

6.

DOPRAVA

6.1. Súčasný stav a charakteristika širších dopravných vzťahov, základné východiskové predpoklady dopravného riešenia.

Charakteristiky dopravnej polohy voľnejšie vymedzeného územia súvisiaceho so zónou Zlaté piesky definujú vzťahy územia k prvkom nadradenej komunikačnej sústavy. Dopravne a funkčne nadradenú sieť dopravnej infraštruktúry v širšie vymedzenom území reprezentuje diaľnica D1. Charakterizovanie funkčného významu diaľnice možno odvodiť z jej významu v rámci celoslovenských a medzinárodných dopravných vzťahov i z významu v rámci celomestského usporiadania nadradenej komunikačnej sústavy mesta. Diaľničné prepojenie výrazným spôsobom ovplyvňuje dopravnú atraktivitu riešeného územia. Diaľnica D1 v najširších dopravných väzbách je súčasťou strategického severojužného prepojenia. Medzinárodný dopravný koridor E16 prechádza industrializovaným územím centrálnej časti Slovenska, plní funkciu zapojenia regionálneho zázemia Bratislavy na jadro regionálnej aglomerácie. V medzinárodných dopravných vzťahoch plní dopravné funkcie prepojenia na medzinárodnú diaľničnú sieť Rakúska.

Postavenie diaľničnej sústavy v rámci usporiadania nadradeného komunikačného systému Bratislavy možno odvodiť z polohy vedenia diaľnic intravilánovou časťou mesta. Základný komunikačný systém mesta je postavený na princípe rádialno-okružného usporiadania jej základných prvkov. Tieto tvoria dopravné radiály a okruhy. Skelet tejto siete vytvára 5 dopravných smerov koncentricky prechádzajúcich do zastavaných štruktúr mesta. Dopravné okruhy plnia funkciu zachytávania dopravných vzťahov radiálne smerujúcich do centrálnej mestskej oblasti. Základný komunikačný systém (ZÁKOS) rozlišuje 3 územno-funkčné úrovne dopravných okruhov (*vnútorný dopravný okruh VDO, stredný dopravný okruh SDO, vonkajší polookruh*).

Systém diaľničnej dopravy prechádzajúcej mestom vytvára tzv. *zdvojený systém*. Zdvojenie je charakterizované integrovaním vonkajšej nadradenej komunikačnej sústavy do komunikačnej sústavy mesta. Integrácia je identifikovaná v 2 polohách južnej a východnej tangenty stredného dopravného okruhu. Spoluúčasť vnútromestskej dopravnej práce sprostredkujú križovatkové uzly navrhované v logických polohách súvisiacich s dopravnými nárokmi kontaktného územia. Záujmové riešené územie rekreačnej lokality Zlaté piesky je zapojené na rýchlostný systém v polohe križovatkových uzlov diaľnica D1/Senecká cesta a diaľnica D1/Ivánska cesta.

Najširšie dopravné väzby časovo neurčitého výhľadového obdobia sa dotýkajú vedenia extravilánového vedenia rýchlostnej komunikácie tzv. nultého okruhu. Princípom vedenia trasy nultého okruhu je dôsledná segregácia medzinárodných a regionálnych dopravných vzťahov. S ohľadom na predpokladané medzinárodné väzby Slovenska na nový zjednotený geopolitický priestor a založený severo-južný cestný koridor javí sa prioritným prepojenie časti nultého okruhu v úseku medzi diaľnicou D1 (*Ivánska pri Dunaji*) a MÚK Jarovce.

Územnoplánovacie východiská dopravnej koncepcie sa viažu na spracované koncepčné územnoplánovacie dokumentácie a podklady regulujúce proces územného rozvoja v dotknutom území. Základné princípy dopravno-urbanistického riešenia sa dotýkajú väzieb rozvojového územia na nadradený komunikačný systém i na kontaktné funkčne a prevádzkovo súvisiaceho územia.

6.2. Návrh dopravného riešenia

6.2.1. Komunikačný systém

Návrh komunikačnej osnovy riešeného územia je determinovaný už založeným komunikačným systémom a vedením nadradených dopravných trás. Návrh prvkov

komunikačného systému územia súvisiaceho so zónou Zlaté piesky vychádza z rozboru širších dopravných vzťahov, zo zhodnotenia založenej dopravnej siete i z predpokladaných rozvojových zámerov cestnej siete celomestského i miestneho významu. Tieto sú v rôznej podrobnosti definované tak v celomestských územno-plánovacích a dopravno-inžinierskych dokumentáciách ako i v rezortných dokumentáciách smerne definujúcich zámery rozvoja cestnej infraštruktúry. Tieto sa v zásade týkajú širších dopravných väzieb súvisiacich s organizovaním dopravy vo voľnejšie vymedzenom území. Nadradený komunikačný systém korešponduje s vedeniami ciest vyššieho administratívneho významu a týka sa vedenia diaľnice D1 a cesty I/61 (Cesta na Senec).

Nadradený komunikačný systém riešeného územia zóny Zlaté piesky je v súčasnosti čitateľný v dvoch základných funkčných úrovniach korešpondujúcich s vedením diaľnice D1 a cesty I/61. Definovanie ich dopravno-urbanistického významu a dopravno-technických parametrov je prioritne odvodené z predpokladov viazaných na medzinárodnú, celoštátnu a celomestskú úroveň. Narastanie intenzity dopravy na hlavných vnútromestských dopravných ťahoch vyvoláva potrebu systémových a koncepcných riešení, harmonizujúcich nároky predpokladaných dopravných vzťahov rozvojového územia a dopravných vzťahov, ktoré rešpektujú nadčasové dopravno-technické nároky hlavných dopravných trás.

Cesta I/61 prechádzajúca po Ceste na Senec tvorí súčasť *základného komunikačného systému*. V území výrazne nadraduje dopravné funkcie, čo determinuje zásadne funkčné využitie územia v jej bezprostrednom kontakte. Dopravný význam komunikácie a súčasná i predpokladaná intenzita dopravného prúdu na ceste I/61 si vyžaduje prispôsobovanie podmienok dopravy na náročné kritéria plynulosti a bezpečnosti. Z pohľadu usporiadania funkčných prvkov základného komunikačného systému je cesta I/61 súčasťou radiálnej komunikácie (Vajnorská radiála). Výhľadové dopravno-technické nároky Vajnorskej radiály presahujú možnosti súčasnej štvorpruhovej komunikácie s úrovňovými križovaniami. Výhľadové šírkové usporiadanie cesty I/61 vychádza v návrhu zo šesťpruhovej, smerovo rozdelenej komunikácie (základná kategória MZ 21,5/70 - šírka jazdného pruhu 3500mm). V klasifikácii dopravno-urbanistického významu tzv. "Vajnorskú radiálu" charakterizuje skupina zberných komunikácií funkčnej triedy B1.

Predpokladané nároky prepravných vzťahov a koncentrovanie dopravnej záťaže do uzlových bodov (križovanie Cesta na Senec – Rožňavská ulica - Vajnorská ulica) si vyžadujú riešenie dôsledne *hierarchizujúce usporiadanie regionálnych, celomestských i miestnych dopravných vzťahov*. Návrh predpokladá mimoúrovňové križovanie oboch komunikácií a vychádza z predpokladu nadradenosti dopravného smeru Cesta na Senec (cesta I/61) - Rožňavská, ktorá prechádza mimoúrovňovo cez križovatku Vajnorská – Studená – Rožňavská. Nadradený dopravný smer je možné riešiť nadjazdom, z hľadiska urbanistického je však výhodnejšie riešenie podjazdom. Dispozičné riešenie na úrovni je možné riešiť variantne.

V návrhu je predložené riešenie v dispozícii veľkej okružnej križovatky odvodenej z varianty „b1“. Návrh je nevyhnutné preveriť podrobnými dopravno-inžinierskymi a dopravno-technickými dokumentáciami.

Šírkové usporiadanie zbernej komunikácie Cesta na Senec vychádza zo spracovanej PD „ROZŠÍRENIE CESTY NA SENEC A ROŽŇAVSKEJ ULICE NA 6-PRUHOVÚ KOMUNIKÁCIU“, BRATISLAVA (Dopravoprojekt BA, DÚR 11/2002). Komunikácia vedená po ulici Cesta na Senec plní funkciu vstupu do mesta. Jedným z identifikačných faktorov je jej architektonické usporiadanie reprezentované trojpásmovou alejou a zeleným deliacim pruhom nízkej zelene. Územné a funkčné nároky diaľnice D1 vedenej v bezprostrednom kontakte s riešeným územím sú stabilizované v súčasných parametroch. Nepriamo s riešeným územím súvisí prepojenie Ivánskej cesty a diaľnice D1 jednosmernou vetvou (pravé odbočenie z Ivánskej cesty do smeru Petržalka).

Koncepčným zámerom priamo súvisiacim s riešeným územím je prepojenie Cesty na Senec a Ivánskej cesty. Poloha prepojenia vychádza z aktuálnej celomestskej ÚPD a zo spracovaného územnoplánovacieho podkladu UŠ „TRNÁVKA, STUDENÁ-PESTOVATEĽSKÁ“. V súčasnosti je komunikácia vedená po Studenej ulici napojená prostredníctvom úrovňového križovania s Cestou na Senec (svetelne riadená križovatka). Komunikácia na Studenej ulici plní v súčasnosti funkciu prístupu do obchodného centra TESCO a SHOPPING PALACE (SORAVIA CENTRUM). Dopravno-urbanistický význam komunikácie nepresahuje úroveň obslužnej komunikácie funkčnej triedy C1. Úsek je realizovaný v dĺžke cca 500m v šírkovom usporiadaní vychádzajúcom zo základnej kategórie MZ21,5/60. Prepojenie komunikácie s komunikáciou vedenou po Pestovateľskej ulici návrh rieši invariantne v polohe korešpondujúcej smerne so spracovanými územnoplánovacími podkladmi. Šírkové usporiadanie prepojenia je odvodené s normovej základnej kategórie MO12/40 (2x3250m+2x250m+2x2000m).

Vyústenie prepojenia na Ivánsku cestu návrh predpokladá v dvoch polohách. Prvá poloha korešponduje so súčasným vyústením obslužnej komunikácie Pestovateľská. Druhá poloha využíva koridor Starej Ivánskej cesty a vyúsťuje do súčasnej križovatky so svetelným signalizačným zariadením. Návrh predpokladá úplné križovanie zahrňujúce i samostatný pruhu pre odbočenie vľavo. Vedenie trasy v úseku medzi Starou Ivánskou cestou a Ivánskou cestou je nutné považovať len za smerné, presnú polohu je možné definovať na základe podrobnejšieho dopravno-technického riešenia zohľadňujúceho jestvujúce územno-technické limity a majetkovoprávny stav.

Rozvetvenie oboch prepojení je riešené malou okružnou križovatkou plniacou funkciu distribučného uzla, z ktorého je orientovaný i jeden z hlavných dopravných vstupov do riešeného územia rekreačnej zóny.

Komunikačný systém dopĺňajú vnútrozonálne priečne i pozdĺžne vedené komunikácie plniace funkciu distribúcie a prístupu k zastavanej časti územia. Lokálne nadradené sú obslužné komunikácie funkčnej triedy C1 s funkciou vedenia autobusovej a trolejbusovej dopravy. Šírkové usporiadanie vnútrozonálnych komunikácií funkčnej triedy C1 je odvodené z normovej kategórie MO8,0/30. Obslužné komunikácie funkčnej triedy C2 a C3 plnia najmä prístupovú funkciu ku kapacitným zariadeniam statickej dopravy. Šírkové usporiadanie vychádza z normovej kategórie MO 7,5/30, príp. MOU 6,5/30. Návrh posúva súčasnú úrovňovú križovatku Cesta na Senec-Zlaté piesky obsluhujúcu sektory I. a II. cca o 100 m smerom k centrálnej časti mesta. Do tejto novej komunikácie vyúsťuje obslužná komunikácia predpolia nákupných centier. Tým sa uvoľní nástupný priestor areálu Zlaté piesky - sever od dopravy a vytvoria sa predpoklady pre vytvorenie pešej nástupnej zóny. V kontakte s novovytvorenou pešou zónou je navrhnuté obratisko koncovej trolejbusovej linky. Sektor I. je v pokračovaní dopravy obslužený z obslužnej komunikácie vedenej po Studenej ulici.

Do južnej časti sektoru III zóny Zlaté piesky je prístup z Ivánskej cesty realizovaný jestvujúcim diaľničným nadjazdom a predĺžením komunikácie Mokrán-Záhon pozdĺž diaľnice. Do severnej časti sektoru III. je prístup z vetvy križovatky medzi Cestou na Senec a diaľničným privádzačom na Vajnory. Dopravné prepojenie severnej a južnej časti sektoru III návrh predpokladá s obmedzeniami (len pre vyhradenú dopravu).

Do sektoru IV (záhradkárska osada) je vzhľadom na potvrdenie štatútu záhradkárskej osady možný prístup z komunikácií vedených po uliciach Mokrán-Záhon a Studená. Dopravno-technické parametre vnútrozonálnych komunikácií v osade nepresahujú úroveň účelových neverejných komunikácií.

6.2.2. Hromadná doprava

Návrh riešenia dopravných vzťahov vytvára predpoklady pre obsluhu územia celoročnými i sezónnymi linkami hromadnej dopravy.

Návrh zohľadňuje koncepčný zámer predĺženia systému električkovej dopravy do mestskej časti Vajnory. Predĺženie električkovej trate umožňuje vytvorenie jedného z hlavných nástupových miest do východnej časti riešeného územia. Zastávky električkového systému je nutné vo vzťahu ku komunikácii vedenej po Ceste na Senec riešiť bezkolízne a bezbariérové (nadchody vybavené rampami a výťahmi – bezbariérové riešenie). V prvej etape je vhodné predĺžiť dočasne konečnú do priestoru križovatky ulice Cesta na Senec – vajnorský nadjazd, čím sa dopravne obslúžia urbanistické aktivity (obchodná vybavenosť, administratíva) v severnej časti nad Cestou na Senec. Súčasťou koncovej polohy električkovej trate je peší nadchod nadväzujúci na novovytvorený vstup na prírodné kúpalisko Zlaté piesky-juh v III. sektore.

Nosný systém autobusovej a električkovej dopravy dopĺňa systém trolejbusovej dopravy. Trasovanie liniek trolejbusovej dopravy vychádza z koncepčného predpokladu predĺženia trolejbusovej dopravy z mestskej časti Trnávka cez Bočnú a Studenú ulicu až po vstupný areál kúpaliska Zlaté piesky. Návrh umožňuje variantné spôsoby realizácie trolejbusovej dopravy:

- cez objekt Soravia IV a V južne od obchodného centra TESCO na otočku konečnej pri nástupnej zóne do areálu prírodného kúpaliska a späť (trasa podľa ÚPN – neumožňuje však prestupové body medzi trolejbusovou, električkovou dopravou a autobusovou dopravou vedenou po ulici Cesta na Senec).
- zokruhovaním po vyššie uvedenej trati s návratom cez predpolie obchodného zariadenia TESCO do križovania s obslužnou komunikáciou vedenou po Studenej ulici (možné je aj protismerné vedenie okruhu)
- zo Studenej ulice cez predpolie nákupných centier (zastávka pri nadchode) popri zastávke električiek s ukončením na obratisku situovanou pri nástupe do areálu prírodného kúpaliska a späť

Poloha zastávok hromadnej dopravy vytvára predpoklad pešej dostupnosti zastavaných ťažiskových území do 300m.

Autobusovú HD dopĺňajú linky prímestskej dopravy vedené po Ceste na Senec. Okrajový systém HD tvorí železničná doprava (žst. Vajnory) zabezpečujúca prímestské dopravné väzby a len čiastočne v minimálnom objeme i vnútromestské dopravné väzby.

6.2.3. Statická doprava

Nároky statickej dopravy vychádzajú z potrieb všetkých potencionálnych jestvujúcich a navrhovaných zdrojov a cieľov dopravy v riešenom území vymedzenom hranicou zóny ZLATÉ PIESKY. Najväčšie nároky na statickú dopravu sú v súčasnosti koncentrované v priestoroch intenzívnej zástavby komerčnej vybavenosti (TESCO, SORAVIA CENTRUM).

Zvyšujúci podiel stupňa automobilizácie i trend všeobecne sa rozširujúcej mobility musia sprevádzať zmeny v štruktúrovaní spôsobov uspokojovania nárokov statickej dopravy. Zmeny znamenajú iné podiely v prospech garážových miest s vertikálnym usporiadaním miest.

Uspokojenie nárokov statickej dopravy návrh rieši v zásade tromi základnými spôsobmi. Prvý spôsob využíva exteriérové úrovňové zariadenia statickej dopravy (exteriérové parkoviská). Druhý spôsob vychádza z intenzifikácie územia a sústreďuje statickú dopravu do hromadných garážových zariadení (hromadné garáže). Pre riešené územia je uspokojenie statickou dopravou základným determinantom určujúcim spôsob a intenzitu zástavby. Tretí spôsob riešenia statickej dopravy v území sa viaže na sezónny charakter využitia časti územia a využíva záložné nespevnené plochy. Tieto vykrývajú najmä špičkovú návštevnosť rekreačnej časti územia.

Sústredené exteriérové plochy statickej dopravy pre vlastnú funkciu rekreácie sú navrhované vo väzbách na dopravné komunikácie a hlavné vstupy do územia. Tieto sú identifikovateľné v troch základných polohách. V juhozápadnej polohe sú sústredené plochy naviazané na vstup do územia zo strany Ivánskej cesty. Prístupovou komunikáciou vedenou po ulici Mokráň záhon je sprístupnená záložná kapacitná plocha statickej dopravy. Plocha je situovaná v bezprostrednej

blízkosti diaľničného telesa. V severozápadnej časti riešeného územia je situovaná najkapacitnejšia plocha statickej dopravy. Kapacitné zariadenie statickej dopravy je sprístupnené nepriamo z Cesty na Senec i z diaľnice D1.

Dimenzovanie nárokov statickej dopravy riešeného územia sa viaže na nároky dlhodobých a krátkodobých potrieb. Bilančným územím sú vymedzené urbanistické bloky. Základné bilančné jednotky plynúce z funkcie rekreácie sa viažu na predpokladanú návštevnosť (krátkodobé a dlhodobé nároky statickej dopravy). Bilančnými jednotkami vyplývajúcimi z funkcie vybavenosti sú úžitkové a odbytové plochy, počet zákazníkov a počet zamestnancov.

Pri stanovení bilančných nárokov na statickú dopravu návrh vychádzal z ČSN 73 6110. V zmysle článku 16.310 boli stanovené redukčné súčinitele :

$k_a=1,2$ stupeň automobilizácie 1:2,0

$k_v=1,1$ sídlo nad 100 000 obyvateľov

$k_p=0,8$ zóna s vyššou vybavenosťou (celomestský význam)

$k_d=1,0$ deľba dopravnej práce IAD/ostatné 35:65

$k_{cel}=1,056$

Bilancie, územné rozloženie a potreby statickej dopravy sú uvedené v tabuľke 7 a 7a).

6.2.4 Nemotorová doprava

Pešia a cyklistická doprava reprezentuje v území významný podiel v rámci vnútrozónalnej dopravnej práce. Zdrojové miesta pešej dopravy korešponujú:

- s priestormi súvisiacimi s prestupovými miestami a zastávkami systému hromadnej dopravy*
- so zariadeniami s väčšou koncentráciou osôb (vyššia občianska vybavenosť)*
- s priestormi voľnej i viazanej rekreácie*

Riešenie nemotorovej dopravy v rámci riešeného územia je potrebné hľadať v systémových opatreniach, ktoré by postupne umožňovali vytvorenie siete peších a cyklistických trás i mimo hlavný priestor motorovej dopravy. Sieť nemotorových peších komunikácií je v návrhu vytvorená z trás:

pozdlž komunikácie na Studenej a Pestovateľskej ulici

pozdlž obslužných komunikácií nižšieho dopravného významu C1 a C2, C3

v rámci dopravne upokojených plôch v rekreačnom zázemí

Dopravný režim v zóne vytvára podmienky na segregovaný systém pešieho pohybu. Segregované pešie trasy sú dominujúce vo vnútrozónálnom rekreačnom priestore.

Šírkové usporiadanie peších chodníkov je základným dopravno-technickým kritériom. Šírku chodníkov návrh uvažuje v min. dimenzii 2000 – 2250mm.

S ohľadom na konfiguráciu terénu v celomestskom rozmere i rozmiestnenie urbanistických prvkov s cieľovým charakterom v riešenom území (vybavenosť, rekreácia) možno očakávať trendy postupného rozširovania bicyklovej dopravy. Toto dáva predpoklady k významnejšiemu postaveniu bicyklovej dopravy ako jedného zo základných dopravných systémov v riešenom území. Rozhodujúcim pre zavedenie tohto systému v území je dostatočná ponuka cyklistických komunikácií a ich previazanosť s celomestským a regionálnym systémom.

V rámci celomestskej koncepcie rozvoja cyklistickej dopravy je vytvorená sieť hlavných a vedľajších cyklistických trás. V prevádzkovo súvisiacom území je hlavná cyklistická trasa

vedená pozdĺž Vajnorskej ulice. Hlavná trasa smeruje do mestskej časti Vajnory. Vajnory tvoria východiskové miesto trasy Malokarpatsko-šúrskej cyklomagistrály (Vajnory-Rača-Svätý Jur-Pezinok). Zo strany Trnávky nadväzuje cyklistická trasa na prepojenie Podunajské Biskupice (východná radiála) – Trnávka - Zlaté Piesky.

Vedľajšie trasy cyklistickej dopravy sú koncipované do prepojenia Ivánska - Cesta na Senec. Trasa je vedená po Pestovateľskej a Studenej ulici. Rekreačná zóna ZLATÉ PIESKY je cieľovým i tranzitným miestom. Na prekonanie bariéry tvorenej dopravným koridorom zbernej komunikácie Cesta na Senec sa využívajú nadchody. Z technického hľadiska sú cyklistické chodníky navrhnuté ako segregované obojsmerné so šírkou 3000mm, výnimočne 2500mm

6.3 Ochranné pásma dopravných zariadení

Ochranné pásma dopravných zariadení sa v riešenom území viažu len na administratívne ochranné pásma automobilovej a leteckej dopravy. Ochranné pásma automobilovej dopravy sa týkajú diaľnice a cesty I. triedy, ktoré v súčasnosti prechádzajú okrajom riešeného územia. Administratívne ochranné pásma ciest vyššieho administratívneho významu je sledované v extravilánovej časti územia a znamená čiastočné obmedzenia v stavebnej aktivite, vyžadujúci si súhlas správcu ciest. Hranica ochranného pásma cesty I. triedy je vo všeobecnosti vo vzdialenosti 50 m od stredu krajného jazdného pásu. Hranica ochranného pásma diaľnice je vo všeobecnosti vo vzdialenosti 100 m od stredu krajného jazdného pásu. *S ohľadom na polohu diaľnice a cesty I. triedy administratívne ochranné pásma nie je sledované.* Z pohľadu polohy a predpokladaných funkcií je nutné uvažovať s hygienickými ochrannými pásmami pri zhodnotení negatívnych vplyvov účinkov dopravy na územie.

Výškové obmedzenia

Celé riešené územie zóny sa nachádza v ochranných pásmach letísk Vajnory a M.R. Štefánika. Z porovnaní ochranných pásiem je kritickejšie pre územie zóny OP letiska M.R.Štefánika. Obmedzujúce vplyvy prevádzky letiska M.R.Štefánika sa týkajú priamych obmedzení z titulu ochranných pásiem a obmedzení nepriamych, viažucich sa na hygienické podmienky vychádzajúce z negatívnych dopadov prevádzky leteckej dopravy. V rámci riešeného územia je potrebné rešpektovať ochranné pásma rôznych druhov týkajúce sa

- *ochranných pásiem so zákazom stavieb*
- *ochranných pásiem s výškovým obmedzením stavieb*
- *ochranných pásiem ornitologických (pásma C)*

Výškové obmedzenia vyplývajúce z prekážkových rovín :

- *prekážkovej roviny vzletového a približovacieho priestoru (kurz 13)*
- *kuželovej prekážkovej plochy (n.v. 172-272 m - sklon 4%)*
- *vnútornej vodorovnej prekážkovej roviny (n.v. 172 m)*

Vplyv prevádzkovania leteckej dopravy letiska M.R.Štefánika na životné prostredie riešeného územia je daný smerovaním trajektórií vzletových a pristávacích letov. Riešené územie priamo nadväzuje na kurz 13-31 vzletového a pristávacieho priestoru. Súčasťou tohto kurzu je zakrivená letová trajektória s predpokladom zvyšujúcej sa dennej frekvencie.

Od VZP dráhy RWY 13/31 má letisko vo vzdialenosti 1300m zámer vybudovať paralelnú dráhu 13L/31R. Tento zámer sa zatiaľ nie je schválený, ale je potrebné s ním uvažovať. Z hľadiska kvalít životného prostredia odľahčenie kapacít z dráhy RWY 13/31 by mohlo územiu Zlatých pieskov pomôcť.

