravnej obsluhy (objednávateľov dopravných výkonov) by mali byť:

- zlepšenie dopravnej obsluhy regiónu hromadnou dopravou,
- hospodárnejšie využitie verejných prostriedkov pri zabezpečovaní dopravnej obsluhy regiónu,
- systémové dopravné a tarifné riešenia v regióne,
- zabezpečenie mobility občanov udržateľným spôsobom (vyššie využívanie hromadnej dopravy pred individuálnou automobilovou dopravou).

Výhody pre dopravcov by mali byť:

- zvýšenie atraktivity hromadnej dopravy,
- zvyšovanie potenciálu prepravného trhu (vyšší počet prepravených cestujúcich) a s tým spojená perspektíva ďalšieho rozvoja aktivít,
- istota zmluvného vzťahu s objednávateľmi dopravných výkonov (garancia lukratívnosti vzťahu),
- koordinácia dopravcov v regióne.

Vzhľadom na technickú a aj ekonomickú náročnosť zavedenia úplne nového konceptu dopravnej obsluhy územia Bratislavského kraja sa IDS sa má realizovať etapovite.

Zabezpečovanie dopravnej obsluhy územia hromadnou osobnou dopravou formou IDS je najefektívnejší spôsob, ktorý je v súčasnosti známy.

V súčasnosti využíva verejnú hromadnú dopravu na území Bratislavy a Bratislavského kraja približne 55 percent obyvateľstva. Po zavedení integrovaného dopravného systému by ich počet mal výrazne vzrásť.

Kostrou pre moderný integrovaný dopravný systém by mala byť koľajová (železničná) doprava, ktorá by zabezpečovala dopravnú obslužnosť mesta Bratislavy, miest a obcí na území Bratislavského kraja a obcí Rakúska a Maďarska priľahlých k hlavnému mestu Bratislava. Ostatné druhy verejnej dopravy majú tvoriť obslužný systém a budú nadväzovať na nosný (koľajový) systém, ktorý je prevádzkovaný elektrickou trakciou a vykazuje všetky podstatné atribúty pre dodržanie tvorby a ochrany životného prostredia.

Podľa údajov uvádzaných v Technicko-ekonomickej štúdii „Implementácia integrovaného dopravného systému na území Bratislavy s dosahom na priľahlé regióny“ sa predpokladá, že na jednotlivých smeroch dôjde k prerozdeleniu počtu cestujúcich medzi jednotlivými prepravnými systémami tak, že počet cestujúcich využívajúcich železničnú dopravu vzrastie a súčasne klesne počet cestujúcich autobusovej a individuálnej dopravy. Základnou podmienkou pre vznik, fungovanie a ekonomicko-ekologické prínosy z takéhoto stavu je tarifná a technická integrácia všetkých subsystémov hromadnej dopravy na území BSK včítane Hlavného mesta SR Bratislavy.

Výstavba záchytného parkoviska v lokalite Nové Košariská spolu s výstavbou záchytných parkovísk v ostatných dopravných bodoch bude mať pozitívny vplyv na rozvoj sofistikovanejšieho spôsobu prepravy cestujúcich v rámci regionálnych dopravných vzťahov. Zároveň sa očakáva zníženie počtu dopravných nehôd na cestách z dôvodu presunu časti individuálnej automobilovej dopravy na železnicu a úspory na údržbu a prevádzku cestných komunikácií z toho istého dôvodu.

Vzhľadom na umiestnenie stavby je potrebné realizovať preložky inžinierskych sietí, ktoré sa nachádzajú v území dotknutom stavbou. Majú sa týkať optických, traťových, silnoprúdových a zabezpečovacích káblov a vzdušných rozvodov ŽSR a silnoprúdových káblov NN a vodovodu DN 150 vo vlastníctve ZIPP/Strabag. Preložky týchto sietí budú realizované v nevyhnutnom rozsahu a budú vedené tak, aby obchádzali plochu budúceho staveniska. Vplyvom realizácie zmeny navrhovanej činnosti vzniknú nové ochranné pásma technickej infraštruktúry v predmetnom území.

Navrhovaná činnosť nebude mať vplyv na organizáciu spoločenských podujatí, prvky cestovného ruchu a voľnočasové aktivity.

Záhradkárska osada v lokalite výstavby, ktorá je pre svojich majiteľov, resp. nájomníkov zdrojom rekreačných aktivít, bude čiastočne zlikvidovaná pre výstavbu parkoviska. V blízkosti železničnej zastávky sa nachádzajú dve štrkoviská - jazerá husto obostavané rekreačnými chatami. V prípade výstavby parkoviska v letných mesiacoch, kedy sú tieto lokality najviac využívané, môže dochádzať k vyrušovaniu rekreantov najmä zvýšenou premávkou nákladných automobilov a hlukom zo stavebnej činnosti strojov.

Počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti budú zvyšky záhradkárskej osady v bezprostrednej blízkosti parkoviska v dosahu zvýšených emisií hluku v ranných a popoludňajších hodinách.

Vplyvy na obyvateľstvo

V období výstavby bude krátkodobým zdrojom znečistenia ovzdušia prašnosť zo stavebných prác a pohybu dopravných mechanizmov. Tento vplyv však bude lokalizovaný len na oblasť staveniska. Vplyvy nedosiahnu takú intenzitu, aby mohli pôsobiť na prírodné prostredie mimo areálu stavby.

Počas prevádzky budú emisie látok znečisťujúcich ovzdušie a prašnosť závislé na intenzite dopravy (krátkodobá záťaž najmä v ranných a popoludňajších dopravných špičkových hodinách).

Na základe skúseností z iných dopravných stavieb sa hodnoty špičkových maximálnych krátkodobých imisných príspevkov z dopravy pohybujú v blízkom okolí cestného ťahu pri bežných rozptylových podmienkach pre NO_x na úrovni desatín $\mu g.m^{-3}$ a pre CO na úrovni niekoľkých jednotiek $\mu g.m^{-3}$. Hodnoty imisných prírastkov z dopravy budú pod stanovenými limitnými hodnotami. Imisné prírastky plynných škodlivín zo súvisiacej nákladnej automobilovej dopravy je možné považovať za zanedbateľné. Vzhľadom na dostatočnú vzdialenosť súvislej obytnej zóny od lokality výstavby a nízke intenzity dopravy sa nepredpokladá ovplyvnenie súvislej obytnej zóny emisiami látok znečisťujúcich ovzdušie a prachom prekračujúce hygienické limity.

V etape výstavby budú nasadené rôzne zemné stroje a mechanizmy – rýpadlá, buldozéry, vyrovnávače, nákladné terénne automobily, nakladače, zhutňovacie stroje a pod. Špecifikácia týchto strojov je nižšie uvedená preto, lebo tieto určujú hlavné zdroje hluku v etape výstavby objektov. Ďalej uvedené hlukové parametre sú získané z meraní pri analogických stavebných prácach (merané v stanovenej vzdialenosti 7 m od obrysu strojov, rozsah hladín hluku je určený stupňom využitia výkonu daného stroja a jeho zaťažením):

- nákladné automobily typu Tatra 87 – 89 dB(A)
- buldozér 86 – 90 dB(A)
- zhutňovacie stroje zeminy a štrku 83 – 86 dB(A)
- vyrovnávače terénu 86 – 88 dB(A)
- bager 83 – 87 dB(A)
- nakladače zeminy 86 – 89 dB(A)

Je všeobecne známe, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk má výrazne premenný, alebo až prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej operácie a od bezprostrednej práve realizovanej technológie, napr. bagrovanie, sypanie štrku, pluhovanie, zhutňovanie, nakladanie a pod. Možná je aj superpozícia jednotlivých zdrojov hluku, t.j. súčinná technológia niekoľkých strojov naraz.

Hluk zo základných zemných prác, stavby objektov je hluk dočasný, obmedzený na obdobie výstavby. Vhodnou organizáciou práce, vylúčením nočných prác a prác v dňoch pracovného voľna je možné negatívny účinok hluku minimalizovať na únosnú mieru.

V lokalite výstavby zmeny navrhovanej činnosti dominantným zdrojom hluku je železničná a cestná doprava. Počas prevádzky parkoviska sa očakávajú najväčšie emisie hluku počas ranných a popoludňajších dopravných špičiek, kedy budú na parkovisko prichádzať a odchádzať motoristi v najväčšej miere. Zmena navrhovanej činnosti je umiestnená za železničnou traťou a účinok hluku sa teda nebude prejavovať priamo v súvislej obytnej zóne, ktorá je lokalizovaná južne od železničnej trate. Možno ho ale očakávať v záhradkárskej osade v tesnej blízkosti parkoviska.

V rámci výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti sa musia dodržiavať ustanovenia zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vyhlášky 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 v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z. ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí, zákona č. 2/2005 Z. z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí a o zmene zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 272/1994 Z. z. o ochrane zdravia ľudí v znení neskorších predpisov a NV SR č. 115/2006 Z.

z. o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách na ochranu zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou hluku v znení NV SR č. 555/2006 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 115/2006 Z. z. o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách na ochranu zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou hluku.

Zmyslom výstavby záchytného parkoviska v Nových Košariskách spolu s ďalšími záchytnými parkoviskami v Pezinku, Ivanke pri Dunaji a Zohore je podporiť väčšie využívanie železničnej dopravy pri pravidelnom cestovaní do hlavného mesta. Zavedením integrovaného dopravného systému sa sleduje zvýšenie využívania hromadnej dopravy cestujúcimi na úkor individuálnej automobilovej dopravy, čo má v konečnom dôsledku pozitívny vplyv najmä na zníženie úrovne znečistenia ovzdušia a tiež zníženie emisií hluku z dopravy v meste. Možno teda konštatovať, že výstavba záchytných parkovísk bude mať nepriamy pozitívny vplyv na zníženie znečistenia ovzdušia z dopravy a zníženie hladiny hluku z dopravy v hlavnom meste.

Pohoda a kvalita života obyvateľov bude výraznejšie narušená najmä počas obdobia výstavby zmeny navrhovanej činnosti, ktoré je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom v tých častiach obce, ktoré budú ovplyvňované obmedzovaním dopravy a ťažkou nákladnou dopravou pozdĺž prístupových komunikácií ku stavbe a na trasách medzi zdrojmi materiálov a stavbou. V súčasnosti sa nedokáže presne povedať, konkrétne ktoré cesty budú za týmto účelom využívané. Bude to závisieť od zdrojov materiálov, ktoré pri súčasnej rozpracovanosti projektu nie sú známe a budú závisieť od výberu dodávateľa stavby. Predpokladá sa, že budú využívané súčasné cesty I., II., aj III. triedy v čo najkratších vzdialenostiach od lokality výstavby.

Stavba vyvolá dočasné ovplyvnenie kvality a pohody života obyvateľov z dôvodu rušnej stavebnej činnosti. Stavebná činnosť bude ovplyvňovať obyvateľstvo hlukom a zvýšenou prašnosťou najmä na začiatku výstavby počas prípravy územia na stavbu, kedy je potrebné pripraviť stavenisko, odstrániť vegetáciu, prípadné stavby a aj odňať humusový horizont pôd. Hluk z prejazdu ťažkých motorových vozidiel bude potom pretrvávať počas celého obdobia výstavby, cca 9 mesiacov.

K negatívnym vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov patrí strata majetku v dôsledku nevyhnutnosti záberu pozemkov pod samotnú stavbu.

Súčasťou výstavby parkoviska je aj vybudovanie zastávok autobusovej dopravy situovaných na ceste III/1053.

V Bratislave sa počíta so zavedením opatrení v parkovacej politike, ktoré sa týkajú výrazného obmedzenia počtu neplatených parkovacích miest., čím vznikne situácia, kedy parkovanie v meste bude natoľko problematické a finančne nevýhodné, že to prinúti aj obyvateľov mesta, nielen dochádzajúcich, uprednostniť radšej hromadnú dopravu oproti individuálnej a časť obyvateľstva to bude určite vnímať ako obmedzujúce a nepohodlné. Väčšie využívanie MHD by ale malo viesť postupne k ďalším dôsledkom ako je zníženie intenzity dopravy, zvýšenie bezpečnosti, zníženie počtu dopravných nehôd, úspory prostriedkov na údržbu a opravy komunikácií, zlepšenie stavu životného prostredia. Na druhej strane v Nových Košariskách vybavenosť parkoviska by mala prispieť k pohodovému využívaniu tohto spôsobu prepravy obyvateľstva. Navrhuje sa, že parkovisko bude oplotené a strážené kamerovým systémom, bude mať inštalovaný informačný systém, v cene parkovného bude zahrnutá už aj cena cestovného železničnou dopravou a MHD v Bratislave, parkovisko pre bicykle bude tiež oplotené. Cestujúci, ktorí budú využívať tento systém prepravy budú môcť mať istotu, že svoje auto (alebo bicykel) po ôsmich a viac hodinách nájdu nepoškodené na rovnakom mieste, kde ho ráno nechali. To sú dostatočné dôvody na to, aby cestujúci zmenili svoje správanie a pred individuálnou dopravou – pomalou, nervóznou, čoraz menej bezpečnou, uprednostnili pohodlnú, rýchlu, spoľahlivú a bezpečnú železničnú dopravu. V konečnom dôsledku sa má dosiahnuť pomocou na jednej strane reštrikčných a na druhej strane podporných opatrení väčšie využívanie hromadnej prepravy (železničnej – ekologickejšej) pred individuálnou (automobilovou), čo by malo mať za následok celkové zníženie nepriaznivých účinkov dopravy na životné prostredie.

Sociálno-ekonomické prínosy zavedenia IDS v regióne (a v tej súvislosti záchytné parkoviská ako nevyhnutný predpoklad pre fungovanie IDS) sa prejavia:

- úsporami prevádzkových nákladov vozidiel v individuálnej doprave z dôvodu presunu časti dopravy na železnicu,
- zvýšením bezpečnosti, znížením dopravnej nehodovosti,
- úsporami na údržbu a opravy cestných komunikácií z dôvodu presunu časti dopravy na železnicu,
- úsporami času cestujúcich,
- menšou záťažou zložiek životného prostredia.

Zmena navrhovanej činnosti je v súlade s príslušnými územnoplánovacími dokumentáciami a strategickými dokumentmi týkajúcich sa územného rozvoja a dopravy. Uvažovaná výstavba záchytného parkoviska nebude mať negatívny vplyv na ďalší rozvoj dotknutých sídiel. Na druhej strane sa počíta s tým, že bude mať pozitívny vplyv na Bratislavu a to sprostredkovane hneď v niekoľkých oblastiach a to väčším využívaním železničnej dopravy oproti automobilovej sa zníži zaťaženie komunikácií v bratislavskom regióne, väčším využívaním hromadnej dopravy oproti individuálnej sa znovu zníži zaťaženie komunikácií, to bude mať pozitívny vplyv na bezpečnosť premávky, zníženie dopravnej nehodovosti, nižšie intenzity dopravy a s tým súvisiace šetrenie finančných prostriedkov na údržbu a opravy ciest, ktoré sa dajú použiť v iných oblastiach.

Z popisu jednotlivých uvedených vplyvov v predchádzajúcich kapitolách vyplýva, že navrhovaná zmena činnosti by počas výstavby a prevádzky nemala mať závažný negatívny vplyv na dotknuté obyvateľstvo a jeho zdravie.

Počet obyvateľov počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti, ktorí budú ovplyvnení jej vplyvmi nemožno jednoznačne stanoviť.

Prípadným vplyvom zmeny navrhovanej činnosti na dotknuté obyvateľstvo a jeho zdravie sú havarijné stavy.

S realizáciou zmeny navrhovanej činnosti sú spojené aj riziká katastrofického charakteru. Môže k nim dôjsť v dôsledku rizikových situácií spôsobených vojnovým konfliktom, sabotážou, haváriou (zlyhanie zariadení alebo ľudského faktora) alebo extrémnym pôsobením prírodných síl (vietor, sneh, mráz, prívalová voda), čo môže mať za následok napríklad poškodenie zdravia.

Počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti sa predpokladajú vplyvy na obyvateľstvo ako hluk, vibrácie, znečisťovanie ovzdušia a zvýšenie intenzity dopravy.

Navrhovaná zmena činnosti nemá charakter priemyselných prevádzok a zariadení, ktoré by produkovali špecifické toxické látky s negatívnym vplyvom na zdravie dotknutého obyvateľstva.

V rámci zmeny navrhovanej činnosti sa nebude narábať s látkami, ktoré by predstavovali priame nebezpečie pre dotknuté obyvateľstvo, pracovníkov a návštevníkov dotknutého územia. Avšak je dôležité v rámci výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti dodržiavať potrebné hygienické požiadavky, požiadavky na bezpečnosť pri práci ako aj pracovné postupy pri manipulácii s technickými zariadeniami.

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo a jeho zdravie je navrhovaná zmeny činnosti realizovateľná a prijateľná.

Eliminácia vplyvov zmeny navrhovanej činnosti bude prebiehať aj prostredníctvom optimalizácie výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti.

Synergické a kumulatívne vplyvy

Na základe predchádzajúceho hodnotenia na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia obyvateľstva možno konštatovať, že sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie zmeny navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia obyvateľstva, ktoré by malo za následok ich významné zhoršenie stavu v dotknutom území.

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Názov zmeny navrhovanej činnosti:

ŽSR, Záchytné parkoviská pre integrovaný dopravný systém Bratislavského samosprávneho kraja v dopravných bodoch Zohor, Nové Košariská, Ivanka pri Dunaji a Pezinok, ŽST Nové Košariská – záchytné parkovisko pre IAD – zmena

Umiestnenie navrhovanej činnosti:

Kraj: Bratislavský
okres: Bratislava II a Senec
obec: Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava a Dunajská Lužná
umiestnenie pozemkov: mimo zastavané územia obcí
katastrálne územie: Podunajské Biskupice a Nové Košariská
parcelné číslo C-KN na k. ú. Podunajské Biskupice: 5810/10
parcelné čísla C-KN na k. ú. Nové Košariská: 805/2, 805/3, 805/234, 829, 830/1, 831, 841/7, 841/8, 841/9, 841/10, 841/11, 841/13, 841/14, 873/1, 873/2, 873/3, 873/4, 958/1, 1030/2, 1031/1, 1031/2, 1036/1

Opis technického a technologického riešenia zmeny navrhovanej činnosti:

Navrhované záchytné parkovisko je navrhované severne od staničnej budovy ŽSR Nové Košariská a západne od cesty III/1053. Priestor pre parkovisko je limitovaný polohou cesty III/1053 na východnej strane, polohou miestnej komunikácie a pozemkom s obytným domom na pozemku v správe ŽSR z južnej strany, oploteným areálom vodného zdroja zo severnej strany, a hranicou katastrálneho územia Nové Košariská na západnej strane. Spoločný vjazd a výjazd na parkovisko má byť od staničnej budovy z existujúcej obslužnej komunikácie. Dopravný režim parkoviska je navrhovaný ako dvojpruhová, obojsmerná komunikácia. Okrem toho sa vybuduje malé parkovisko pre potreby správcu ŽSR. Obe parkoviská budú prístupné z účelovej komunikácie, ktorá sa v úseku od jej napojenia na cestu III/1053 až po prístup peších na nástupisko za staničnou budovou zrekonštruuje. Súčasťou stavby bude aj vybudovanie obojstrannej zastávky autobusovej dopravy situovanej na ceste III/1053. Pre bezpečný pohyb chodcov zo zastávky k staničnej budove sa vybuduje chodník, ktorý prepojí zastávku na ceste III/1053 s predstaničným priestorom ŽST Nové Košariská. Tento chodník sa na základe požiadavky obce Dunajská Lužná predĺži smerom k zastavenej časti obce na opačnej strane pri záhradkárskej osade pozdĺž areálu STRABAG. Parkovisko pre bicykle je navrhované umiestniť východne od staničnej budovy na voľnej ploche medzi koľajiskom a rekonštruovanou účelovou komunikáciou. Územie je rovinaté bez výrazného priečneho a pozdĺžneho sklonu. Na výstavbu parkoviska je vhodné.

Navrhované parkovisko má byť oplotené, spevnené, osvetlené, vybavené informačným systémom o odchode vlakov, kamerami na monitorovanie situácie na parkovisku, v budúcnosti informáciami o aktuálnom stave dopravy v cieľovom bode cesty (Bratislava). Informácie majú byť prenášané do dočasného dohľadového centra. Trvalé dohľadové centrum pre všetky druhy dopráv zúčastnené na BID, má byť realizované v samostatnej stavbe. Parkovisko má byť odkanalizované, vybavené odlučovačmi ropných látok s následným odvedením vyčistených vôd do vsaku. Parkovisko má byť realizované v jednej časovej etape v rozsahu cieľového stavu. Súčasťou stavby je aj vybudovanie oploteného, krytého parkoviska pre bicykle. Umiestnenie parkoviska si vyžaduje preložky inžinierskych sietí, ktoré v súčasnej dobe prechádzajú predmetným územím.

V rámci zmeny navrhovanej činnosti je navrhované parkovisko s počtom parkovacích miest 164 a parkovisko pre správcu infraštruktúry - ŽSR s počtom parkovacích miest 6. Celkový počet parkovacích miest pre bicykle má byť 80. Navrhovaná je obojstranná zastávka pre hromadnú dopravu na ceste III/1053 s osobitnými zastávkovými pruhmi. Verejné parkovisko je prepojené chodníkom s nástupiskom železničnej zastávky. Realizácia parkoviska nevyvolá potrebu vybudovania inej dopravnej

infraštruktúry. Prípadné zmeny organizácie verejnej autobusovej dopravy nie sú predmetom koncepcie riešenia tejto stavby.

Zmenou navrhovanej činnosti má vzniknúť záchytné parkovisko v rozsahu všetkých spevnených plôch (všetky cesty a verejné parkovisko 5 863 m^2, chodníky a pochôdzne plochy 651 m^2) na ploche celkom 6 514 m^2.

Samotné záchytné parkovisko v rozsahu oplotenia je na ploche 4 535 m^2, resp. 4 076 m^2 v rozsahu čistej spevnenej (asfaltovej) plochy parkoviska. Z celkovej spevnenej plochy je parkovisko ŽSR (pre potreby prevádzky ŽST mimo oplotenia) na ploche 193 m^2, prístupová účelová komunikácia k ŽST (v novom usporiadaní) na ploche 572 m^2, verejné chodníky na ploche 611 m^2, zastávka hromadnej dopravy na ceste III/1053 (niky) na ploche 305 m^2, parkovisko pre bicykle na ploche 62 m^2.

Nespevnené plochy s povrchom z kameniva (hutnené i nehutnené) sú na ploche 145 m^2 a vegetačné úpravy na ploche 1 740 m^2.

Stavba sa navrhuje s nasledovným delením na prevádzkové súbory a stavebné objekty:

Prevádzkové súbory:

PS 21-02 Úprava PZZ v žkm 15,900 - vonkajšie zariadenia
PS 21-03 Úprava PZZ v žkm 15,900 - vnútorné zariadenia
PS 22-01 Informačný systém ŽSR
PS 22-02 Kamerový systém
PS 22-03 Poplachový systém narušenia
PS 22-04 Prenosový systém IP ŽSR
PS 24-01 Transformovňa
PS 31-01 Náhradný zdroj elektrickej energie

Stavebné objekty:

SO 02-01 Príprava územia
SO 02-02 Rekultivácia územia
SO 05-01 Rekonštrukcia priecestia v km 15,900
SO 07-01 Parkovisko
SO 07-02 Oplotenie
SO 07-03 Preložka oplotení
SO 07-04 Rekonštrukcia cesty III/1053
SO 07-05 Rekonštrukcia miestnej komunikácie
SO 07-06 Chodníky
SO 07-07 Preložka vodovodu DN 150 Strabag
SO 09-01 Odkanalizovanie
SO 10-01 Vegetačné úpravy
SO 13-01 Prístrešok HD
SO 13-02 Parkovisko pre bicykle
SO 20-01.1 Technologický domček - stavebnoarchitekt. riešenie
SO 20-01.2 Technologický domček - elektroinštalácia
SO 22-01 Optická kabelizácia
SO 22-03 Ochrana OK, TK a zabezpečovacích káblov ŽSR
SO 23-01 Osvetlenie parkoviska
SO 23-02 Prípojka NN
SO 23-03 Rozvody NN
SO 23-07 Preložka silnoprúdových káblov NN STRABAG
SO 23-08 Osvetlenie miestnej komunikácie
SO 25-01 Prípojka VN

Údaje o predpokladaných vplyvoch na životné prostredie:

Pre etapu výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti boli zhodnotené a porovnané s platnými všeobecne záväznými právnymi predpismi nasledovné predpokladané vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie:

- Vplyv na obyvateľstvo,
- Vplyv na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery,
- Vplyv na klimatické pomery,
- Vplyv na ovzdušie,
- Vplyv vodné pomery,
- Vplyv na pôdu,
- Vplyv na flóru,
- Vplyv na faunu,
- Vplyv na biotopy,
- Vplyv na krajinu,
- Vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma,
- Vplyv na územný systém ekologickej stability,
- Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme,
- Vplyv na kultúrne a historické pamiatky,
- Vplyv na archeologické náleziská,
- Vplyv na paleontologické náleziská a významné geologické lokality,
- Vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy,
- Iné vplyvy.

Pri hodnotení sa použila 4 stupňová významnosť vplyvov:

- bez vplyvu – navrhovaná činnosť vôbec neovplyvní posudzovanú zložku, faktor ani oblasť životného prostredia,
- vplyv málo významný – navrhovaná činnosť ovplyvní posudzovanú zložku, faktor alebo oblasť životného prostredia minimálne, s lokálnym dosahom, alebo ak je vplyv vnímaný subjektívne,
- vplyv významný – navrhovaná činnosť ovplyvní posudzované zložky, faktory alebo oblasti životného prostredia, vplyv je vnímaný a preukázateľne objektívny,
- vplyv závažný – navrhovaná činnosť ovplyvní posudzované zložky, faktory alebo oblasti životného prostredia, takou mierou, že spôsobí ich nezvratné zmeny.

Výsledok hodnotenia pre etapu výstavby je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

vplyv	významnosť vplyvu			
	bez vplyvu	vplyv málo významný	vplyv významný	vplyv závažný
vplyvy na obyvateľstvo		❖		
vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery		❖		
vplyvy na klimatické pomery	❖			
vplyvy na ovzdušie		❖		
vplyvy vodné pomery		❖		
vplyvy na pôdu		❖		
vplyvy na flóru		❖		
vplyv na faunu		❖		
vplyv na biotopy		❖		
vplyv na krajinu		❖		
vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma	❖			
vplyvy na územný systém ekologickej stability	❖			
vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme		❖		
vplyvy na kultúrne a historické pamiatky	❖			
vplyvy na archeologické náleziská		❖		
vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality	❖			
vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	❖			
iné vplyvy		❖		

Výsledok hodnotenia pre etapu prevádzky je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

vplyv	významnosť vplyvu			
	bez vplyvu	vplyv málo významný	vplyv významný	vplyv závažný
vplyvy na obyvateľstvo		❖		
vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery	❖			
vplyvy na klimatické pomery	❖			
vplyvy na ovzdušie		❖		
vplyvy vodné pomery		❖		
vplyvy na pôdu		❖		
vplyvy na flóru		❖		
vplyv na faunu		❖		
vplyv na biotopy		❖		
vplyv na krajinu		❖		
vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma	❖			
vplyvy na územný systém ekologickej stability	❖			
vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme		❖		
vplyvy na kultúrne a historické pamiatky	❖			
vplyvy na archeologické náleziská	❖			
vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality	❖			
vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	❖			
iné vplyvy		❖		

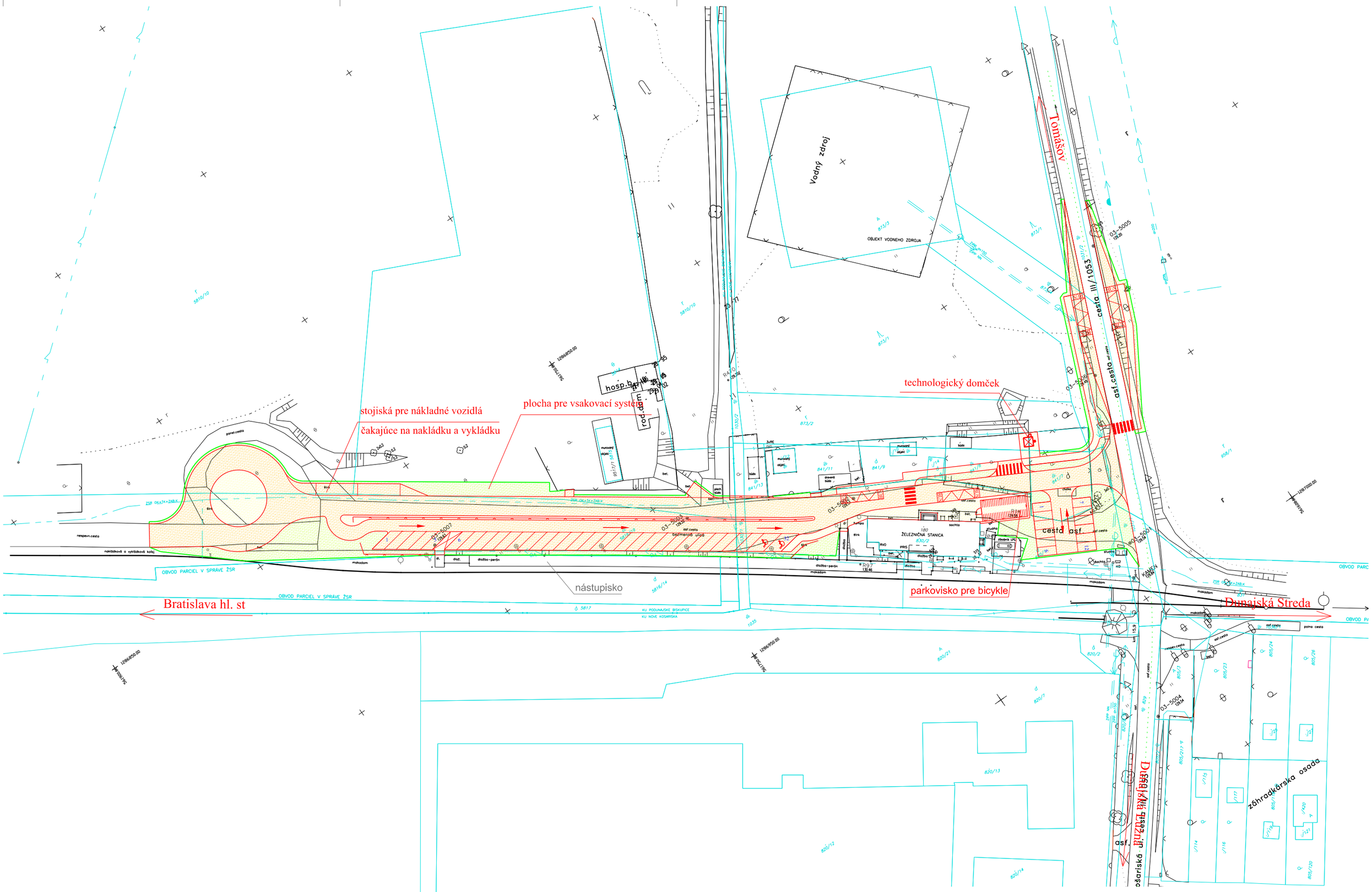
Výstavba a prevádzka zmeny navrhovanej činnosti je environmentálne prijateľná a realizovateľná.

VI. PRÍLOHY

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia

Pre navrhovanú činnosť „ŽST Nové Košariská – záchytné parkovisko pre IAD“, (ŽSR, Záchytné parkovisko pre integrovaný dopravný systém BSK v dopravnom bode Nové Košariská) bolo vykonané zisťovacie konanie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktoré bolo ukončené vydaním rozhodnutia Obvodného úradu životného prostredia Senec pod č. ŽP/EIA/1159/13-Gu, zo dňa 08. 08. 2013 s výrokom, že navrhovaná činnosť sa nebude posudzovať podľa uvedeného zákona.

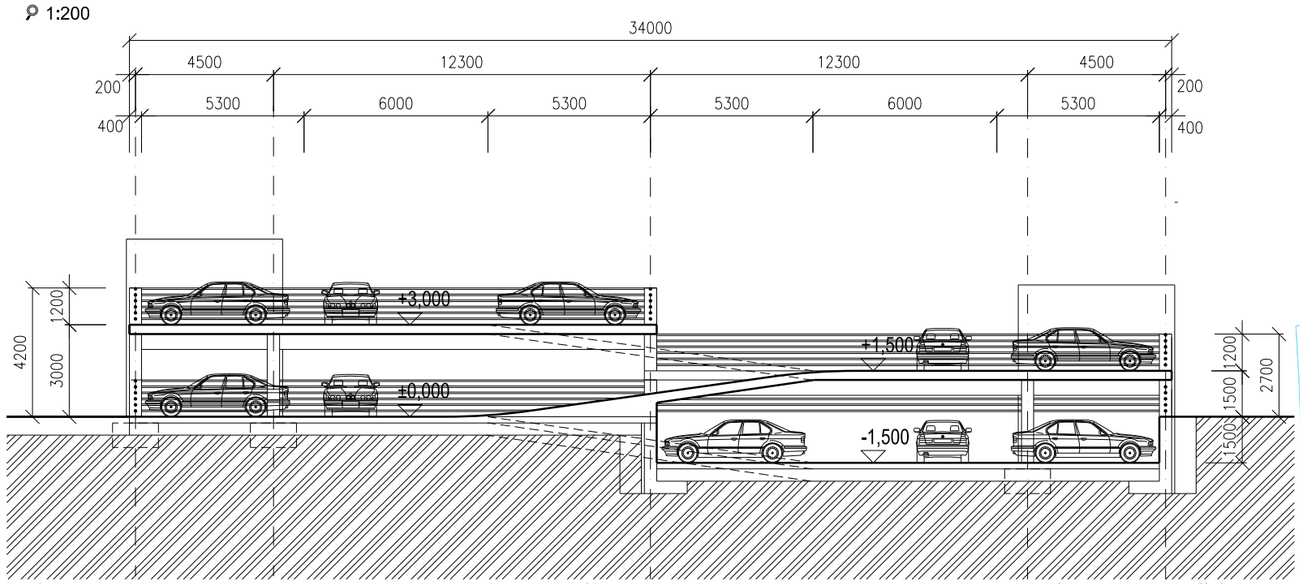
Nasledujúce situácie znázorňujú pôvodne varianty (variant A, variant B.1.a, variant B.1.b a variant B.1.c), ktoré boli predmetom vyššie uvádzaného zisťovacieho konania. Tieto pôvodné varianty v tomto oznámení o zmene navrhovanej činnosti sú situácie v stave, v akom boli uvedené v pôvodnom zámere (04/2013) a majú informatívny charakter, sú súčasťou textovej časti ako napr. bežné obrázky a nie sú samostatnými prílohami.

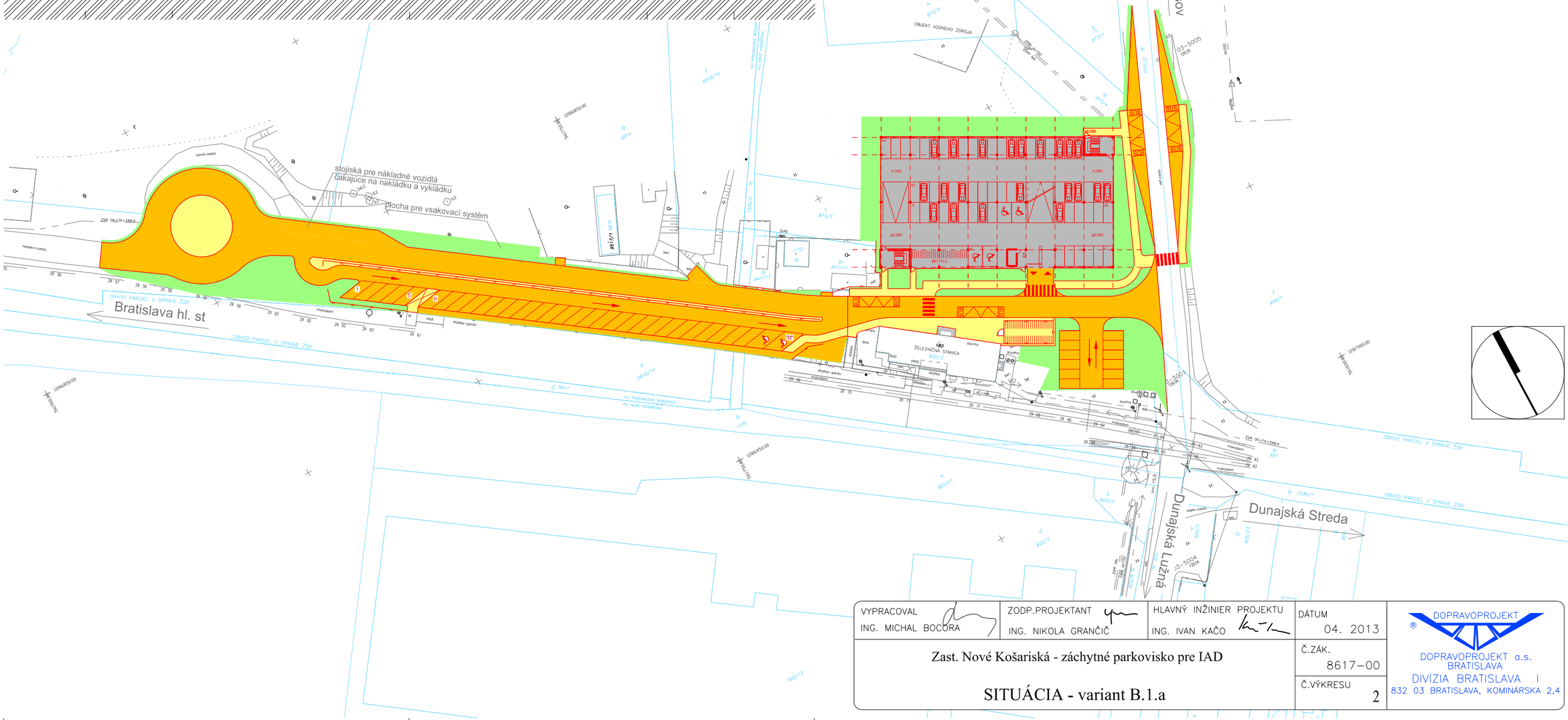


VYPRACOVAL	ZODP.PROJEKTANT	HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU	DÁTUM	DOPRAVOPROJEKT
ING. STANISLAV PEKNÝ	ING. NIKOLA GRANČIČ	ING. IVAN KAČO	04. 2013	DOPRAVOPROJEKT a.s. BRATISLAVA
Zast. Nové Košariská - záchytné parkovisko pre IAD			Č.ZÁK. 8617–00	DIVÍZIA BRATISLAVA I
SITUÁCIA - variant A			Č.VÝKRESU 1	832 03 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4

PRIEČNY REZ VARIANT B.1.a

1:200

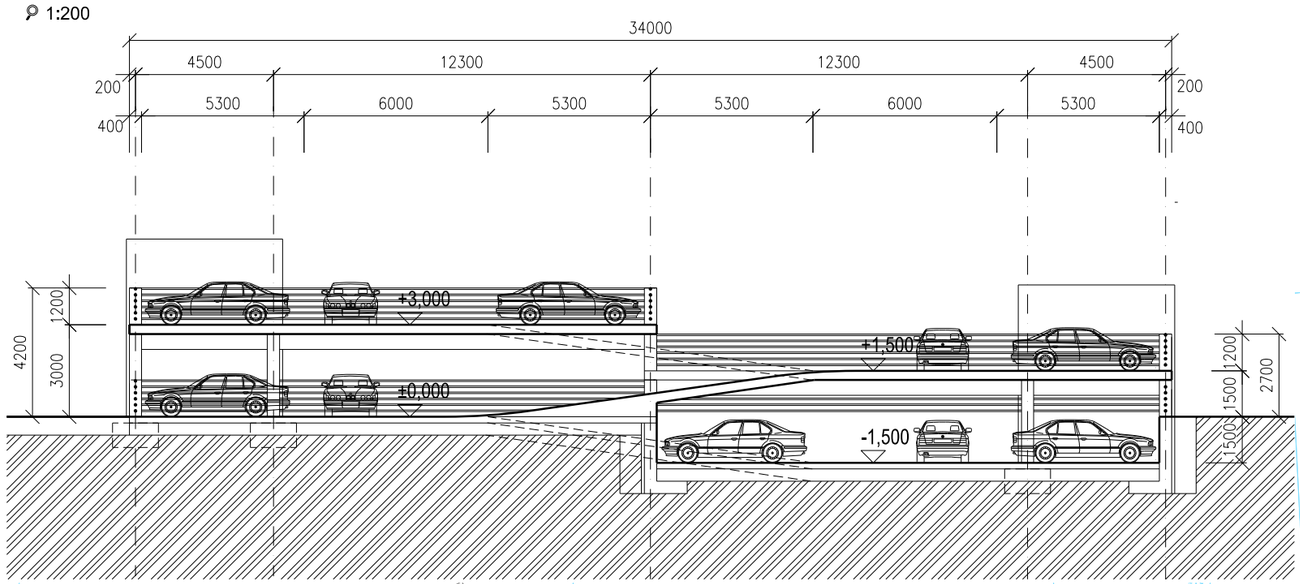


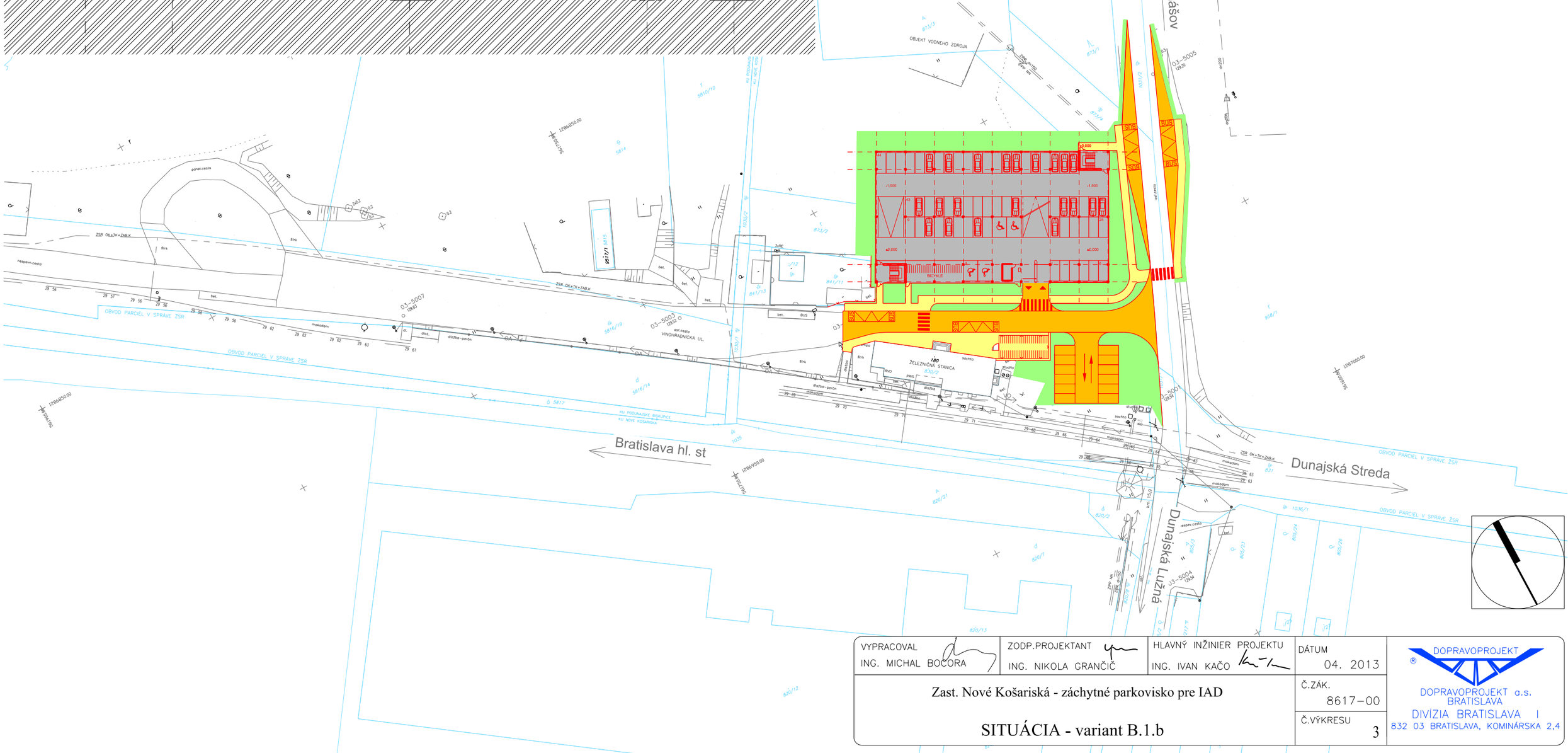


VYPRACOVAL ING. MICHAL BOCORA	ZODP.PROJEKTANT ING. NIKOLA GRANČIČ	HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU ING. IVAN KAČO	DÁTUM 04. 2013	DOPRAVOPROJEKT DOPRAVOPROJEKT a.s. BRATISLAVA DIVÍZIA BRATISLAVA I 832 03 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4
Zast. Nové Košariská - záchytné parkovisko pre IAD			Č.ZÁK. 8617–00	
SITUÁCIA - variant B.1.a			Č.VÝKRESU 2	

PRIEČNY REZ VARIANT B.1.b

1:200





VYPRACOVAL ING. MICHAL BOCORA	ZODP.PROJEKTANT ING. NIKOLA GRANČIČ	HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU ING. IVAN KAČO	DÁTUM 04. 2013	DOPRAVOPROJEKT ® DOPRAVOPROJEKT a.s. BRATISLAVA DIVÍZIA BRATISLAVA I 832 03 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4
Zast. Nové Košariská - záchytné parkovisko pre IAD			Č.ZÁK. 8617–00	
SITUÁCIA - variant B.1.b			Č.VÝKRESU 3	

stojiská pre nákladné vozidlá
čakajúce na nakládku a vykládku

plocha pre vsakovací systém

Tomášov

technologický domček

nástupisko

parkovisko pre bicykle

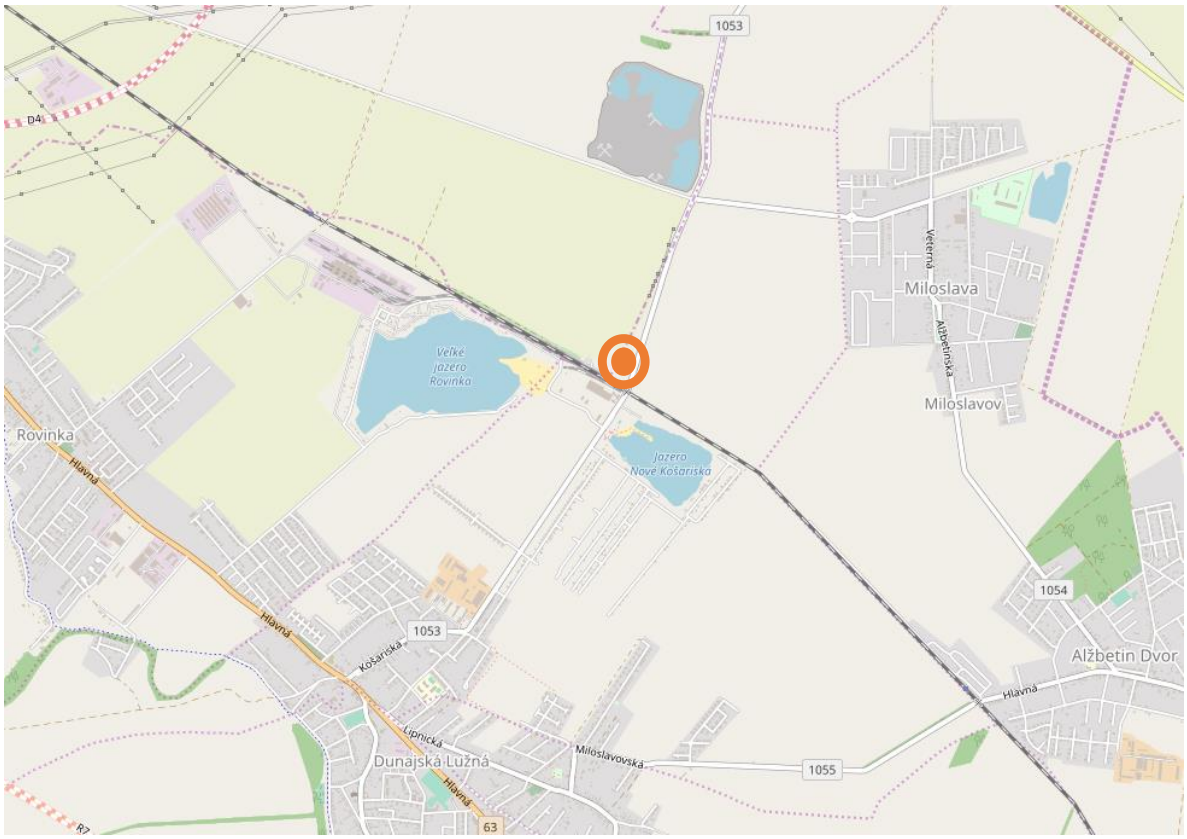
Bratislava hl. st

Dunajská Streda

Dunajská Lužná

VYPRACOVAL ING. STANISLAV PEKNÝ	ZODP.PROJEKTANT ING. NIKOLA GRANČIČ	HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU ING. IVAN KAČO	DÁTUM 04. 2013	DOPRAVOPROJEKT DOPRAVOPROJEKT a.s. BRATISLAVA DIVÍZIA BRATISLAVA I 832 03 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4
Zast. Nové Košariská - záchytné parkovisko pre IAD			Č.ZÁK. 8617–00	
SITUÁCIA - variant B.1.c			Č.VÝKRESU 4	

2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe





3. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

Toto oznámenie o zmene navrhovanej činnosti bolo vypracované na základe dokumentácie pre územné rozhodnutie (02/2015):

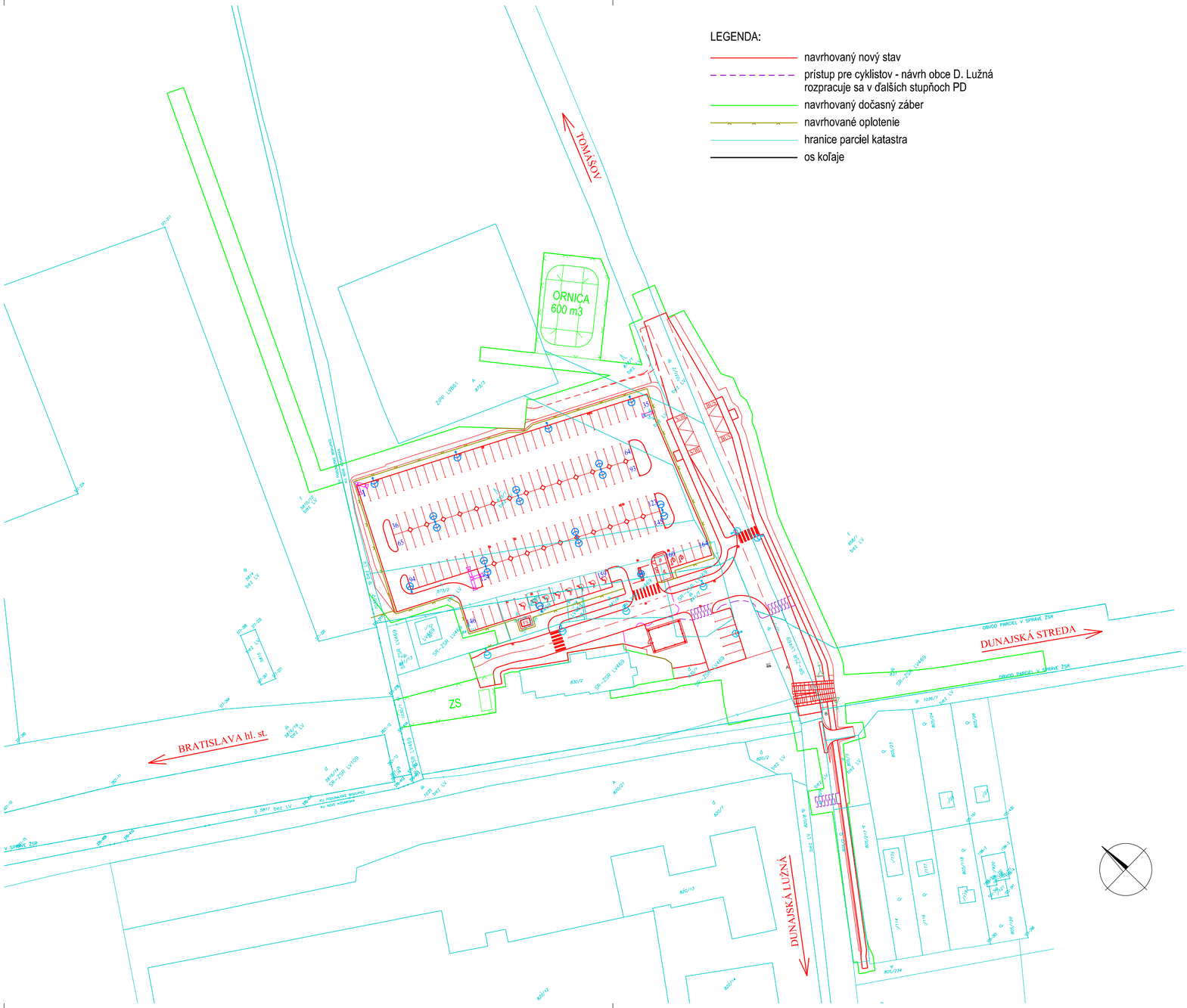
Názov projektu: ŽSR, Záchytné parkoviská pre integrovaný dopravný systém (ďalej len „IDS") Bratislavského samosprávneho kraja v dopravných bodoch Zohor, Nové Košariská, Ivanka pri Dunaji a Pezinok

Názov stavby: ŽST Nové Košariská – záchytné parkovisko pre IAD

Projektanti zo spoločnosti: DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava

Časť B Situácie znázorňujúce zmenu navrhovanej činnosti:

- Príloha č.2 Situácia na katastrálnej mape
- Príloha č.3 Celková situácia
- Príloha č.4 Koordinačný výkres



EURÓPSKA ÚNIA
Kohézny fond
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020

MINISTERSTVO
DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SÚRADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK v realizácii JTSK03	VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv	TRIEDA PRESNOSTI 3
VYPRACOVAL Ing. Tomáš ŠIMOVIČ	ZODP.PROJEKTANT Ing. Tomáš ŠIMOVIČ	HL.INŽ.PROJEKTU Ing. Tomáš ŠIMOVIČ
KONTROLOVAL Ing. Martin ZAJIČEK	OKRES (OBVOD) STAVBY SENEC	
OBJEDNÁVATEĽ	ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY, BRATISLAVA KLEMENSOVA 8, 813 61 BRATISLAVA	

B

DOPRAVOPROJEKT, a.s.
DIVÍZIA BRATISLAVA II
832 03 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4

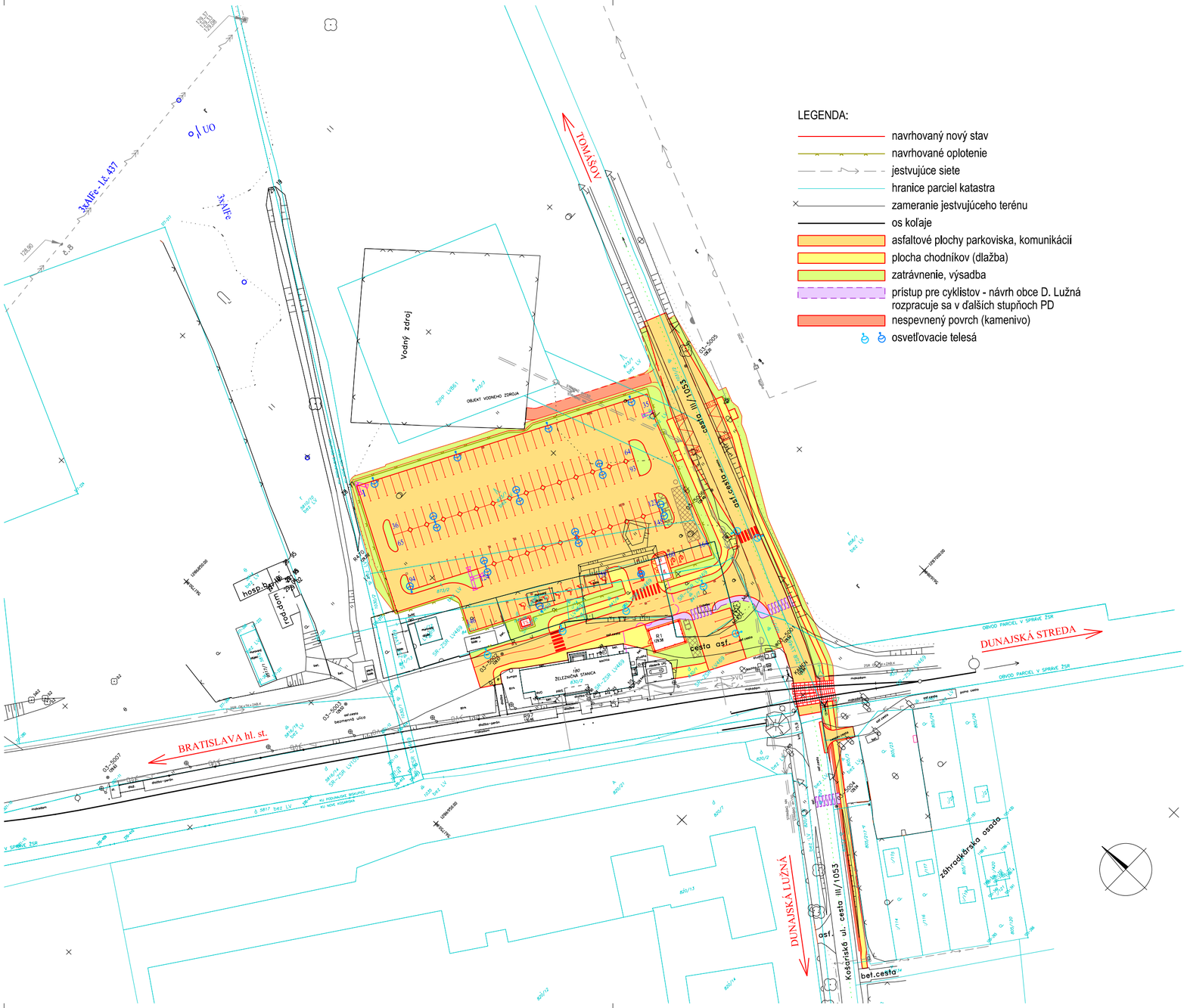
ŽSR, Záchytné parkoviská pre integrovaný dopravný systém (ďalej len „IDS") Bratislavského samosprávneho kraja v dopravných bodoch Zohor, Nové Košariská, Ivanka pri Dunaji a Pezinok

ŽST NOVÉ KOŠARISKÁ - ZÁCHYTNÉ PARKOVISKO PRE IAD

OBJEKT: OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

SITUÁCIA NA KATASTRÁLNEJ MAPE

STUPEŇ ZÁMER	FORMÁT A4
DÁTUM 04.2019	Č.ZÁKAZKY 8617-00
MIERKA 1:1000	Č.ARCH. 8617-00
Č. PRÍLOHY 2	Č.SÚPRAVY



LEGENDA:

- navrhovaný nový stav
- navrhované oplotenie
- jestvujúce siete
- hranice parciel katastra
- zameranie jestvujúceho terénu
- os koľaje
- asfaltové plochy parkoviska, komunikácií
- plocha chodníkov (dlažba)
- zatrávnenie, výsadba
- prístup pre cyklistov - návrh obce D. Lužná rozpracuje sa v ďalších stupňoch PD
- nespevnený povrch (kamenivo)
- osvetľovacie telesá

EURÓPSKA ÚNIA
Kohézny fond
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020

MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SÚRADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK v realizácii JTSK03	VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv	TRIEDA PRESNOSTI 3
VYPRACOVAL Ing. Tomáš ŠIMOVIČ	ZODP.PROJEKTANT Ing. Tomáš ŠIMOVIČ	HL.INŽ.PROJEKTU Ing. Tomáš ŠIMOVIČ
KONTROLOVAL Ing. Martin ZAJIČEK	OKRES (OBVOD) STAVBY SENEC	
OBJEDNÁVATEĽ	ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY, BRATISLAVA KLEMENSOVA 8, 813 61 BRATISLAVA	

B

DOPRAVOPROJEKT, a.s.
DIVÍZIA BRATISLAVA II
832 03 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4

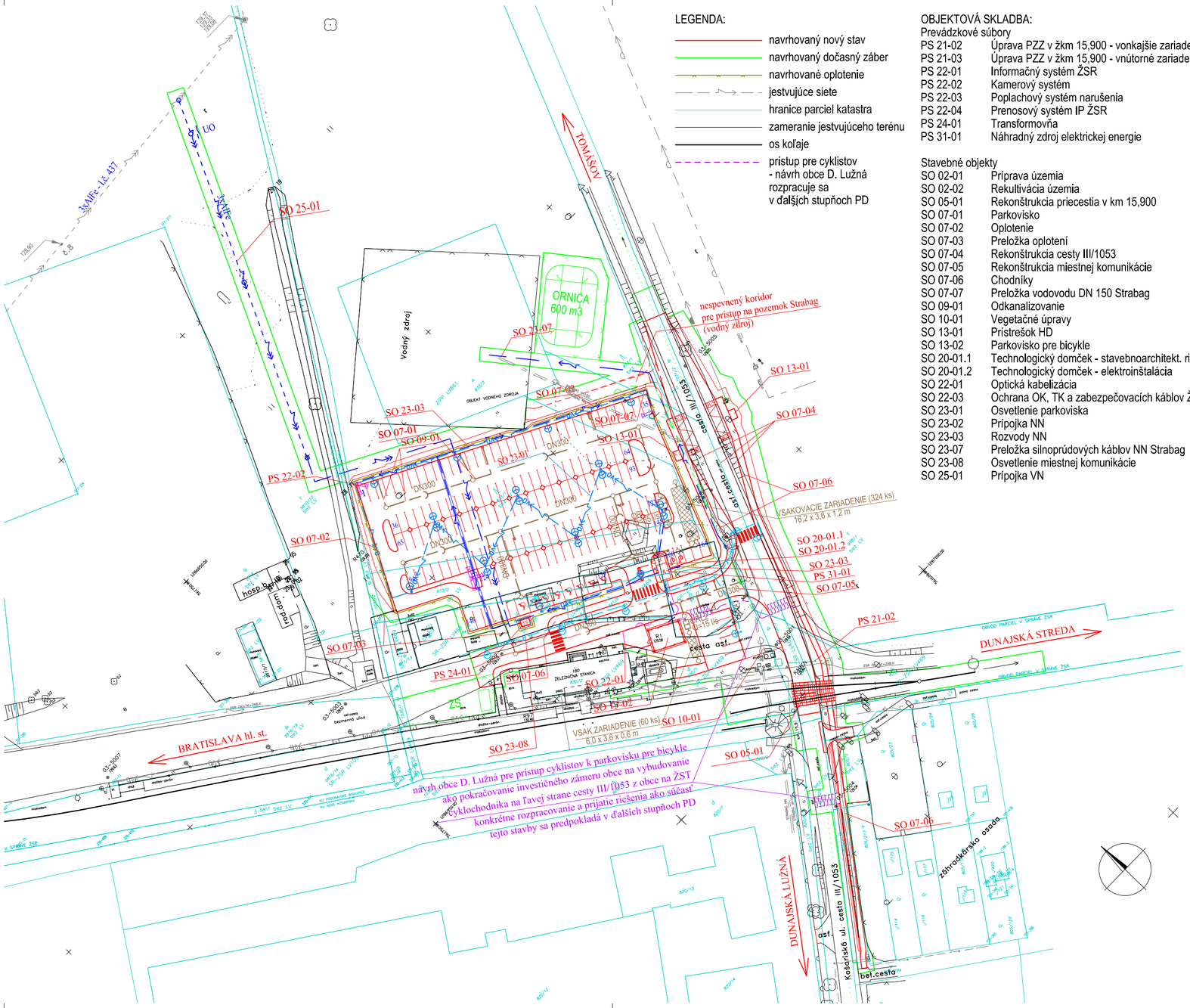
ŽSR, Záchytné parkoviská pre integrovaný dopravný systém (ďalej len „IDS") Bratislavského samosprávneho kraja v dopravných bodoch Zohor, Nové Košariská, Ivanka pri Dunaji a Pezinok

ŽST NOVÉ KOŠARISKÁ - ZÁCHYTNÉ PARKOVISKO PRE IAD

OBJEKT: OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

CELKOVÁ SITUÁCIA

STUPEŇ ZÁMER	FORMÁT A4
DÁTUM 04.2019	Č.ZÁKAZKY 8617–00
MIERKA 1:1000	Č.ARCH. 8617–00
Č. PRÍLOHY 3	Č.SÚPRAVY



EURÓPSKA ÚNIA
Kohézny fond
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020

MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SÚRADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK v realizácii JTSK03	VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv	TRIEDA PRESNOSTI 3
VYPRACOVAL Ing. Tomáš ŠIMOVIČ	ZODP.PROJEKTANT Ing. Tomáš ŠIMOVIČ	HL.INŽ.PROJEKTU Ing. Tomáš ŠIMOVIČ
KONTROLOVAL Ing. Martin ZAJIČEK	OKRES (OBVOD) STAVBY SENEC	
OBJEDNÁVATEĽ	ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY, BRATISLAVA KLEMENSOVA 8, 813 61 BRATISLAVA	

B

DOPRAVOPROJEKT, a.s.
DIVÍZIA BRATISLAVA II
832 03 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4

ŽSR, Záchytné parkoviská pre integrovaný dopravný systém (ďalej len „IDS") Bratislavského samosprávneho kraja v dopravných bodoch Zohor, Nové Košariská, Ivanka pri Dunaji a Pezinok

ŽST NOVÉ KOŠARISKÁ - ZÁCHYTNÉ PARKOVISKO PRE IAD

OBJEKT: OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

KOORDINAČNÝ VÝKRES

STUPEŇ ZÁMER	FORMÁT A4
DÁTUM 04.2019	Č.ZÁKAZKY 8617-00
MIERKA 1:1000	Č.ARCH. 8617-00
Č. PRÍLOHY 4	Č.SÚPRAVY

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

V Bratislave dňa 06. 05. 2019

VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracoval: DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Kominárska 141/2,4,
832 03 Bratislava

Zodpovedný riešiteľ: Mgr. Tomáš Černohous

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Za navrhovateľa:
Železnice Slovenskej republiky
v zastúpení DOPRAVOPROJEKT, a.s.
poverený

Ing. Michal Bocora
DOPRAVOPROJEKT, a.s.
riaditeľ divízie Bratislava II

V Bratislave, 06. 05. 2019