

## VIII. WAHRSCHEINLICH WICHTIGE GRENZÜBERSHREITENDE ENVIRONMENTALE EINFLÜSSE EINSCHLIESSLICH DER EINFLÜSSE AUF DAS GESUNDHEIT

Im Rahmen der für die Zwecke der RPUM BSK durchgeführten Analyse der Verkehrsbeziehungen wurde die Anzahl der täglichen Fahrgäste durch einzelne Verkehrsträger in die Nachbarländer in Richtung Republik Österreich (AT) und Richtung Republik Ungarn (HUN) überprüft. Die Anzahl der täglichen Passagiere mittels der einzelnen Verkehrsmittel in und aus den Nachbarländern ist in der folgenden Tabelle aufgeführt.

*Tabelle 85: Anzahl der täglichen Passagiere nach Verkehrsmitteln in und aus benachbarten BSB-Ländern*

Fahrerichtung	Anzahl der Passagiere, die mit dem Nahverkehr pro Tag fahren	Anzahl der täglichen Passagiere mit dem Auto (individueller Autoverkehr IAV)	Anzahl der täglichen Fahrgäste mit der Bahn
AT →BA	2107	3590	3590
AT←BA	2216	3410	3410
HUN →BA	64	430	430
HUN←BA	48	408	408

*Quelle: Dopravcovia, SSC, ZSSK, RegioJet, in Zhotovitel' RPUM BSK, 2019*

Die meisten Passagiere überqueren die Grenze mit Republik Österreich. Die Analyse zeigt die deutliche Dominanz von IAV gegenüber den anderen Verkehrsmittel.

Im Rahmen der Maßnahmen der RPUM BSK im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Verkehrsinfrastruktur wird vorgeschlagen, neue Kapazität zu bauen bzw. Kapazität einiger bestehender Verkehrsverbindungen mit Nachbarländern zu erweitern.

Tabelle 86: BCP-RPUM-Maßnahmen zur Fertigstellung der Verkehrsinfrastruktur mit den Nachbarstaaten

SŠ	Bekannt. Maßnah.	Der betrachtete Transportkorridor	Potenziell erhebliche Risiken oder erhebliche negative Auswirkungen auf Schutzgebiete an der Grenze
<b>Maßnahme: Straßen- und Autobahninfrastruktur (siehe Artikel 6. NČ)</b>			
AT	C13	Autobahn D4 Bratislava, Devínska Nová Ves - Staatsgrenze SR/AT (3,17 km)	kreuzt SKCHVU016 Záhorské Pomoravie kreuzt SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy kreuzt RL Alúvium Moravy in der Nähe von AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) in der Nähe von AT1202000 March-Thaya-Auen (AT)
AT	C23	Straßenbrücke Marchfeld - Záhorie (0,354 km)	tritt in SKUEV0314 Morava tritt in SKCHVU016 Záhorské Pomoravie kreuzt RL Alúvium Moravy in der Nähe von AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) in der Nähe von AT1202000 March-Thaya-Auen (AT)
<b>Maßnahme: Bahnverkehr ( Siehe Artikel 4. NČ)</b>			
AT	K2	Elektrifikation der Eisenbahnstrecke an der Strecke Devínska Nová Ves – Marchegg (5,89 km)	in der Nähe und kreuzt SKCHVU016 Záhorské Pomoravie in der Nähe und kreuzt SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy kreuzt RL Alúvium Moravy in der Nähe von AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) in der Nähe von AT1202000 March-Thaya-Auen (AT)
AT	K14	in die Kapazität bringen, Petržalka (außerhalb) – Grenze AT (1,7 km)	-
HUN	K21	Bratislava-Petržalka – Rusovce – Staatsgrenze HUN (14,7 km)	in der Nähe von SKCHVU029 Sysľovské polia (SR) in der Nähe von SKCHVU007 Dunajske luhy (SR) in der Nähe von SKUEV0269 Ostrovné Lúčky (SR) in der Nähe von HUFH10004 Mosoni-sík (HUN) in der Nähe von HUFH30004 Szigetköz (HUN)
AT	K24	den Bereich Devínska Nová Ves (außerhalb) - Staatsgrenze AT (3,5 km) in die Kapazität bringen	Kreuzt SKCHVU016 Záhorské Pomoravie Kreuzt SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy kreuzt RL Alúvium Moravy in der Nähe von AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) in der Nähe von AT1202000 March-Thaya-Auen (AT)

Erläuterungen: : SŠ – Nachbarland, OO – Bezeichnung der Maßnahme, , RL – Ramstarslokalität

Der Bau der vorgeschlagenen RPUM-BSB-Maßnahmen wird sich kurzfristig auf die Faktoren Wohlbefinden und Umweltqualität auswirken. Dies schließt hauptsächlich erhöhten Lärm,

Vibrationen, Staubigkeit, Luftschadstoffe ein. Die Bauarbeiten können auch Verkehrsbeschränkungen verursachen. Diese Auswirkungen sind vorübergehend und beziehen sich hauptsächlich auf die Erdarbeiten. Sie werden sich auf der Baustelle und entlang der Baustellenwege widerspiegeln.

Durch die Effektivierung, der zwischenstaatlichen Verkehrsverbindungen auf den vorgeschlagenen Strecken werden sie attraktiver, was zu einer Zunahme der Verkehrsintensität auch auf Straßen oder Eisenbahnen in Nachbarstaaten führt, was die Bevölkerung in ihrer Umgebung vor allem durch Luftverschmutzung, Lärm und Vibrationen beeinträchtigen wird. Im Rahmen der Projektvorbereitung neuer Transportabschnitte müssen Lärmstudien und Dispersionsstudien zur konkreten Lösung neuer Konstruktionen erstellt werden.

Die RPUM BSK schlägt Maßnahmen vor, die zur Linderung von Kapazitätsproblemen im Verkehrsnetz beitragen werden (indem die Aufteilung der Verkehrsarbeit von derzeit 30% (öffentlicher Personenverkehr) - 70% (individueller PKW-Verkehr) auf die vorgeschlagenen 50% - 50% im Jahr 2050 geändert wird), um die Leistung des Verkehrsnetzes im Jahr zu steigern. RPUM BSK umfasst auch die Maßnahmen zur Modernisierung des Kraftfahrzeugparks und zur Änderung der Kraftstoffbasis zugunsten kohlenstoffarmer Kraftstoffe. Die wichtigsten potenziellen Auswirkungen des bewerteten Plans werden in der Verringerung der Lärmbelastung, der Vibration und der Schadstoffemissionen sowie in der Erhöhung der Verkehrssicherheit liegen. Die grenzüberschreitenden Auswirkungen können die Luftqualität geringfügig verbessern.

Die vorgeschlagenen Verkehrsverbindungen mit den Nachbarstaaten verlaufen durch Schutzgebiete, die mit den Flüssen Donau und Morava verbunden sind, die Teil des NATURA 2000-Netzes in Ramsar-Lokalitäten sind. Die Liste der betroffenen Schutzgebiete ist in Tabelle 78 aufgeführt. Der Bau und Betrieb der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur kann je nach Naturbedingungen die Eingriffe in besonders geschützte Gebiete und Lokalitäten des Systems Natura 2000, Lebensraumabdeckung, Lebensraumfragmentierung, Ökosysteme, Sterblichkeit, Störung und Risiko der Ausbreitung invasiver Arten erfordern. Gemäß der Richtlinie über Biotope müssen die Auswirkungen eines vorgeschlagenen Plans oder Projekts, die erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete haben könnten, vor der Genehmigung der Aktivität einem geeigneten Bewertungsmechanismus unterzogen werden. Das Ergebnis der entsprechenden Bewertung ist die Grundlage für die spätere Genehmigung.

Insbesondere die Maßnahmen, die an der Donau und in Mähren, wo sie ein Grenzstrom sind, durchgeführt werden, werden grenzüberschreitende Auswirkungen auf die Gewässer haben. Die Bauarbeiten, die Zunahme des Schiffsverkehrs kann sich in einer Änderung des qualitativen und quantitativen Zustands des Gewässers niederschlagen, die sich weiterhin manifestieren kann, einschließlich des Teils, der außerhalb der Grenzen des Gebiets der Slowakischen Republik liegt.

Die Umfassende Bewertung der Auswirkungen einer bestimmten vorgeschlagenen Maßnahme für die Verkehrsinfrastruktur, wenn es sich um eine Aktivität handelt. Die Änderung im Anhang Nr. 8 des Gesetzes Nr. 24/2006 Slg. in z.n.p. wird durch eine gesonderte Folgenabschätzung der vorgeschlagenen Tätigkeit gemäß Gesetz Nr. 24/2006 Slg. v z.n.p. basierend auf einer spezifischen technischen Lösung und Kenntnis der natürlichen Bedingungen. Die vorgeschlagenen technischen Maßnahmen, die die derzeit geltenden gesetzlichen Anforderungen erfüllen, werden sicherstellen, dass negative Auswirkungen des vorgeschlagenen Verkehrsbaus auf die betroffenen Umweltkomponenten und die betroffene Bevölkerung beseitigt werden.

## **IX. NICHT - TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER ZUR VERFÜGUNG GESTELLTEN INFORMATIONEN**

Der vorgelegte Bewertungsbericht, erstellt gemäß Gesetz Nummer 24/2006 der Gesetzessammlung zur Umweltverträglichkeitsprüfung und zu Änderungen bestimmter Rechtsakte in der geänderten Fassung enthält die Schlussfolgerungen der Folgenabschätzung des vorgeschlagenen Strategiedokuments "Regionalplan für erhaltbare Mobilität des selbstverwalteten Bezirks Bratislava" zu Umwelt und menschlicher Gesundheit.

Das Strategiedokument soll den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in der Region gerecht werden und gleichzeitig ihre Lebensqualität verbessern. Das Hauptziel des Dokuments wird darin bestehen, den Verkehr auf organisatorischer, betrieblicher und infrastruktureller Ebene zu behandeln, wobei der Schwerpunkt auf dem öffentlichen Personenverkehr und dem nicht motorisierten Verkehr sowie auf dem effizienten Einsatz neuer intelligenter Verkehrssystemtechnologien liegt, um einen umwelt- und finanziell verträglichen Verkehr unter Beachtung der Grundprinzipien einer nachhaltigen Mobilität sicherzustellen.

### **Inhalt des strategischen Dokuments**

Die Vision von Mobilität, Zielen und Maßnahmen im Verkehrsnetz des Bezirks Bratislava (Teil IV RPUM BOD) basiert auf dem analytischen Teil (Teil III RPUM BOD), der sich auf die Analyse der gesammelten Daten (Teil I RPUM BOD) und der Umfragedaten (Teil II RPUM BOD) konzentriert. In Anbetracht der Art des Strategiedokuments sind die vorgeschlagenen Maßnahmen weitgehend allgemein charakterisiert, was jedoch der strategischen Ebene des Konzepts entspricht.

RPUM BOD wird in einer Variante verarbeitet und bewertet. Die vorgeschlagene Variante ist eine maximalistische Variante (Do-All), die alle Konstruktionen enthält, die bis 2050 realisiert werden können. Dies wird mit der Zero-Do-Option verglichen, bei der das BSB-Transportnetz aus dem aktuellen Status mit dem Zusatz von besteht Abschnitte im Bau oder Abschnitte, deren Bau bereits vertraglich oder anderweitig festgelegt ist.

Die Definition einer Mobilitätsvision ist eine der Säulen bei der Entwicklung einer Strategie für ein optimal funktionierendes BSB-Transportsystem. Weitere Säulen sind strategische Ziele, spezifische Ziele, Maßnahmen und spezifische Maßnahmen.

- Vision der Mobilität – der allgemeine Stand der Verkehrsmobilität und der Idee der zukünftigen Entwicklung und der Entwicklung des Verkehrssystems des Bezirks Bratislava
- Strategische Ziele – Beschreibung der Änderungen (der höheren Ziele) zur Erfüllung der definierten Visionen
- Spezifische Ziele – spezifische Instrumente zur Erreichung der strategischen Ziele
- Maßnahmen – allgemeine Aktivitäten, die zu bestimmten Zielen beitragen. Die Maßnahmen sind von der Art der Infrastrukturprojekte oder der administrativen oder Organisationsprozesse / Änderungen des Organisationssystems.

RPUM BSK definiert die grundlegenden strategischen Ziele für den Verkehrsbereich. Diese Ziele bestehen aus Prioritätsachsen, und nur wenn diese gemäß den vorgeschlagenen Maßnahmen eingehalten werden, kann die Erfüllung spezifischer Werte von Indikatoren erreicht werden, so dass die Entwicklung und der Erfüllungsgrad im Vergleich zur aktuellen Situation überwacht werden können.

Die strategischen Ziele für den Verkehrssektor im BSB, die auf die analysierten Probleme des R-BOD-Transportsystems reagieren, lauten wie folgt.

1. **Verbesserung der Luftqualität, Verringerung des CO<sub>2</sub>-Spur (Minderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima) und Steigerung der räumlichen Effektivität des Verkehrs:** Das strategische Ziel besteht darin, die räumlichen Anforderungen an die Besetzung des Gebiets durch die Verkehrsinfrastruktur zu verringern. öffentlicher Raum mit Transportmitteln. Für den Transport einer Person wird bei Elektrofahrzeugen kleineren Raum benötigt, bei Personenkraftwagen mit geringer Belegung am meisten. Gleichzeitig besteht das strategische Ziel darin, den CO<sub>2</sub>-Spur zu verringern und damit die Umwelt zu verbessern.

*Die spezifischen Ziele zur Erreichung dieses strategischen Ziels sind wie folgt:*

- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und Entwicklung des Schienenverkehrs
- Förderung von zu Fuß laufen und Radfahren
- Optimierung der Stadtversorgung
- Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums
- Reduzierung der Luftverschmutzung durch mobile Quellen und Reduzierung von Lärm und CO<sub>2</sub>-Spur
- Verbesserung der menschlichen Gesundheit

2. **Verbesserung der Leistung, Zuverlässigkeit und Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs:** Das strategische Ziel verfolgt eine allgemeine Steigerung der Effizienz des Verkehrssystems, insbesondere durch Nutzung der multimodalen Kette (Synergie), Optimierung des derzeitigen Systems durch Nutzung verfügbarer Kapazitäten und Verringerung der Auswirkungen von Verkehrsüberschüssen wie Verkehrsunfällen oder vorübergehender Kapazitätsreduzierung bei Schließung.

*Die spezifischen Ziele zur Erreichung dieses strategischen Ziels sind wie folgt:*

- Verbesserung der Verbindung zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen Verkehrsträgern sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern in der VOD
- Verringerung der Empfindlichkeit und Verringerung von Kapazitätsproblemen im Verkehrsnetz
- Verbesserung des Zugangs zu Verkehr, Verkehrsinfrastruktur und öffentlichen Räumen für verschiedene Bevölkerungsgruppen
- Verbesserung der statistischen Datenerfassung und ihre Registratur
- Erhöhung den Passagierkomfort

3. **Erhöhung der Sicherheit:** Das strategische Ziel zielt darauf ab, die Sicherheit und Widerstandsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems zu erhöhen, insbesondere indem die Auswirkungen auf die Gesundheit und das Leben von Personen bei Unfällen oder Zwischenfällen wie Natur- oder Sicherheitsvorfällen verringert werden.

*Die spezifischen Ziele zur Erreichung dieses strategischen Ziels lauten wie folgt:*

- Modernisierung der veralteten Verkehrsinfrastruktur
- Reduzierung von Verkehrsunfällen
- Sensibilisierung für Verkehrskompetenz

4. **Steigerung der finanziellen Nachhaltigkeit:** Das strategische Ziel zielt darauf ab, die Nachhaltigkeit der Investitionen und der operativen Finanzierung zu verbessern und das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben zu verbessern, einschließlich der Gewährleistung der Stabilität von Einnahmen und Ausgaben.

*Die spezifischen Ziele zur Erreichung dieses strategischen Ziels sind wie folgt:*

- Gewährleistung der finanziellen Tragfähigkeit des Verkehrssystems
- Unterstützung für eine nachhaltige Entwicklung der Region
- Gewährleistung der prozessualen Mobilitätsunterstützung

Nach der Festlegung der Gesamtvision im Verkehrsbereich in der Region Bratislava und der Festlegung von Zielen zur Beseitigung der ungünstigen Situation in diesem Sektor werden im RPUM BOD spezifische Maßnahmen vorgeschlagen, um die analysierten Probleme zu beseitigen und gleichzeitig die Vision der Mobilität zu erfüllen und Ziele festzulegen.

RPUM BOD schlägt keine spezifischen territorialen Leitlinien für die vorgeschlagenen Verkehrskorridore vor. Angesichts des breiten Umfangs des Strategiedokuments konzentriert sich die Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen insbesondere auf die insgesamt möglichen Auswirkungen des Konzepts auf wichtige Umwelt- und Gesundheitskomponenten, um potenzielle Risiken oder Chancen im Zusammenhang mit der Umsetzung dieses Plans zu ermitteln.

### **Zusammenfassung der Umwelt- und Gesundheitsverträglichkeitsprüfung des Strategiedokuments**

Der SEA-Prozess begann mit der Veröffentlichung der Strategic Dokument Communication im September 2019. Die Ankündigung wurde am 9. September 2019 auf der Website des Umweltministeriums [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk) veröffentlicht. Der gemäß § 6 Abs. 1 der Gesetzesmitteilung in den Massenmedien. Insgesamt gingen 14 Stellungnahmen der betroffenen Behörden ein. Am 17. Oktober 2019 wurde gemäß § 8 des Gesetzes der Umfang der Bewertung mit dem öffentlichen Auftraggeber und den betroffenen Behörden erörtert. Der Bewertungsumfang wurde vom MoE SR am 17. Oktober 2019 unter der Nummer 66753/2019-1.7/ac, 53838/2019, 53839/2019-int herausgegeben. Anschließend wurde die RPUM- und SOH-Verarbeitung dieses Dokuments fortgesetzt.

### **Hauptergebnisse**

Erwartete positive Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen von RPUM BOD auf die Umwelt und die öffentliche Gesundheit:

- Verringerung der Verkehrsintensität hauptsächlich aufgrund der allmählichen Verringerung des Anteils des Automobilverkehrs an der gesamten Transportarbeit durch Bevorzugung von öffentlichem Personenverkehr und nicht motorisiertem Verkehr (Verringerung der Straßenkapazität durch Schaffung der vorbehaltenen Fahrspuren für den öffentlichen Personenverkehr) Nicht-ökologische Fahrzeuge für bestimmte Zonen und Währungsbeschränkungen (z. B. Ausweitung der Maut auf Straßen der unteren Klasse, Einführung von Mautgebühren in die Innenstadt, fortschrittliche Parksyste, Ausbau und Verbesserung des integrierten Verkehrssystems und andere) infolge der Umleitung des Transitverkehrs nach außerhalb und bebauten Gebiete der Städte und Gemeinde, aufgrund der Verbesserung des Zustands und der Qualität der Verkehrsinfrastruktur aufgrund der Entwicklung des regulären Personenverkehrs auf der Donau. Das Hauptziel bei der Schaffung des RPUM-BSB bestand darin, die Verteilung der Transportarbeiten von derzeit 30% (VOD) - 70% (IAD) auf die vorgeschlagenen 50% - 50% im Jahr 2050 zu ändern, wobei sich die einzelnen Zeiträume teilweise änderten.
- Reduzierung der Schadstoffemissionen aufgrund der Verringerung der Verkehrsintensität und der schrittweisen Modernisierung und Dekarbonisierung des Autotransports (alternative Kraftstoffe, insbesondere Elektrofahrzeuge, Hybridantriebe, Antriebe für gasförmige Kraftstoffe, dies gilt insbesondere für öffentliche Personenbusse).

- Reduzierung der Lärmbelastung und Vibrationen hauptsächlich aufgrund der Verringerung der Verkehrsintensität, aufgrund der Umleitung des Transitverkehrs außerhalb der Zentren und bebauten Gebiete von Städten und Gemeinden, aufgrund der Verbesserung des Zustands und der Qualität der Verkehrsinfrastruktur.
- Verringerung der Verkehrsunfälle durch bessere Organisation und Verbesserung der Infrastruktur (Erhöhung der Sicherheit der Straßeninfrastruktur, Erhöhung der Sicherheit im öffentlichen Personenverkehr, Verringerung der Verkehrsunfallraten für gefährdete Verkehrsteilnehmer).
- Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern aufgrund der Verbesserung und Vervollständigung der Infrastruktur (Maßnahmen zur Verringerung von Verkehrsunfällen, zum Bau getrennter Radwege, zur Unterstützung von Radfahrern im öffentlichen Personenverkehr, zum Bau von Parkplätzen für Fahrräder und Fahrten, zur Erweiterung des Bikesharing und andere).
- Zunahme der körperlichen Aktivität der Bevölkerung (Entwicklung eines umfassenden Radwegenetzes, gezielte Entwicklung des Freizeitwassertransports und der damit verbundenen Küsteneinrichtungen und anderer Einrichtungen).

Die wichtigsten negativen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen von RPUM BOD auf die Umwelt und die öffentliche Gesundheit:

- Kurzfristige Auswirkungen beim Bau der Verkehrsinfrastruktur - Lärm, Vibration, Staubigkeit, Verkehrsbeschränkungen, Abfallerzeugung (überschüssige Erdmaterialien).
- Dauerhaftes Engagement von Land- und Waldböden.
- Auswirkungen auf die Gesteinsumgebung (potenzielle Risiken für Hangstabilität, Aktivierung von Erdbeben, Erosion, Beschleunigung der Verwitterung).
- Anforderungen an die Bereitstellung von Rohstoffen für den Bau der Verkehrsinfrastruktur.
- potenziell widersprüchliche territoriale Zusammenstöße mit Gebieten, für die ein spezifischer Wasserschutz angewendet wird.
- Beeinflussung der hydromorphologischen Bedingungen von Wasserläufen (technische Eingriffe, die das Profil von Wasserlauftrögen beeinflussen), Beeinflussung des Regimes von Oberflächenwasserläufen, Beeinflussung der Qualität von Oberflächenwasserläufen.
- Auswirkungen auf das Grundwasser (Senkung des Grundwasserspiegels, möglicherweise Einfluss auf den Ertrag von Grundwasserressourcen und Lebensräumen in Abhängigkeit vom Wasserregime - insbesondere beim Bau von Tunneln und Kerben).
- Der Bau und Betrieb der von RPUM BOD vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur kann abhängig von den natürlichen Bedingungen Eingriffe in besonders geschützte Gebiete und Gebiete des Natura 2000-Netzes, die Erfassung von Lebensräumen, die Fragmentierung von Lebensräumen, Ökosysteme, Sterblichkeit, Störung und das Risiko der Ausbreitung invasiver Arten erfordern.
- Umleitung von Verkehrskorridoren, Bau von Parkplätzen (P + R, B + R, K + R), TIOP kann in einigen Fällen negative Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Vibrationen, Emissionen, Landschaftsbild) auf Gebiete umleiten, die ursprünglich nicht von ihnen betroffen waren.
- Abfallerzeugung bei der Erneuerung der Flotte und beim Wiederaufbau der Verkehrsinfrastruktur.

Umfassende Bewertung der Auswirkungen einer bestimmten vorgeschlagenen Maßnahme für die Verkehrsinfrastruktur, wenn es sich um eine Aktivität handelt. Änderung in Anhang Nr. 8 des Gesetzes Nr. 24/2006 Slg. in z.n.p. wird durch eine gesonderte Folgenabschätzung der

vorgeschlagenen Tätigkeit gemäß Gesetz Nr. 24/2006 Slg. v z.n.p. basierend auf einer spezifischen technischen Lösung und Kenntnis der natürlichen Bedingungen. Die vorgeschlagenen technischen Maßnahmen, die die derzeit geltenden gesetzlichen Anforderungen erfüllen, werden sicherstellen, dass negative Auswirkungen des vorgeschlagenen Verkehrsaufbaus auf die betroffenen Umweltkompartimente und die betroffene Bevölkerung beseitigt werden.

In der folgenden Tabelle sind die Auswirkungen der vorgeschlagenen RPUM-BSB-Maßnahmen auf die einzelnen Umweltkomponenten einschließlich der Gesundheit zusammengefasst.

Um die Bedeutung der Auswirkungen zu bewerten, haben wir eine 5-Grad-Bewertungsskala gewählt:

- 0 – keine oder minimale Auswirkung,
- 1 (+/-) - unbedeutende, vernachlässigbare lokale Auswirkungen, weniger signifikante Auswirkungen,
- 2 (+/-) - geringe Auswirkung - mittlere Auswirkung mit größerer territorialer Abdeckung, die eine größere Bevölkerung betrifft,
- 3 (+/-) - erhebliche Auswirkungen, Auswirkungen, die sich auf die Umwelt insgesamt auswirken.

*Bewertung der Auswirkungen der vorgeschlagenen RPUM-BSB-Maßnahmen auf einzelne Umweltkomponenten, einschließlich der Gesundheit*

Angabe der Maßnahme	Bemerkung	Maßnahme	Atmosphäre	Lärm, Vibration	Bevölkerungsgesundheit	Wasserbedingungen	Böden	Rock Umgebung	Natur, Biota, Landschaft	Klimatische Bedingungen	Abfall
		<b>4. GEBÄUDE DES KÖRPERVERKEHRSSYSTEMS BIS 2050</b>									
		<b>4.1. Schienenverkehr</b>									
		<i>4.1.1. Hauptkonstruktionen im Schienenverkehr</i>									
		<i>4.1.2. Schiene und kombinierter Transport</i>									
<b>K1</b>	2025 (NV)	<i>Teilweise Steigerung der Durchsatzleistung der Bahnstrecke Bratislava-Nové Mesto - Dunajské Streda, nämlich Bau der Niederlassung Ružinov, Wiederaufbau der Bahnstrecke am Bahnhof Nové Košariská für den Güterverkehr (10,62 km)</i>	+2	+2	+2	-3	-2	-2	-2	+2	-2
<b>K2</b>	2025 (NV)	<i>Elektrifizierung der Eisenbahnlinie im Abschnitt Devínska Nová Ves – Marchegg (5,89 km)</i>	+2	+2	+2	-1	-2	-2	-3	+2	-2
<b>K3 (K3A)</b>	2030 (NV)	<i>Modernisierung der Eisenbahnlinie 110 Devínska Nová Ves (außen) - Kúty in zwei Etappen, die erste Etappe erfolgt nach Malacky (24,33 km)</i>	+2	+2	+2	-3	-3	-2	-3	+2	-2
<b>K4</b>	2025 (MV)	<i>Modernisierung des Bahnhofs Bratislava hl. st. (0,8 km)</i>	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1

Angabe der Maßnahme	Bemerkung	Maßnahme	Atmosphäre	Lärm, Vibration	Bevölkerungsgesundheit	Wasserbedingungen	Böden	Rock Umgebung	Natur, Biota, Landschaft	Klimatische Bedingungen	Abfall
K5	2025 (MV)	2. Spur Bratislava hl. st. (außerhalb) - Bratislava - Nové Mesto (3,5 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K6	2025 (MV)	Modernisierung der Sektion Devínska Nová Ves - Bratislava – Lamač (8,02 km)	+3	+3	+3	-1	-2	-1	-2	+3	-1
K7	2025 (MV)	Teilweise Erhöhung des Durchsatzes auf Linie 120 Bratislava -Rača - Trnava (46,14 km)	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2
K7A	2030 (MV)	Die Kapazität der Linie 120 Bratislava -Rača – Trnava (46,14 km)	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2
K8	2025 (MV)	Teilmaßnahmen zur Steigerung des Durchsatzes Vajnory – Senec (15,65 km)	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2
K9	2025 (MV)	Rekonstruktion der Transferstelle Vinohrady / Vororte (0,6 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K10	2030 (MV)	Wiederaufbau des Bahnhofs (0,5 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K11	2030 (MV)	Modernisierung der Eisenbahnlinie 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo (134,9 km)	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2
K12	2030 (MV)	Kapazität von Neustadt (außerhalb) – Podunajské Biskupice (8,3 km)	+2	+2	+2	-3	-2	-1	-2	+2	-1
K13	2030 (MV)	Kapazität von Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (mit der Strecke nach Šamorín) (17,62 km)	+3	+3	+3	-3	-2	-2	-2	+3	-2
K14	2030 (MV)	Kapazität von Petržalka (außen) - Grenze AT (1,7 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K15	2030 (MV)	Verbindung zum Flughafen von M.R. Štefánik mit neuem Streckenabschnitt (12,6 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K16	2030 (MV)	Hauptbahnhof Bratislava (außerhalb)– Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory (7,18 km)	+3	+3	+3	-1	-1	-1	-1	+3	-1
K17	2030 (MV)	Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava – Vajnory (5,53 km)	+2	+2	+2	-1	-1	-1	-1	+2	-1
K18	2030 (MV)	Bratislava-Nové Mesto (außerhalb) – Bratislava-Petržalka (10,7 km)	+2	+2	+2	-1	-1	-1	-3	+2	-1
K19	2030 (MV)	Bratislava Vorort –Bratislava-Filiálka – Bratislava-Nivy (2,3 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K20	2035 (MV)	Bratislava-Vajnory (außerhalb) – Chorvátsky Grob – Pezinok (13,8 km)	+1	+1	+1	-1	-3	-2	-3	+1	-2
K21	2035 (MV)	Bratislava-Petržalka – Rusovce – Staatsgrenze HUN (14,7 km)	+1	+1	+1	-3	-3	-2	-2	+1	-2
K22	2035 (MV)	Kapazität und Modernisierung des Abschnitts Hauptbahnhof Bratislava (außerhalb) - Lamač (außerhalb) (5,37 km)	+3	+3	+3	-1	-1	-1	-2	+3	-1
K23	2035 (MV)	Kapazität des Abschnitts Bratislava – Lamač – Devínska Nová Ves (8,02 km)	+3	+3	+3	-1	-2	-1	-2	+3	-1

Angabe der Maßnahme	Bemerkung	Maßnahme	Atmosphäre	Lärm, Vibration	Bevölkerungsgesundheit	Wasserbedingungen	Böden	Rock Umgebung	Natur, Biota, Landschaft	Klimatische Bedingungen	Abfall
K24	2035 (MV)	Kapazität des Abschnitts Devínska Nová Ves (außerhalb) - Staatsgrenze SK/AT (3,5 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-3	+1	-1
K25	2035 (MV)	Devínske jazero – Stupava, oder abweichende Strecke zwischen Bory und Stupava (6,56 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-2	+1	-1
K26	2040 (MV)	Pezinok - Modra – Smolenice (29,37 km)	+2	+2	+2	-3	-3	-2	-3	+2	-2
K27	2040 (MV)	Plavecký Mikuláš – Jablonica (14,64 km)	+1	+1	+1	-2	-3	-2	-2	+1	-2
K28	2040 (MV)	Lozorno (außerhalb) - Stupava (außerhalb) (9,56 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-2	+1	-1
K29/ E29	2050 (MV)	Bahn- / Straßenbahnverbindung Bratislava-Filiálka / Bratislava-Nivy mit Petržalka (nach K19) (6,7 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K30	2030 (MV)	Modernisierung des Bahnhofs Bratislava-Vajnory	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K31	2030 (MV)	Kapazität Bratislava Vorort - odb. Močiar	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K32	2030 (MV)	Bahnverbindung des ÚNS-Bahnhofs mit EUROVEA	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
		Alternative Lösung (K7A+K11) Neue Linie von Bratislava für den Personen- und Güterfernverkehr im Bereich zwischen den Linien 120 und 130 mit anschließender Abzweigung nach Galanta und Trnava.									
		<b>4.2. Straßenbahnverkehr - Erweiterung und Modernisierung von Straßenbahngleisen</b>									
E1	2025 (NV)	Bosákova – Janíkov Dvor (3,55 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E2	2025 (MV)	Erweiterung von Ružinov Radiale nach TIOP Ružinov (0,8 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E3	2025 (MV)	Verlängerung der Dúbravsko-karloveská Radiale nach TIOP Bory (1,2 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E4	2025 (MV)	Verbindung von Šafárik Platz über Košická ul. mit der Beteiligung an der Ružinov Radiale (3,2 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E5	2030 (NV)	Verbindung Košice - Bahnhof Podunajské Biskupice in Kontakt mit P + R und TIOP Prístavný most (8,97 km)	+1	+1	+1	-3	-1	-1	-2	+1	-1
E6	2035 (MV)	Verlängerung der Radialstraße von Vajnorská zum Bahnhof von Vajnory (1,95 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E7	2040 (MV)	Verbindung der Radialen Vajnorská und Račianska durch den Bezirk Vajnory	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-1	+1	-1
E8	2040 (MV)	Dúbravská Radialstraße von Bory nach VW und DNV, eventuelle Verlängerung nach Stupava (5,61 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E9	2040 (MV)	Dúbravská Radialstraße von TIOP Bory nach Bory (2,68 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-1	+1	-1
E10	2040 (MV)	Radialstraße Ružinov von TIOP Ružinov nach	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1

Angabe der Maßnahme	Bemerkung	Maßnahme	Atmosphäre	Lärm, Vibration	Bevölkerungsgesundheit	Wasserbedingungen	Böden	Rock Umgebung	Natur, Biota, Landschaft	Klimatische Bedingungen	Abfall
		Flughafen von M.R. Štefánika (4,5 km)									
E11	2030, 2035, 2040 (MV)	Tangentiale Verbindung der Radialen von Račianska, Vajnorská, Ružinov und Vrakuňa-Bischof (4,47 km)	+2	+2	+2	-1	-1	-1	-1	+2	-1
E12	2040 (MV)	Gleis zum Bahnhof Rača	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E13	2050 (MV)	Verbindung Kamenné Platz - Košická durch Mlynské Nivy	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
		4.2.1. Dynamische Steuerung von Ampeln	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	0
		4.2.2. Trennen der Straßenbahn vom IAD in Bodennähe	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	-1
		4.2.3. Modernisierung von Straßenbahngleisen	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	-1
		<b>5. PERSÖNLICHE VERKEHRSVORZUGUNGEN</b>									
		5.1. Straßenbahnpräferenz	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	0
		<b>6. STRABEN- UND AUTOBAHNINFRASTRUKTUR</b>									
C1	2025 (NV)	Autobahn D4 im Abschnitt Jarovce - Brücke über die Donau - entlang der II / 502 in Rača (Status: derzeit im Bau)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3
C2	2025 (NV)	Schnellstraße R7 im Abschnitt Bajkalská - Grenze der Region BSK - Hubice (Status: derzeit im Bau)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3
C3	2025 (NV)	Bau des Autobahnkreuzes Triblavina der Klasse 1 an der D1 mit Anschluss an die I / 61	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C4	2025 (NV)	Bau einer neuen Regionalstraße - Verbindung zur Kreuzung Triblavina – Chorvátsky Grob (Teplý prameň) (7,24 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C5	2025 (MV)	Erhöhung der Kapazität der Autobahn D1 im Abschnitt Vajnory - Senec - Ost + Anpassung an die Autobahnausfahrt in Senec (Status: Bearbeitung der Projektdokumentation für die Baugenehmigung) (16,47 km)	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-3	-2
C6	2040 (MV)	Erhöhung der Kapazität der Autobahn D1 im Abschnitt Senec - Trnava (Status: Bearbeitung der Projektdokumentation für die Baugenehmigung) (23,14 km)	-3	-3	-3	-3	-2	-2	-3	-3	-2
C7	2030 (MV)	Autobahn D2 Lamač - Stupava (Status: UPN BSK 2013) (8,55 km)	-3	-3	-3	-1	-2	-1	-1	-3	-1
C8	2035 (MV)	Erhöhung der Kapazität der Autobahn D2 Lozorno –	-2	-2	-2	-1	-3	-1	-1	-2	-1

Angabe der Maßnahme	Bemerkung	Maßnahme	Atmosphäre	Lärm, Vibration	Bevölkerungsgesundheit	Wasserbedingungen	Böden	Rock Umgebung	Natur, Landschaft	Biota, Klimatische Bedingungen	Abfall
		Stupava (8,79 km)									
C9	2030 (MV)	Autobahn D2 Kreuzung Rohožník (0,25 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C10	2030 (MV)	Autobahn D2 Kreuzung Studienka (0,25 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C11	2030 (MV)	Autobahn D2 Kreuzung Čunovo (0,34 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
C12	2035 (MV)	Autobahn D4 - in Abschnitt II / 502 - Tunnel Karpaty-Verbindung zu A nach S8 (Status: Umweltverträglichkeitsprüfung) (11,58 km)	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3	-3	-3
C13	2030 (MV)	Autobahn D4 Bratislava, Devínska Nová Ves - Staatsgrenze SR/AT (3,17 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1
C14	2035 (MV)	Schnellstraße R1 - zukünftige Route im Korridor von der Kreuzung mit der D4 mit der Straßenkreuzung II / 572 südöstlich von Most in der Nähe von Bratislava - Tomášov - Zuführung von II / 510 - Vlčkovce - Fortsetzung in Richtung Nitra (Status: Umweltverträglichkeitsprüfung) (38, 15 km) (Status: Umweltverträglichkeitsprüfung) Schnellstraße R1 - Most pri Bratislave - Vlčkovce (Status: Umweltverträglichkeitsprüfung)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3
C15	2035 (MV)	Straße I / 2 - Umgehungsstraße von Stupava (Zustand: UPN BSK 2013) (4,56 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C16	2035 (MV)	Route II / 590 - Umgehung von Malaciek	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
C17	2025 (MV)	Erhöhung der Straßenkapazität I / 61 - Vajnory - Senec (Status: Projektdokumentation für Baugenehmigung bearbeitet) (15,28 km)	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-3	-2
C18	2030 (MV)	Umgehungsstraße Pezinok der Straße II / 502 (Status: Teil des BSB-Flächennutzungsplans sowie der betroffenen Gemeinde) (2,61 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1
C19	2030 (MV)	Umgehungsstraße II / 502 von Modra (Status: Teil des BSK-Masterplans sowie betroffene Gemeinde) (7,6 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1
C20 A	2040 (MV)	Reduzierung der Straßenkapazität II / 503 - Schaffung eines Kreisverkehrs (Senec - MUK mit D1 "Senec" - Pezinok) (12,1 km)	-2	-2	-2	-3	-2	-2	-3	-2	-2
C20	2040 (MV)	Tunnel Route II / 503 unter Baba (Status: UPN BSK 2013) (12,13 km)	-2	-2	-2	-3	-2	-3	-3	-2	-3
C21	2040 (MV)	Umzug der Straße II / 510 in Tomášov (Status: UPN BSK 2013) (3,66 km)	-1	-1	-1	-3	-2	-1	-2	-1	-1
C22	2030 (MV)	Erhöhung der Kapazität der Straße II / 505 in DNV im Zusammenhang mit dem weiteren Bau im Gebiet nördlich des Einkaufszentrums Bory (Status: gültige Bebauungsgenehmigung erteilt) (5,63 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C23	2030 (MV)	Straßenbrücke Marchfeld - Záhorie (0,354 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1



Angabe der Maßnahme	Bemerkung	Maßnahme	Atmosphäre	Lärm, Vibration	Bevölkerungsgesundheit	Wasserbedingungen	Böden	Rock Umgebung	Natur, Biota, Landschaft	Klimatische Bedingungen	Abfall
		<b>12. PRINZIPIEN VON BARRIERFREIEN UND DIREKTEN BEZIEHUNGEN ZU IDS WASSER</b>									
		12.1. Maßnahmen zur Beseitigung von Hindernissen für den öffentlichen Personenverkehr	0	0	+1	0	0	0	0	0	-1
		12.2. Parkplätze für Fahrräder bei P + R, Haltestellen und Bushaltestellen	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		12.3. Ausstattung von VOD-Haltestellen und Bahnhöfen	0	0	+1	0	0	0	0	0	0
		12.4. Fahrzeuganforderungen	0	0	+1	0	0	0	0	0	0
		<b>13. ÖFFENTLICHER VERKEHR</b>									
		13.1. Grundlegende Merkmale des VOD-Transportdienstdesigns	+2	+2	+2	0	0	0	0	+2	0
		<b>14. INTEGRIERTES VERKEHRSSYSTEM</b>									
		14.1. Grundprinzipien von IDS	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		14.2. Notwendige und schnelle Erweiterung von IDS auf TTSK	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		14.3. Integrator und Koordinator des integrierten Verkehrssystems	+2	+2	+2	0	0	0	0	+2	0
		14.4. Weiterer Ausbau von IDS BOD (NSK, AT und HUN)	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		<b>15. ANDERE MASSNAHMEN ZUR UNTERSTÜTZUNG DER NACHHALTIGEN MOBILITÄT IM KÖRPER</b>									
		15.1. Erhebung und Registrierung von Transportdaten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		15.2. Erweiterung der Informationsbasis zur städtischen Versorgung	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		15.3. Schaffung eines analytischen Arbeitsplatzes und Schaffung eines verkehrstechnischen Informationssystems									
		15.4. Verkehrssicherheit	0	0	+2	0	0	0	0	0	0
		15.5. Intelligente Verkehrssysteme	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.6. Mobilität als Shared Economy Service	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.7. Park- und Parkrichtlinien	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.8. Medienunterstützung zur Verbesserung der Mobilität im BSB	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0

Angabe der Maßnahme	Bemerkung	Maßnahme									
			Atmosphäre	Lärm, Vibration	Bevölkerungsgesundheit	Wasserbedingungen	Böden	Rock Umgebung	Natur, Biota, Landschaft	Klimatische Bedingungen	Abfall
		15.9. Legislative Unterstützung	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.10. Unterstützung emissionsfreier und emissionsarmer Kraftstoffe (Elektroautos, Wasserstoffautos, autonome Autos)	+2	+2	+2	0	0	0	0	+2	-1
		15.11. Grüne Infrastruktur	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.12. Visuellen Smog entfernen	0	0	+1	0	0	0	0	0	-1
		15.13. Umweg									
		15.14. Bedingungen setzen und Marktumfeld schaffen	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.15. Car-Sharing	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.16. Fahrräder im öffentlichen Verkehr	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.17. Bikesharing	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0

Erläuterungen: NČ - Designteil RPUM BSK, IO - Infrastrukturmaßnahme, P / O / SO -

Prozess / Organisation / System, NV - Nullvariante, MV - Maximale Variante

Der „Umsetzungsplan“ des RPUM-BOD enthält eine Gesamtbewertung der vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen. Diese Bewertung ergibt sich aus der Summe der wirtschaftlichen Bewertung und der Umweltbewertung der CO<sub>2</sub>-Produktion / -Einsparungen, die sich aus der Anzahl der Fahrgäste aus dem Verkehrsmodell ergibt, angepasst um die Verkehrskonstante (entsprechend der Änderung der Transportaufteilung von 2050 mit teilweisen Änderungen in einzelnen Zeiträumen), misst die Dauer und die Konstanten des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks pro Passagier. Auf der Grundlage der sich daraus ergebenden Summe dieser Summe teilte der RPUM BOD des Auftragnehmers die vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen in drei Kategorien ein, die die Rechtfertigung ihrer Umsetzung widerspiegeln:

**Grüne Kategorie:** Wenn der Bewertungswert für den Straßenverkehr weniger als 1, für den Straßenbahnverkehr weniger als 1,5 und für den Schienenverkehr weniger als 2 beträgt, ist die Maßnahme besonders wichtig und für die kurzfristige Umsetzung erforderlich.

**Orange Kategorie:** Liegt der Bewertungswert im Bereich von 1 (bzw. 1,5 und 2) - 4, ist die Maßnahme von Vorteil. Kurzfristig müssen Überprüfungsstudien, Vorprojekt- und Projektdokumentation unter der Annahme einer mittelfristigen Realisierung behandelt werden.

**Rote Kategorie:** Wenn der Wert 4 überschreitet, ist dies in der Regel langfristig von Vorteil, und derzeit ist es noch nicht erforderlich, ihn im Detail zu untersuchen oder seine Wirksamkeit im folgenden Zeitraum zu überprüfen.

*Aufteilung der vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen in drei Kategorien, die die Rechtfertigung ihrer Umsetzung auf der Grundlage der Summe der wirtschaftlichen Bewertung und der Umweltbewertung der CO<sub>2</sub>-Produktion / Einsparungen widerspiegeln*

Angabe der Maßnahme	Titel der Maßnahme	Bewertung der vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen (als Summe der wirtschaftlichen Bewertung und der Umweltbewertung der CO <sub>2</sub> -Produktion / Einsparungen)			
		2025	2030	2040	2050
<b>Maßnahme: Entwicklung des Schienenverkehrs in der BSK (Art. 4.1 NČ Hauptkonstruktionen im Schienenverkehr)</b>					
<b>K4</b>	Modernisierung des Bahnhofs Bratislava Hauptbahnhof				
<b>K5</b>	2. Spur Bratislava hl. Station (außerhalb)- Bratislava - Nové Mesto				
<b>K6</b>	Modernisierung der Sektion Devínska Nová Ves - Bratislava – Lamač				
<b>K7</b>	Teilweise Erhöhung des Durchsatzes auf Linie 120 Bratislava -Rača - Trnava				
<b>K7A</b>	Die Kapazität der Linie 120 Bratislava - Rača - Trnava				
<b>K8</b>	Teilmaßnahmen zur Steigerung des Durchsatzes auf der Linie Bratislava -Vajnory – Senec bzw. Galanta				
<b>K9</b>	Rekonstruktion der Transferstelle Vinohrady / Vororte				
<b>K10</b>	Rekonstruktion des Bahnhofs				
<b>K11</b>	Modernisierung der Eisenbahnlinie 130 BA - Senec - Galanta - Nové Zámky – Štúrovo (Nur Passagiere von der Grenze zwischen BSB und BA nehmen an der Umstellung teil.)				
<b>K12</b>	Kapazität von Neustadt (außerhalb)– Podunajské Biskupice				
<b>K13</b>	Kapazität von Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (mit der Strecke nach Šamorín)				
<b>K14</b>	Kapazität von Petržalka (außen) - AT-Grenze				
<b>K15</b>	Verbindung zum Flughafen von M.R. Štefánik mit neuem Streckenabschnitt				
<b>K16</b>	Hauptbahnhof Bratislava (außerhalb)– Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory				
<b>K17</b>	Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava – Vajnory				
<b>K18</b>	Bratislava-Nové Mesto (außerhalb) – Bratislava-Petržalka				
<b>K19</b>	Vorort Bratislava –Bratislava-Filiálka				
<b>K20</b>	Bratislava-Vajnory (außerhalb) – Chorvátsky Grob – Pezinok				
<b>K20A</b>	Bratislava-Vajnory (außerhalb) – Chorvátsky Grob – Pezinok (im Falle der Nichtumsetzung der Maßnahme K7A)				
<b>K21</b>	Bratislava-Petržalka – Rusovce – Staatsgrenze HU				
<b>K22</b>	Kapazität des Abschnitts Hauptbahnhof Bratislava (außen) - Lamač (außen)				
<b>K23</b>	Kapazität des Abschnitts Bratislava – Lamač – Devínska Nová Ves				
<b>K24</b>	Erhöhung der Kapazität des Devínska Nová Ves (außerhalb) - Staatsgrenzabschnitt				

Angabe der Maßnahme	Titel der Maßnahme	Bewertung der vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen (als Summe der wirtschaftlichen Bewertung und der Umweltbewertung der CO <sub>2</sub> -Produktion / Einsparungen)			
		2025	2030	2040	2050
K25	Devín See - Stupava. alternative Route zwischen Bory und Stupava				
K26	Pezinok - Modra - Smolenice				
K27	Plavecký Mikuláš – Jablonica				
K28	Lozorno (außerhalb) - Stupava (außerhalb)				
K29	Bratislava-Nivy – Petržalka, mit der Bahn				
<b>Maßnahme: Entwicklung des Schienenverkehrs in der BSK (Art. 4.2 NČ Ausbau und Modernisierung von Straßenbahngleisen)</b>					
E1	Bosákova – Janíkov Dvor				
E2	Erweiterung von Ružinov Radiale nach TIOP Ružinov				
E3	Verlängerung der Dúbravsko-karloveská Radiale nach TIOP Bory				
E4	Verbindung vom Šafárik Platz über die Košická-Straße mit Verbindung zu der Ružinov-Radiale				
E5	Verbindung Košice - Bahnhof Podunajske Biskupice in Kontakt mit P + R und TIOP Port Bridge				
E6	Verlängerung der Radialstraße von Vajnorská zum Bahnhof von Vajnory				
E7	Verknüpfung der Radialen Vajnorská und Račianska				
E8	Dúbravská Radialstraße von Bory nach VW und DNV, eventuelle Verlängerung nach Stupava				
E9	Dúbravská Radiale von TIOP Bory nach Bory				
E10	Ružinov Radiale von TIOP Ružinov zum Flughafen von M.R. Štefánik				
E11	Tangentiale Verbindung der Radialen von Račianska, Vajnorská, Ružinov und Vrakuňa-Bischof				
E12	Gleis zum Bahnhof Rača				
E13	Verbindung Kamenné Platz - Košická über Mlynské Nivy				
<b>Maßnahme: Vorschlag für Straßenverkehrsmaßnahmen (Art. 6 NČ Neu gebaute und modernisierte Straßen im BSB-Gebiet)</b>					
C4	Bau einer neuen Regionalstraße - Verbindung zur Kreuzung Triblavina - Chorvátsky Grob (warmer Frühling)				
C5	Erhöhung der Kapazität der Autobahn D1 im Abschnitt Vajnory - Senec - Ost + Anpassung an die Autobahnausfahrt in Senec				
C6	Erhöhung der Kapazität der Autobahn D1 im Abschnitt Senec - Trnava				
C7	Erhöhung der Kapazität der Autobahn D2 Lamač - Stupava				
C8	Erhöhung der Kapazität der Autobahn D2 Lozorno - Stupava				
C9	D2 Kreuzung Rohožník				

Angabe der Maßnahme	Titel der Maßnahme	Bewertung der vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen (als Summe der wirtschaftlichen Bewertung und der Umweltbewertung der CO <sub>2</sub> -Produktion / Einsparungen)			
		2025	2030	2040	2050
C10	D2 Kreuzung Studienka				
C11	D2 Kreuzung Čunovo				
C12	Autobahn D4 - in Abschnitt II / 502 - Tunnel Karpaty-Verbindung nach A nach S8				
C13	D4 Devínska Nová Ves – Staatsgrenze SR/RR				
C14	Schnellstraße R1 - zukünftige Route im Korridor von der Kreuzung mit D4 mit der Straßenkreuzung II / 572 südöstlich von Most in der Nähe von Bratislava - Tomášov - Zuführung von II / 510 - Vlčkovce - weiter nach Nitra				
C15	Straße I / 2 - Umgehungsstraße von Stupava				
C16	Route II / 590 - Umgehung von Malacky				
C17	Straßenkapazität I / 61– Vajnory – Senec				
C18	Route II / 502 umgehen Pezinok				
C19	Umgehungsstraße Route II / 502 von Modra				
C20	Tunnel Route II / 503 unter Baba				
C20A	Straßenkapazität II / 503 - Schaffung eines Kreisverkehrs (Senec - MUK mit D1 „Senec“ - Pezinok)				
C21	Umzug der Straße II / 510 in Tomášov				
C22	Erhöhung der Kapazität der Straße II / 505 in DNV im Zusammenhang mit den laufenden Bauarbeiten im Gebiet nördlich des Einkaufszentrums Bory.				
C23	Straßenbrücke Marchfeld - Záhorie				
C24	Erweiterung der Eisner Straße				
C25	Rača - Umzug II / 502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska)				
C26	Verbindung Frosch Majer - Krasňany				
C27	Verbindung Krasňany – Polianky				
C28	Nördliche Tangente (Pražská – Jarošova)				
C29	Vajnory – Nord- und Ostumgehung				
C30	Bajkalská – Beseitigung von Bahnübergängen				
C31	Vrakuňa – Umgehungsstraße in der Erweiterung der Galvani Straße				
C32	Regionalroute Chorvátsky Grob (warmer Frühling)– Pezinok				

Angabe der Maßnahme	Titel der Maßnahme	Bewertung der vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen (als Summe der wirtschaftlichen Bewertung und der Umweltbewertung der CO <sub>2</sub> -Produktion / Einsparungen)			
		2025	2030	2040	2050
C33	Bau einer Straße mit der Kreuzung I / 61 mit Fortsetzung zwischen den Dörfern Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, Umgehung des Dorfes Zálesie bis zur Kreuzung D4				
<b>Maßnahme: Vorschlag für Maßnahmen im Bereich des Wasser- und Luftverkehrs (Art. 10 NC)</b> Hinweis. Verkehrskonstruktionen, die eine schnelle, qualitativ hochwertige und leistungsfähige Verbindung des internationalen Flughafens von M. R. Štefánik mit dem überregionalen und regionalen Verkehrssystem gewährleisten sollen, sind Teil der Schienen- (Art. 4.1, 4.2 NČ) und Straßenstrukturen (Art. 6 NČ).					
L1	DunajBUS				

### **Maßnahmen zur Verhinderung, Verringerung oder Minderung wesentlicher negativer Umweltauswirkungen, einschließlich gesundheitlicher Auswirkungen, die sich aus der Umsetzung des Strategiepapiers ergeben könnten**

RPUM BOD umfasst Maßnahmen zur Beseitigung der ungünstigen Situation im Verkehrssektor. In RPUM BOD werden die vorgeschlagenen Maßnahmen nach den einzelnen Verkehrsträgern aufgeteilt, obwohl die integrierte Mobilität eng mit den einzelnen Verkehrsträgern verbunden ist. Darüber hinaus sind die Maßnahmen naturgemäß unterteilt in „Infrastruktur“-Maßnahmen, die aus dem physischen Aufbau oder der Modernisierung neuer / bestehender Infrastruktur bestehen, und „verfahrenstechnische / organisatorische“ Maßnahmen, die aus der Festlegung / Optimierung / Verbesserung von Verwaltungsprozessen und -formalitäten bestehen. Da die im RPUM-BOD vorgeschlagenen Maßnahmen heterogen sind und viele nicht in die Natur investieren und aus organisatorischen, technischen, planerischen, institutionellen und Programmierungsverfahren, Plänen und Aktivitäten bestehen, ist es für sie schwierig, Maßnahmen zur Verhinderung, Beseitigung, Minimierung und Kompensation erwarteter Umweltauswirkungen zu definieren, einschließlich Gesundheit.

Um die Einhaltung der Landnutzungsplanungsdokumentation sicherzustellen, ist es auch erforderlich, die Ergebnisse der Studie in die Gebietspläne des BOD einzubeziehen, da Städte und Gemeinden in ihre nächsten Aktualisierungen hinsichtlich der Gebietsreserve für ihre spätere Umsetzung einbezogen werden. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, jeweils beizubehalten. Definieren Sie die territoriale Reserve auch für ausgewählte Projekte, die von der Studie noch nicht bestätigt wurden, deren Umsetzung jedoch möglicherweise unter der Annahme erheblicher demografischer und städtischer Veränderungen im Gebiet nachgewiesen werden kann. Bei diesen Projekten ist die positive unterschiedliche Entwicklung von Mobilitäts-, Verkehrs- und Verkehrsindikatoren, z. unter dem Einfluss verschiedener verkehrspolitischer Maßnahmen auf städtischer, regionaler oder nationaler Ebene, die in dieser Studie nicht bewertet wurden.

Nach der SEA und möglichen Änderungen in der Landnutzungsplanungsdokumentation müssen die folgenden Prozesse bei der Projektvorbereitung für jeden Bau berücksichtigt werden:

- UVP-Dokumentation für einzelne Konstruktionen, falls dies aufgrund der Art der Konstruktion erforderlich ist
- Erstellung der Dokumentation zum Bauprojekt für öffentliche Arbeiten (DSZ)
- Vorbereitung der Dokumentation für die Zonenentscheidung (DÚR)
- Erstellung der Dokumentation zur Baugenehmigung (DSP)

- Erstellung der Dokumentation für die Realisierung der Konstruktion (DRS)

Bei der Entwicklung der Absichten und bei der Diskussion mit der Öffentlichkeit während der UVP wird empfohlen, die technischen Lösungen weiter zu optimieren, um die Auswirkungen auf die Bevölkerung zu minimieren und die Kosten aufrechtzuerhalten.

Nachfolgend definieren wir die allgemeinen zu berücksichtigenden Maßnahmen:

- Einreichung strategischer Entwicklungsdokumente gemäß Gesetz Nr. 24/2006 Slg. v z.n.p. Strategische Umweltprüfung (SEA).
- Umfassende Bewertung der Auswirkungen einer bestimmten vorgeschlagenen Maßnahme für die Verkehrsinfrastruktur, wenn es sich um eine Aktivität handelt. Änderung in Anhang Nr. 8 des Gesetzes Nr. 24/2006 Slg. in z.n.p. wird durch eine gesonderte Folgenabschätzung der vorgeschlagenen Tätigkeit gemäß Gesetz Nr. 24/2006 Slg. v z.n.p. basierend auf einer spezifischen technischen Lösung und Kenntnis der natürlichen Bedingungen.
- Stellen Sie die Passierbarkeit der folgenden Straßen im BSB sicher

Tr. A die Nummer (Name) der Kommunikation	Kumulative Stationierung	Rechtfertigung	Bezirk
I/2	48,043-49,99	Interessante Kommunikation	MA
I/61	0,00-1,18, 9,00-11,26	Interessante Kommunikation	BA V, BA III
II/501	0,00-21,38	Interessante Kommunikation	MA
II/503	0,00-8,5, 17,71-20,97	Interessante Kommunikation	BA III, PK
II/590	25,85-65,015	Interessante Kommunikation	MA
III/1105	0,00-0,92	Interessante Kommunikation	MA
III/1113	0,00-2,25	Interessante Kommunikation	MA
Kutuzovova ul., BA	-	Zugriff auf Kommunikation	BA III
Rybničná ul., Vajnory	-	Zugriff auf Kommunikation	BA III
Štúrova ul., Malacky	-	Zugriff auf Kommunikation	MA
Vajnorská ul., BA	-	Zugriff auf Kommunikation	BA III
Ul. Za kasárňou, BA	-	Zugriff auf Kommunikation	BA III

- Stellen Sie sicher, dass die Abfahrten der Eisenbahnlinien Nr. 120 (BA - Trnava - Leopoldov - Púchov), Nr. 130 (BA - Galanta - Palárikovo), Nr. 110 (BA - Kúty), Nr. 101 (BA - BA - Petržalka), Nr. 132 (BA - Rusovce) in mindestens einer Eisenbahnstrecke oder im Notbetrieb eines bestimmten Abschnitts über Umgebungsbahnen.
- In beiden Selbstverwaltungsregionen müssen auf den betroffenen Straßen- und Eisenbahnbrücken alle spezifischen Einrichtungen erhalten bleiben.
- Bei Verkehrsbeschränkungen auf den Straßen, die vom Umfang der geplanten Baueinheiten des vorgeschlagenen „RPUM BOD“ betroffen sind, wird gemäß §7 und §24 Abs. 1 vorgegangen. e) des Gesetzes Nr. Und MKS-Dekret Nr. 35/1984, §10 Abs. 6, Punkt b.
- Planen Sie die Organisation des Verkehrs innerhalb der Projektdokumentation der spezifischen vorgeschlagenen Maßnahme.
- Beginn und Ende der geplanten Verkehrsbeschränkungen im Gebiet von BSB und TSK im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahmen „RPUM BSB“ zur Benachrichtigung des Nationalen Zentrums für Militärtransport der Streitkräfte der Slowakischen Republik, Kutuzovova 8, 832 47 BA “.

Maßnahmen zur Minderung von Luft-, Lärm- und Vibrations-, Bevölkerungs- und Gesundheitsauswirkungen:

- Erwägen Sie Alternativen zum Standort von Verkehrsinfrastrukturstrukturen in Bezug auf die Entfernung zu bebauten Gebieten von Städten und Gemeinden. Das Management von

Verkehrskonstruktionen in der Nähe von besetzten Gebieten ist ein echtes Risiko, dass die Luftverschmutzung (Lärm, Schadstoffemissionen, Vibrationen) nicht die erforderliche Funktion von Umgehungsstraßen von Siedlungen auf der aktuellen Transportroute erfüllt.

- Berücksichtigen Sie beim Entwurf einer neuen Verkehrsinfrastruktur die Ergebnisse von Dispersionsstudien, bei denen es sich um eine numerische Simulation der Immissionsbelastung des Gebiets durch geplante Aktivitäten mit bestimmten Emissionsmerkmalen handelt.
- Bei der Gestaltung neuer Verkehrswege verwenden neue Straßen zur Bestimmung der Lärmbelastung Vorhersagemethoden unter Verwendung mathematischer Modelle. Mit diesen Methoden kann mit einem geeigneten Berechnungswerkzeug die Flächengeräuschbelastung in der Nähe der überwachten Transportroute ermittelt werden. Auf der Grundlage der so festgestellten Lärmbelastung ist es angemessener, Maßnahmen zur Verringerung dieser Lärmbelastung in dem betreffenden weiteren Gebiet vorzuschlagen.
- Der Vorschlag von Maßnahmen zur Lärmbekämpfung sollte auch in bestehenden Abschnitten des Verkehrsnetzes behandelt werden, in denen die Lärmemissionen in der Slowakischen Republik die Hygienegrenzen überschreiten, insbesondere in Gebieten, in denen sich sensible Personengruppen (z. B. Krankenhäuser, Schulen, soziale Einrichtungen) aufhalten und in denen Menschen dauerhaft leben. Zu den technischen Maßnahmen zählen z. B. Bereitstellung der Straßenoberfläche aus geräuscharmem Asphalt.
- Die Gestaltung von Migrationseinrichtungen sollte auch in bestehenden Abschnitten des Straßennetzes behandelt werden, in denen regelmäßige Kollisionen von Tieren mit Transportmitteln aufgezeichnet werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Anzahl der Kollisionen von Fahrzeugen und Tieren auf der Straße zu verringern.
- In Siedlungen vom städtischen Typ gibt es eine große Konzentration von Oberflächen, die stark erwärmt sind und eine große Wärmekapazität haben. Dies führt zu einer erheblichen Wärmespeicherung in der städtischen Umgebung. städtische thermische Inseln. Es wird empfohlen für Straßenoberflächen, Parkplätze, Fußwege, in bebauten Siedlungsgebieten Baustoffe zu bevorzugen, die die Sonnenstrahlen reflektieren, resp. wasserdurchlässige Materialien.
- Bevorzugen Sie beim Entwurf der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur in bebauten Gebieten eine technische Lösung, die das Grün minimiert.

Maßnahmen zur Minderung der künftigen Risiken des Klimawandels:

- Feststellung der Sensibilität der Varianten großer neuer Verkehrskorridorprojekte für Risiken des Klimawandels, bestimmen Sie das Ausmaß eines möglichen Risikos einzelner Optionen für aktuelle und zukünftige Risiken, identifizieren und priorisieren Sie diese.
- Anwendung von Anpassungsmaßnahmen für die vorgeschlagenen Verkehrskonstruktionen, um das Risiko von Klimaphänomenen zu verringern, die unter den Bedingungen eines bestimmten Projekts gerechtfertigt sind (z. B. Verringerung der Hangneigung, Erhöhung der Entwässerungssystemkapazität, Erhöhung des Straßen- / Gleisniveaus, Verwendung spezifischer Wassersammelsysteme, Verlagerung von Wasserläufen, Materialien, Sanierung von Stützen und Verankerung der Brücke, Installation von Schutzsystemen (z. B. Windschutz, Hochwasserschutz), Bau von Schutzbauten (z. B. Deiche), Installation von Überwachungs-, Informations- und Warnsystemen, Umweltmanagement (z. B. Aufforstung)).
- Wenden Sie Anpassungsmaßnahmen auch auf vorhandene Verkehrsinfrastrukturen an, bei denen das Risiko klimatischer Auswirkungen besteht (z. B. Installation von Schutzsystemen (z. B. Windschutz, Hochwasserschutz), Installation von Überwachungs-,

Informations- und Warnsystemen, und ermöglichen Sie alternative Routen bei Straßensperrung, Umweltmanagement (z. B. Aufforstung). Flusseinzugsgebiete), Erhöhung der Unterhalts- und Sanierungsbudgets).

Maßnahmen zur Bodenminderung:

- Erwägen Sie Alternativen zum Standort von Verkehrsinfrastrukturgebäuden auf landwirtschaftlichen Flächen, um landwirtschaftliche Böden von höchster Qualität zu schützen und Eingriffe in Schutz- und Sonderwälder zu begrenzen.
- Bei der Gestaltung der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur wird eine technische Lösung bevorzugt, die die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen minimiert. Waldland.

Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf die Gesteinsumgebung und Mineralien sowie geologische Risiken:

- Bei der Vorbereitung und dem Bau der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur müssen Maßnahmen zur Gewährleistung der Stabilität der Gesteinsumgebung getroffen werden. Diese Maßnahmen müssen auf der Grundlage einer detaillierten ingenieurgeologischen und hydrogeologischen Untersuchung entworfen werden.
- Die Projektlösungen müssen auch das Risiko kumulativer Auswirkungen bei extremen Regenfällen und Überschwemmungen berücksichtigen.
- Im Falle eines Konflikts der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur mit bedeutenden geologischen Standorten ([http://apl.geology.sk/g\\_vglg/](http://apl.geology.sk/g_vglg/)) mit Mineralvorkommen (<http://apl.geology.sk/geofond/loziska2/>) bevorzugen Sie eine technische Lösung das minimiert die Auswirkungen auf sie.
- Im Falle einer Kollision der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur mit alten Bergbau- und Bergbauarbeiten (<http://apl.geology.sk/geofond/sbd/>) werden Deponien im Deponieregister (<http://apl.geology.sk/skladky/>) registriert. mit Umweltbelastungen, die im Informationssystem für Umweltbelastungen (<http://envirozataze.enviroportal.sk/>) registriert sind, um ihre Forschungen und Maßnahmen gegen negative Auswirkungen auf die Umwelt, einschließlich der öffentlichen Gesundheit, durchzuführen, Maßnahmen zum Schutz von Gebäudestrukturen.

Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf Oberflächen- und Grundwasser:

- Erwägen Sie Alternativen zum Standort von Verkehrsinfrastrukturstrukturen im Hinblick auf den Schutz der Wasserressourcen, der natürlichen medizinischen Ressourcen und der natürlichen Mineralwasserressourcen.
- Die Lage der Verkehrsinfrastrukturstrukturen im geschützten Wassermanagementbereich, in den Schutzzonen der Wasserressourcen, der natürlichen medizinischen Ressourcen und der natürlichen Mineralwasserressourcen ist möglich, sofern die Ergebnisse der hydrogeologischen Untersuchung belegen, dass die vorgeschlagene technische Lösung des vorgeschlagenen Baus das Regime und die Qualität nicht beeinträchtigt.
- Fragen Sie den Wasserlaufmanager nach dem Bau neuer Häfen auf Wasserläufen.
- Alle Aktivitäten im Zusammenhang mit Wasserläufen, Wasserbauten und von SVP verwalteten Grundstücken, š.p. mit SVP, š.p. vorab konsultieren und schriftlich vereinbaren.
- Verkehrsstrukturen im Bereich der Kreuzung mit einem Wasserlauf müssen Parameter aufweisen, um das Strömungsprofil des betreffenden Wasserlaufs nicht zu verringern und den Abfluss großer Gewässer nicht zu behindern.
- Minimieren Sie bei der Vorbereitung der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur die Eingriffe in den Wasserlauf.

- Abhängig von der Art der Entwässerungsfläche, dem Regenwasser von den Oberflächen der vorgeschlagenen Gehwege, sollten die Parkplätze vor dem Betreten des Empfängers gereinigt werden.
- Bei der Planung der Bewirtschaftung des auf den gepflasterten Oberflächen der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur aufgefangenen Regenwassers müssen die örtlichen geologischen und hydrogeologischen Bedingungen berücksichtigt werden. Infiltrieren Sie nach Möglichkeit vorzugsweise Regenwasser in die Gesteinsumgebung. Bei Einleitungen in den Wasserlauf ist es erforderlich, den Durchfluss für den möglichen Höhepunkt des Höhepunkts des gereinigten Regenwassers zu bewerten und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen vorzuschlagen.
- Die Verwalter der einzelnen Transportstrukturen müssen Notfallpläne für die Abschnitte erstellen, die die Gebiete mit sanitären Schutzzonen der Wasserressourcen durchqueren, in denen die Maßnahmen zur Beseitigung ihrer Leckage beschrieben werden.

Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft:

- Erwägen Sie Alternativen zum Standort von Verkehrsinfrastrukturgebäuden im Hinblick auf den Schutz von Gebieten, die gemäß Gesetz Nr. 543/2002 Slg. v z.n.p. (Nationales Netzwerk von Schutzgebieten, Vogelschutzgebieten, Gebieten von europäischer Bedeutung) zum Schutz geschützter Bäume, vorrangiger Lebensräume und Lebensräume von gemeinschaftlicher Bedeutung.
- Bevorzugen Sie beim Entwurf der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur eine technische Lösung, die das Filmmaterial von Gebieten minimiert, die gemäß Gesetz Nr. 543/2002 Slg. v z.n.p. (Nationales Netzwerk von Schutzgebieten, Vogelschutzgebieten, Gebieten von europäischer Bedeutung) zum Schutz geschützter Bäume, vorrangiger Lebensräume und Lebensräume von gemeinschaftlicher Bedeutung.
- Eine umfassende Bewertung der voraussichtlichen Auswirkungen einer bestimmten vorgeschlagenen Verkehrsinfrastrukturmaßnahme mit erheblichen Auswirkungen auf Natur- und Landschaftsschutzelemente erfolgt durch eine gesonderte Folgenabschätzung der vorgeschlagenen Tätigkeit gemäß Gesetz Nr. 24/2006 Slg. v z.n.p. basierend auf einer spezifischen technischen Lösung und Kenntnis der natürlichen Bedingungen.
- Gemäß der Habitatrichtlinie müssen die Auswirkungen eines vorgeschlagenen Plans oder Projekts, die erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete haben könnten, vor der Genehmigung der Aktivität einem geeigneten Bewertungsmechanismus unterzogen werden. Das Ergebnis der entsprechenden Bewertung ist die Grundlage für die spätere Genehmigung.
- Wenn die vorgeschlagene Transportinfrastruktur die Migrationsrouten von Tieren kreuzt, müssen funktionale Migrationsobjekte entworfen werden, um die Verringerung des Teilungseffekts der Transportroute bzw. der ungestörten Bewegung von Tieren zu gewährleisten. unter ihr. Das Design der Migrationsobjekte sollte auf der Bewertung des Durchsatzes basieren, der hauptsächlich die zoologische Untersuchung durchführt, die Kerngebiete und potenziellen Hauptmigrationsrichtungen definiert und die Landschaftselemente bewertet, die die Migration unterstützen. Bei der technischen Gestaltung der Migrationsanlagen müssen die Parameter der wandernden Tiere berücksichtigt werden.
- Bei der technischen Lösung von Konstruktionen der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur in den Bereichen der Migration von Avifauna schlagen Fledermäuse eine Barriere gegen das Eindringen von Vögeln und Fledermäusen vor.
- Für die vorgeschlagene Verkehrsinfrastruktur, die wichtige Migrationsrouten mit mehrjährigem Bau kreuzt, muss die Minimierung der Auswirkungen auf die

Wildmigration auch während des Baus berücksichtigt werden. Es ist notwendig, die Schaffung eines Korridors durch die Baustelle sicherzustellen, um den Durchgang von Zugtieren während der gesamten Bauzeit zu gewährleisten. Konsultieren Sie die Korridorlösung mit den Mitarbeitern von ŠOP.

- Die Gestaltung von Migrationseinrichtungen sollte auch in bestehenden Abschnitten des Straßennetzes behandelt werden, in denen regelmäßige Kollisionen von Tieren mit Transportmitteln aufgezeichnet werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Anzahl der Kollisionen von Fahrzeugen und Tieren auf der Straße zu verringern.
- Die Vegetationsänderungen der vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur sollten aus einheimischen Baumarten stammen, insbesondere in den Bereichen der Migrationskorridore, die das Gebäude durchquert, um die Tiere zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Erleichterung der Migration zu führen. Konsultation mit dem ŠOP-Bericht über den Vorschlag von Vegetationsänderungen.
- Ersetzen Sie die Pflanzung für entfernte Nichtwaldbaumarten an Stellen, an denen sie dieselbe Funktion erfüllt wie die, die durch den Bau zerstört wird.

Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf das kulturelle Erbe:

- Bei einer Kollision eines vorgeschlagenen Elements der Verkehrsinfrastruktur mit einem monumentalen Gebiet, einem nationalen Kulturdenkmal, müssen die Grundsätze ihres Schutzes berücksichtigt werden (einschließlich der Einhaltung des Schutzes definierter Fernpanoramabilder oder Blickwinkel).

Abfallbewirtschaftungsmaßnahmen:

- Erreichung der Abfallbewirtschaftungsziele im Bereich Bau- und Abbruchabfälle gemäß dem aktuellen Abfallbewirtschaftungsprogramm zur Verbesserung der Vorbereitung auf die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung von Bau- und Abbruchabfällen, einschließlich.
- Wenden Sie bei der Vorbereitung und dem Bau der Verkehrsinfrastruktur Maßnahmen an, um die Produktion von Bauabfällen (insbesondere Aushubböden) zu minimieren. Bei der technischen Lösung von Transportkonstruktionen ist es notwendig, den Bau von Böschungen mit maximaler Nutzung der Aushubböden zu wählen und solche geotechnischen Maßnahmen vorzuschlagen, um die Notwendigkeit des Austauschs ungeeigneter Untergründe zu minimieren. Durch die Verwendung von Baugruben aus dem Bau werden die Anforderungen an die Gewinnung neuer Materialien verringert und gleichzeitig die Anforderungen an die Entsorgung ungeeigneter Böden beseitigt. Gleichzeitig werden die Anforderungen an den Materialtransport reduziert, was zu weniger Lärm, Staub und Emissionen führt. Die synergistische Wirkung dieser Faktoren schützt die Umwelt und wirkt sich positiv auf die Lebensqualität aus.
- Verwendung von recycelten Bauabfällen beim Bau von Verkehrsinfrastrukturen, sofern die technischen Bedingungen dies zulassen.
- Schaffung von Bedingungen für eine vereinfachte Verwendung von recycelten Materialien beim Bau und Wiederaufbau von Transportstrukturen.

Spezifische Maßnahmen zur Verringerung der negativen Auswirkungen und zur Verstärkung der positiven Auswirkungen auf einzelne Umweltkomponenten, einschließlich der öffentlichen Gesundheit, werden detaillierteren Projekten der einzelnen Verkehrsstrukturen unterzogen. Umfassende Bewertung der Auswirkungen einer bestimmten vorgeschlagenen Maßnahme für die Verkehrsinfrastruktur, wenn es sich um eine Aktivität handelt. Änderung in Anhang Nr. 8 des Gesetzes Nr. 24/2006 Slg. in z.n.p. wird durch eine gesonderte Folgenabschätzung der vorgeschlagenen Tätigkeit gemäß Gesetz Nr. 24/2006 Slg. v z.n.p. basierend auf einer spezifischen technischen Lösung und Kenntnis der natürlichen

Bedingungen. Die vorgeschlagenen technischen Maßnahmen, die die derzeit geltenden gesetzlichen Anforderungen erfüllen, werden sicherstellen, dass negative Auswirkungen des vorgeschlagenen Verkehrsbaus auf die betroffenen Umweltkomponenten und die betroffene Bevölkerung beseitigt werden.