

## VIII. A VALÓSZÍNŰLEG JELENTŐS, HATÁROKON ÁTNYÚLÓ KÖRNYEZETI HATÁSOK, BELEÉRTVE AZ EGÉSZSÉGRE GYAKOROLT HATÁSOKAT IS

A közlekedési viszonyok, az RPUM BSK (Pozsony Megyei Önkormányzat fenntartható mobilitásának regionális terve, tovább „RPUM BSK“) céljaira elvégzett elemzéseinek keretein belül ellenőrzésre került az egyes közlekedési fajták napi utazóinak száma a szomszédos államokba is, az Osztrák Köztársaság (AT), valamint a Magyar Köztársaság (HUN) irányába. Az egyes közlekedési fajták napi utazóinak számát a szomszédos államokba és a szomszédos államokból a következő táblázat mutatja be.

85-ös táblázat: az egyes közlekedési fajták napi utazóinak száma a BSK (Pozsony Megyei Önkormányzat, tovább „BSK“) szomszédos államaiba és szomszédos államaiból

Utazás iránya	Külvárosi buszjáratok napi utasainak száma	A személygépkocsis közlekedés napi utazóinak száma (IAD)	A vasúti közlekedés napi utasainak száma
AT →BA	2107	3590	3590
AT←BA	2216	3410	3410
HUN →BA	64	430	430
HUN←BA	48	408	408

*Forrás: Szállítók, SSC (Szlovák Közúti Igazgatóság), ZSSK (Szlovák Vasúttársaság), RegioJet, in Kivitelező RPUM BSK, 2019*

A legtöbb utazó az Osztrák Köztársaság határait lépi át, az elemzés alapján észrevehető az IAD (egyéni személygépkocsis közlekedés) dominanciája a többi közlekedési fajtával szemben.

Az RPUM BSK intézkedéseinek keretein belül a közlekedési infrastruktúra kiépítésére vonatkozólag indítványozva van új közlekedési csatlakozások kiépítése a szomszédos államokkal, ill. némely meglévő csatlakozás feljavítása.

86-os táblázat: Az RPUM BSK intézkedései a közlekedési infrastruktúra szomszédos államokkal való kiépítésére vonatkozóan

SzÁ	Int. Megj.	A mérlegelés tárgyát képező közlekedési folyosó	A lehetséges jelentős kockázatok, vagy jelentős negatív hatások a határ melletti védett területekre
<b>Inntézkedés: Közúti és autópálya infrastruktúra (lásd. 6.NČ cikkely)</b>			
AT	C13	D4-es autópálya Bratislava, Devínska Nová Ves (Pozsony, Dévényújfalú) - SR/AT államhatár (3,17 km)	Keresztezi az SKCHVU016 Záhorské Pomoravie-t Keresztezi az SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy-t Keresztezi az RL Alúvium Moravy-t Az AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) közelében Az AT1202000 March-Thaya-Auen (AT) közelében
AT	C23	Marchfeld közúti híd - Záhorie (0,354 km)	Belenyúlik az SKUEV0314 Morava-ba Belenyúlik az SKCHVU016 Záhorské Pomoravie-ba Keresztezi az RL Alúvium Moravy-t Az AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) közelében Az AT1202000 March-Thaya-Auen (AT) közelében
<b>Intézkedés: Vasúti közlekedés (lásd 4. NČ cikkely)</b>			
AT	K2	A vasútvonal villamosítása a Devínska Nová Ves (Dévényújfalú) – Marchegg (5,89 km) szakaszon	Az SKCHVU016 Záhorské Pomoravie közelében és keresztezi azt Az SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy közelében és keresztezi azt Keresztezi az RL Alúvium Moravy-t Az AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) közelében Az AT1202000 March-Thaya-Auen (AT) közelében
AT	K14	A Petržalka (Pozsonyligetfalú) (kívül) – AT határ (1,7 km) feljavítása	-
HUN	K21	Bratislava (Pozsony) - Petržalka (Pozsonyligetfalú) – Rusovce (Oroszvár) – HUN államhatár (14,7 km)	Az SKCHVU029 Sysľovské polia (SR) közelében Az SKCHVU007 Dunajske luhy (SR) közelében Az SKUEV0269 Ostrovné Lúčky (SR) közelében A HUFH10004 Mosoni-sík (HUN) közelében A HUFH30004 Szigetköz (HUN) közelében
AT	K24	A Devínska Nová Ves (Dévényújfalú) (kívül) – AT államhatár (3,5 km) szakasz feljavítása	Keresztezi az SKCHVU016 Záhorské Pomoravie-t Keresztezi az SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy-t Keresztezi az RL Alúvium Moravy-t Az AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) közelében Az AT1202000 March-Thaya-Auen (AT) közelében

Magyarázatok: SzÁ – szomszédos állam, IM - Intézkedés megjelölése, RL – Rámszari lokalitás

Az RPUM BSK javasolt intézkedéseinek kiépítése rövid időre befolyásolja a jóléti tényezőket és a környezet minőségét. Elsősorban megnövekedett zajról, rezgésekről, porosságról, exhalátumokról lesz szó, de a kiépítés forgalmi korlátozásokat is okozhat. Ezek a hatások ideiglenesek lesznek, főleg a földmunkák időszakára vonatkoznak majd, az építkezés helyszínén és a forgalmi építkezési területek útvonalai mentén jelennek meg.

Az államok közötti közlekedési kapcsolatok hatékonyságának növelése a javasolt útvonalakon vonzóbbá teszi azokat, a közlekedés intenzitásának megnövekedését okozza a szomszédos államok utain, illetve útvonalain is, amely a lakosság környezetére elsősorban légszennyezéssel, zajjal és rezgésekkel hat majd. Az új közlekedési szakaszok projekt-előkészítésének keretein belül az új építkezések konkrét kivitelezésére zajvizsgálatokat és diszperziós vizsgálatokat kell kidolgozni.

Az RPUM BSK-ban olyan intézkedések vannak indítványozva, amelyek hozzájárulnak a közlekedési hálózat kapacitási problémáinak mérsékeléséhez (a közlekedési munkálatok felosztásának megváltoztatásával a jelenlegi 30% (tömegközlekedés) - 70%-ról (egyéni személygépkocsis közlekedés) a tervezett 50% - 50%-ra a 2050-es évben), a közlekedési hálózat teljesítőképességének növeléséhez. Az RPUM BSK magában foglalja a járműállomány modernizációjára, valamint az üzemanyagalap megváltoztatására (alacsonyabb széntartalmú üzemanyag érdekében) irányuló intézkedéseket is. Az elbírált terv elsődleges potenciális hatásait látni lehet majd a zajterhelés, a rezgések és a szennyező anyagok kibocsátásának csökkenésében, a közlekedési biztonság növekedésében. A határon átnyúló hatásai a légkör minőségének mérsékeltlen jelentős javulását okozhatja.

A javasolt közlekedési kapcsolatok a szomszédos államokkal átvonulnak a Duna és a Morva folyó védett területein, amelyek részei a NATURA 2000, Rámszari lokalitások hálózatnak. Az érintett védett területek listája a 78-as táblázatban van feltüntetve. A javasolt közlekedési infrastruktúra kiépítése és üzemeltetése, a természeti feltételektől függően, beavatkozást igényelhet a Natura 2000 rendszer speciálisan védett területeibe és lokalitásaiba, valamint megkívánhatja az élőhelyek elfoglalását, az élőhelyek, ökoszisztémák fragmentációját, a halandóságot, a diszturbanciát, valamint invazív fajok terjedésének kockázatát. Az élőhelyvédelmi irányelv értelmében minden olyan indítványozott tervnek vagy projektnek, amelynek jelentős hatást gyakorolhat a Natura 2000 rendszerben szereplő lokalitásokra, még a tevékenység jóváhagyása előtt át kell esnie az elsődleges értékelés mechanizmusain. Az elsődleges értékelés eredménye az alapja az azt követő engedélynek.

Határon átnyúló, víztestekre gyakorolt hatásai főleg azon intézkedéseknek lehetnek, amelyek a Dunán és a Morván lesznek megvalósítva, ahol határokat átlépő vízfolyások vannak. Az építkezési beavatkozások és a vízi közlekedés növekedése a víztestek minőségi és mennyiségi állapotának változását okozhatja, amely távolabb is előfordulhat, beleértve a Szlovák Köztársaság területének határain túl fekvő részeket.

A közlekedési infrastruktúra indítványozott intézkedéseinek hatásainak komplex kiértékelése, amennyiben a 24/2006 Z.z.v z.n.p számú törvény 8.sz. mellékletében meghatározott tevékenységről, ill. változtatásról van szó, a javasolt tevékenység hatásának önálló elbírálásával lesz végrehajtva a 24/2006 Z.z.v z.n.p számú törvény szerint a konkrét műszaki megoldás és a természeti viszonyok megismerésének alapján. Azon javasolt műszaki intézkedések által, amelyek eleget tesznek az aktuális érvényben lévő jogszabályi követelményeknek, biztosítva lesz a javasolt forgalmi építkezések a környezet érintett alkotóelemeire és a lakosságra gyakorolt negatív hatásainak kiküszöbölése.

## **IX. A MEGADOTT INFORMÁCIÓK NEM TECHNIKAI JELLEGŰ ÖSSZEFOGLALÓJA**

Az értékelésről benyújtott jelentés, amely a 24/2006 Z.z. számú, többször módosított, a környezeti hatások értékeléséről, valamint egyéb törvények módosításáról szóló törvény szerint lett kidolgozva, bemutatja a „Pozsony Megyei Önkormányzat fenntartható mobilitásának regionális terve“ indítványozott stratégiai dokumentum környezetre és az emberi egészségre gyakorolt hatásainak értékelésének végeredményeit.

A stratégiai dokumentum azzal a céllal készült, hogy teljesítse az emberek mobilitási szükségleteit az adott régióban az életminőségük egyidejű növelése érdekében. A dokumentum fő célja a közlekedés megoldása szervezési, üzemeltetési és infrastrukturális szinten, a hangsúlyt a tömegközlekedésre és a nem motoros közlekedésre, valamint az intelligens közlekedési rendszerek új technológiáinak hatékony kihasználására helyezve egy olyan környezetbarát és pénzügyi szempontból is barátságos közlekedés biztosítása érdekében, amely tiszteletben tartja a fenntartható mobilitás alapelveit.

### **A stratégiai dokumentum tartalma**

A mobilitás, a célok és az intézkedések jövőképe a Pozsonyi kerület közlekedési hálózatában (RPUM BSK IV.rész) az analitikai rész alapjánól származik (RPUM BSK III.rész) az összegyűjtött adatok (RPUM BSK I.rész), és a kutatásokkal szerzett adatok elemzésére irányul (RPUM BSK II.rész). A javasolt intézkedések, a stratégiai dokumentum jellegére való tekintettel többnyire nagyon általánosan vannak jellemezve, amely ugyebár összhangban van a koncepció stratégiai szintjével.

Az RPUM BSK egy változatban van kidolgozva és elbírálva. A maximalista változat (do-all) lett indítványozva, amely az összes olyan építkezést tartalmazza, amelyeknek megvalósítása a 2050-es évig feltételezhető. Ez a változat van összehasonlítva a nullás változattal (do-nothing), amelyben a BSK közlekedési hálózata a jelenlegi állapotából, a jelenleg építés alatt álló szakaszokból, illetve azon szakaszokból, amelyeknek kiépítése már szerződésbe van foglalva, vagy egyéb módon adott, tevődik össze.

A BSK optimálisan működő közlekedési rendszerének stratégiájának megalkotásának egyik pillére a mobilitás víziójának definiálása. A további pillérei a stratégiai célok, a specifikus célok, az intézkedések és a specifikus intézkedések.

- A mobilitás jövőképe – a közlekedési mobilitás összállapota és a Pozsonyi kerület közlekedési rendszerének jövőbeni fejlesztésének és fejlődésének elképzelése
- Stratégiai célok – a változások (magasabb célok) leírása a meghatározott jövőkép beteljesedéséhez
- Specifikus célok – konkrét eszközök a stratégiai célok eléréséhez
- Intézkedések – általános tevékenységek, amelyek hozzájárulnak a konkrét célok beteljesedéséhez. Az intézkedések infrastrukturális terv-, vagy adminisztratív-, ill. organizációs rendszerfolyamatok/változások jellegűek.

Az RPUM BSK meghatározza az alapvető stratégiai célokat a közlekedési terület számára. Ezek a célok prioritási tengelyekből állnak, csupán a javasolt intézkedések alapján történő

betartásukkal el lehet érni a mutatók konkrét értékeinek teljesítését, hogy a fejlődés és a teljesítés mértékét figyelemmel lehessen kísérni a jelenlegi állapottal összehasonlítva.

A stratégiai célok a közlekedés területére a BSK-ban, amelyek az R-BSK közlekedési rendszerének elemzett problémás helyeire reagálnak a következők.

1. **A légkör minőségének javítása, a szénlábnyom csökkentése (a közlekedés éghajlati helyzetre gyakorolt negatív hatásainak mérsékelése) és a közlekedés térbeli hatékonyságának növelése:** A stratégiai cél a közlekedési infrastruktúra általi területfoglalásokra, ill. közterületek közlekedési eszközök általi területfoglalásaira vonatkozó térbeli igények csökkenését tartja szem előtt. Egy ember szállítására a villamos vasúti közlekedés esetén van legkevesebb térre szükség, míg alacsony kihasználtságú személygépkocsi esetén a legtöbbre. A stratégiai cél ugyanakkor szem előtt tartja a szénlábnyom csökkentését és ezáltal a környezet javítását.

*E stratégiai cél elérésére szolgáló specifikus célok a következők:*

- a tömegközlekedés előnyben részesítése és a vasúti közlekedés fejlesztése
  - a gyalogos és a kerékpáros közlekedés támogatása
  - a városi ellátás optimalizálása
  - a közterületek minőségének javítása
  - a mobil források általi légkörszennyezés csökkentése, illetve a zajterhelés és a szénlábnyom csökkentése
  - az emberi egészség javítása
2. **A tömegközlekedés teljesítőképességének, megbízhatóságának és elérhetőségének növelése:** A stratégiai cél szem előtt tartja a közlekedési rendszer hatékonyságának teljes növelését, főleg a multimodális lánc (szinergia) kihasználásával, a jelenlegi rendszer optimalizálását a rendelkezésre álló kapacitások felhasználásával, és a közlekedési szélsőségek hatásainak csökkentését, mint amilyenek például a közlekedési balesetek, vagy a végelszámoláshoz szükséges, illetve a közlekedési rendszernek és annak használatjának fontos kapacitások ideiglenes csökkentése.

*E stratégiai cél elérésére szolgáló specifikus célok a következők:*

- a tömegközlekedés és a többi közlekedési fajta összehangolásának növelése, ahogy a tömegközlekedés különböző módjainak összehangolásának növelése is
  - az érzékenység csökkentése és a kapacitási problémák mérsékelése a közlekedési hálózatban
  - a közlekedés, a közlekedési infrastruktúra és a közterületek elérhetőségének javítása a különböző népességcsoportok számára
  - a statisztikai adatok gyűjtésének és nyilvántartásának javítása
  - az utasok kényelmének növelése
3. **A biztonság növelése:** A stratégiai cél szem előtt tartja az egész közlekedési rendszer biztonságosságának és tartósságának növelését, főleg a személyek egészségére és életére gyakorolt hatásainak csökkentésével a közlekedési balesetek esetén, vagy olyan rendkívüli események során, mint például a természeti vagy a biztonsági események.

*E stratégiai cél elérésére szolgáló specifikus célok a következők:*

- az elavult közlekedési infrastruktúra korszerűsítése
- a közlekedési balesetek számának csökkentése

- a közlekedési ismeretek tudatosításának növelése

4. **Pénzügyi fenntarthatóság növelése:** A stratégiai cél szem előtt tartja a beruházások, illetve üzemeltetések finanszírozásának fenntarthatóságának növelését, valamint a bevételek és kiadások egyensúlyának javítását, beleértve a bevételek és a kiadások stabilitásának biztosítását.

*E stratégiai cél elérésére szolgáló specifikus célok a következők:*

- a közlekedési rendszer pénzügyi fenntarthatóságának biztosítása
- a régió tartósan fenntartható fejlődésének támogatása
- a mobilitás folyamattámogatásának biztosítása

A teljes jövőkép meghatározása után a Pozsonyi kerület közlekedési területén, illetve ezen szektor hátrányos helyzetét megszüntető célok megszabása után, az RPUM BSK-ban olyan konkrét intézkedések vannak indítványozva, amelyek ki fogják küszöbölni az elemzett problémákat, és egyúttal teljesítik a mobilitás jövőképét és a felállított célokat.

Az RPUM BSK nem tervezi a javasolt közlekedési folyosók konkrét területi irányítását, az értékelés céljaira feltételezett útvonalakat használtak. A stratégiai dokumentum széleskörű nézetének szempontjából, a tervezett intézkedések értékelése főleg a terv a lakosok környezetének és egészségének kulcsfontosságú elemeire gyakorolt hatásaira irányul azzal a céllal, hogy meghatározza a lehetséges kockázatokat, illetve fordítva, e terv megvalósításával kapcsolatos lehetőségeket.

## **A stratégiai dokumentum a környezetre és az egészségre gyakorolt hatásainak elbírálási folyamatának összefoglalója**

A SEA (Stratégiai Környezeti Vizsgálat) folyamata a Stratégiai dokumentum bejelentésének nyilvánosságra hozatalával kezdődött 2019 szeptemberében. A bejelentés 2019.9.9-én lett nyilvánosságra hozva az MŽP SR (Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma) [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk) honlapján. Az ajánlatkérő szerv a bejelentést a törvény 6 § 1. bekezdésének alapján hozta nyilvánosságra a tömegtájékoztató eszközön. A bejelentésre összesen 14 vélemény érkezett az illetékes szervektől. 2019.10.17-én az ajánlatkérő szerv és az érintett szervek között a törvény 8§ szerint megvalósult az értékelés terjedelmének megtárgyalása. Az értékelés terjedelmét az MŽP SR adta ki 2019.10.17-én, 66753/2019-1.7/ac, 53838/2019, 53839/2019-int szám alatt. Ezt követően zajlott le e dokumentum RPUM és SOH kidolgozásának folyamata.

## **Fő megállapítások**

Az RPUM BSK indítványozott intézkedéseinek várható pozitív hatásai a környezetre és lakosság egészségére:

- A közlekedés intenzitásának csökkenése, főleg a gépjárműforgalom arányának fokozatos csökkenésének eredményeként, a tömegközlekedéssel és a nem motoros közlekedési eszközökkel szemben (az utak kapacitásainak csökkentése a tömegközlekedés számára fenntartott közlekedési sávok által, az egyéni gépjárműves közlekedés háttérbe szorítása a tömegközlekedés javára a jelzőlámpás keresztezésekben, valamennyi, főleg nem környezettudatos jármű bejárásának akadályozása, ill. tiltása a meghatározott zónákba, valamint pénzügyi korlátozások, mint az autópályadíjak kiterjesztése az alacsonyabb osztályú utakra, útdíj bevezetése a város központjába való belépéskor, progresszív parkolási rendszerek, az integrált közlekedési rendszer kibővítése és fejlesztése, és mások), a tranzitforgalmi központokon, valamint helységek és községek beépített területein kívüli elterelésének eredményeként, a közlekedési infrastruktúra állapotának és minőségének

javításának eredményeként, a rendszeres dunai vízi személyszállítás fejlődésének eredményeként. Az RPUM BSK létrehozásakor az alapvető cél a közlekedési munkálatok megosztásának változása volt a jelenlegi 30% (tömegközlekedés) - 70%-ról (egyéni gépjárműves közlekedés) a tervezett 50% - 50% -ra a 2050-es évben részleges változásokkal az egyes időszakokban.

- A szennyező anyagok kibocsátásának csökkenése a közlekedés intenzitásának csökkentésének és a gépjárműforgalom fokozatos korszerűsítésének és dekarbonizációjának köszönhetően (alternatív üzemanyagok, főleg elektromos járművek, hibrid meghajtók, gáznemű üzemanyaggal működő meghajtók, ez külön érvényes a tömegközlekedési autóbuszokra).
- A zajterhelés és a vibráció csökkenése, főleg a közlekedés intenzitásának csökkentése miatt, valamint a tranzitforgalom elterelésének eredményeként a központokból és a helységek és községek beépített területeiről, a közlekedési infrastruktúra állapotának és minőségének javulásának eredményeként.
- A balesetek előfordulásának csökkenése az utakon a jobb szervezettség segítségével és az infrastruktúra javításával (a közúti infrastruktúra biztonsági szintjének növelése, a biztonsági szint növelése a tömegközlekedésben, a közlekedési balesetek lehetőségének csökkentése a közúti forgalom kiszolgáltatott résztvevőinél).
- A kerékpárosok és a gyalogosok biztonságának növekedése az infrastruktúra minőségének javításának és kiépítésének köszönhetően (intézkedések a közlekedési balesetek lehetőségeinek csökkentése érdekében, elkülönített kerékpárutak építése, a kerékpárosok támogatása a tömegközlekedésben, Bike and Ride parkok építése, a bikesharing kiterjesztése és mások).
- A lakosság fizikai aktivitásának növekedése (a kerékpárutak teljes hálózatának fejlesztése, szabadidős vízi közlekedés, valamint az illetékes parti létesítményeinek célzott fejlesztése, és hasonló).

Az RPUM BSK indítványozott intézkedéseinek fő negatív hatásai a környezetre és a lakosság egészségére:

- rövidtávú behatások a közlekedési infrastruktúra kiépítése alatt – zaj, vibráció, por, forgalmi korlátozások, hulladéktermelés (felesleges földanyagok).
- a mezőgazdasági, erdészeti talajok állandó megzavarása.
- a sziklakörnyezetre gyakorolt hatás (a hegyoldalak stabilitásának torzulásának, földcsuszamlások aktivációjának, erózió kialakulásának, valamint mállások felgyorsulásának potenciális kockázata).
- a közlekedési infrastruktúra kiépítéséhez szükséges erőforrások bebiztosításának követelményei.
- felmerülhetnek konfliktusos területi összecsapások specifikus vízvédelmi területekkel.
- a vízfolyások hidromorfológiai állapotának befolyásolása (olyan műszaki beavatkozások, amelyek hatással vannak a vízfolyások medrének profiljára), felszíni áramlatok rendszerének befolyásolása, felszíni áramlások minőségének befolyásolása.
- talajvízre gyakorolt hatás (a talajvíz szintjének csökkenése, a talajvízforrások gazdagságának és a vízrendszerrel függő élőhelyek potenciális befolyásolása – főleg alagutak és vájatok építése során).
- az RPUM BSK által indítványozott közlekedési infrastruktúra kiépítése és üzemeltetése, a természeti feltételektől függően, beavatkozást igényelhet a Natura 2000 rendszer speciálisan védett területeibe és lokalitásaiba, valamint megkívánhatja az élőhelyek

elfoglalását, az élőhelyek, ökoszisztémák fragmentációját, a halandóságot, a diszturbanciát, invazív fajok terjedésének kockázatát.

- a közlekedési folyosók új útvonalai, a parkolók (P+R, B+R, K+R), TIOP (integrált személyszállító terminálok) kiépítése, néhány esetben a negatív forgalmi hatások átírányítását okozhatja (zaj, vibráció, emisszió, a tájkép befolyásolása) olyan területekre, amelyeket eredetileg nem befolyásolt.
- hulladéktermelés a járműállomány megújítása, valamint a közlekedési infrastruktúra rekonstrukciója során.

A közlekedési infrastruktúra javasolt intézkedéseinek hatásainak komplex kiértékelése, amennyiben a 24/2006 Z.z.v z.n.p számú törvény 8.sz. mellékletében meghatározott tevékenységről, ill. változtatásról van szó, a javasolt tevékenység hatásának önálló elbírálásával lesz végrehajthatva a 24/2006 Z.z.v z.n.p számú törvény szerint a konkrét műszaki megoldás és a természeti viszonyok megismerésének alapján. A jelenleg érvényben lévő jogszabályi követelményeknek megfelelő indítványozott műszaki intézkedések által biztosítva lesz a javasolt forgalmi építkezések azon negatív hatásainak kiküszöbölése, amelyek a környezet érintett alkotóelemeire és a lakosságra irányulnak.

Az RPUM BSK javasolt intézkedéseinek a környezet egyes összetevőire, beleértve az egészségre gyakorolt hatásainak összefoglaló értékelése a következő táblázatban van feltüntetve.

A hatások jelentőségének értékelésére 5 fokozatú értékelési skálát választottunk:

- 0 – semmilyen, vagy minimális hatás,
- 1 (+/-) – jelentéktelen, elhanyagolható helyi hatás, csekély jelentőségű hatás
- 2 (+/-) – kissé jelentős hatás – közepesen jelentős ráhatás, nagyobb területi lefedettséggel, a lakosság nagyobb részére gyakorolt hatással,
- 3 (+/-) – jelentős hatás, olyan hatás, amely a szélesebb környezetre is kihat.

Az RPUM BSK javasolt intézkedéseinek a környezet egyes összetevőire, beleértve az egészségre gyakorolt hatásainak kiértékelése

Intézkedés megjelölése	Megjegyzés	Intézkedés	Légkör	Zaj, vibráció	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Szklakörnyezetek	Természet, élőhely, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladékok
		<b>4. A BSK KÖZLEKEDÉSI RENDSZERÉNEK MEGALKOTÁSA 2050-IG</b>									
		<b>4.1. Vasúti közlekedés</b>									
		<i>4.1.1. Fő építkezések a vasúti közlekedésben</i>									
		<i>4.1.2. Vasúti és kombinált közlekedés</i>									
<b>K1</b>	2025 (NV)	<i>A Bratislava-Nové Mesto (Pozsony-Újváros) – Dunajská Streda (Dunaszerdahely) vasútvonal áteresztőképességének részleges növelése, konkrétan elágazás kiépítése Ružinovban (Főrév), a vasúti pálya</i>	+2	+2	+2	-3	-2	-2	-2	+2	-2



Intézkedés megjelölése	Megjegyzés	Intézkedés	Léggör	Zaj, vibráció	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Szilikakörnyezetek	Természet, élőhely, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladékok
		rekonstrukciója Nové Košariská (Misérd) vasútállomáson a teherfuvarozás érdekében (10,62 km)									
K2	2025 (NV)	A vasútvonal villamosítása a Devínska Nová Ves (Dévényújfalu) – Marchegg szakaszon (5,89 km)	+2	+2	+2	-1	-2	-2	-3	+2	-2
K3 (K3A)	2030 (NV)	A 110 Devínska Nová Ves (Dévényújfalu) (kívül) – Kútý (Jókút) vasútvonal korszerűsítése két fázisban, az első fázis Malacky (Malacka) után lesz (24,33 km)	+2	+2	+2	-3	-3	-2	-3	+2	-2
K4	2025 (MV)	Bratislava hl. st. (Pozsony főállomás) vasúti megálló korszerűsítése (0,8 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K5	2025 (MV)	2. vágány Bratislava hl. st. (Pozsony főállomás) (kívül) – Bratislava (Pozsony) – Nové Mesto (Újváros) (3,5 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K6	2025 (MV)	Devínska Nová Ves (Dévényújfalu) – Bratislava (Pozsony) – Lamač (Lamacs) szakasz korszerűsítése (8,02 km)	+3	+3	+3	-1	-2	-1	-2	+3	-1
K7	2025 (MV)	Az áteresztőképesség részleges növelése a 120 Bratislava-Rača (Pozsony-Récse) – Trnava (Nagyszombat) (46,14 km) útvonalon	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2
K7A	2030 (MV)	A 120 Bratislava-Rača (Pozsony-Récse) – Trnava (Nagyszombat) (46,14 km) útvonal feljavítása	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2
K8	2025 (MV)	Részleges intézkedések a Vajnory (Pozsonyszőlős) – Senec (Szenc) (15,65 km) áteresztőképességének növelésére	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2
K9	2025 (MV)	Vinohrady/predmestie (Szőlőhegy/külváros) 0,6 km átviteli csomópont újjáépítése	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K10	2030 (MV)	Az ÚNS(központi tehermegálló vasútállomás) (0,5 km) vasútállomás rekonstrukciója	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K11	2030 (MV)	130 BA(Pozsony) – Senec (Szenc) – Galanta (Galánta) – Nové Zámky (Újvár) – Štúrovo (Párkány) (134,9 km) vasútvonal korszerűsítése	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2
K12	2030 (MV)	Nové Mesto (Újváros) (kívül) – Podunajské Biskupice (Pozsonypüspöki) (8,3 km) feljavítása	+2	+2	+2	-3	-2	-1	-2	+2	-1
K13	2030 (MV)	Podunajské Biskupice (Pozsonypüspöki) – Kvetoslavov (Úszor) – Dunajská Streda (Dunaszerdahely) (a Somorjára vezető útvonallal is) (17,62 km) feljavítása	+3	+3	+3	-3	-2	-2	-2	+3	-2
K14	2030 (MV)	Petržalka (Pozsonyligetfalu) (kívül) –AT határ (1,7 km) feljavítása	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K15	2030 (MV)	Az M.R. Štefánik reptér összekapcsolása új pályaszakasszal (12,6 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K16	2030 (MV)	Bratislava hl. st. (Pozsony főállomás) (kívül) – Bratislava (Pozsony) -Rača/Bratislava (Récse/Pozsony)-Vajnory (Pozsonyszőlős) (7,18 km)	+3	+3	+3	-1	-1	-1	-1	+3	-1



Intézkedés megjelölése	Megjegyzés	Intézkedés	Léggör	Zaj, vibráció	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Szilikakörnyezetek	Természet, élőhely, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladékok
		Új útvonal Pozsonyból a 120 és 130 pályák közti területen közlekedő távolsági személy és teherszállítás részére az azt követő elágazással Galántára és Nagyszombatba (Trnava)									
		<b>4.2. Villamos közlekedés – a villamos pályák bővítése és korszerűsítése</b>									
E1	2025 (NV)	Bosákova – Janíkov Dvor (3,55 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E2	2025 (MV)	A Ružinovská radiális meghosszabbítása a TIOP (integrált személyszállító terminálok) Ružinovig(Főrév) (0,8 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E3	2025 (MV)	A Dúbravsko-karloveská radiális meghosszabbítása a TIOP (integrált személyszállító terminálok) Bory-ig (1,2 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E4	2025 (MV)	Csatlakozás a Šafárikovo námestie (Šafárik tér)-től a Košická ulicán (Košická utca) keresztül a Ružinovská radiálisba való becsatlakozásával (3,2 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E5	2030 (NV)	A Košická – ŽST Podumajské Biskupice (Pozsonypüspöki vasútállomás) összekapcsolása a P+R és Prístavný most (Kikötői híd) (8,97 km) érintésével	+1	+1	+1	-3	-1	-1	-2	+1	-1
E6	2035 (MV)	A Vajnorská radiális meghosszabbítása a ŽST Vajnory-ig (Pozsonyszőlős vasúti állomás) (1,95 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E7	2040 (MV)	A Vajnorská és a Račianská radiális összekapcsolása az MČ Vajnory-n (Pozsonyszőlős városrészen) keresztül	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-1	+1	-1
E8	2040 (MV)	A Dúbravská radiális a Bory városnegyedétől a VW és DNV-ig, esetleges meghosszabbítás Stupava-ig (Stomfa) (5,61 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E9	2040 (MV)	A Dúbravská radiális a TIOP (integrált személyszállító terminálok) Bory-tól a Bory városnegyedig (2,68 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-1	+1	-1
E10	2040 (MV)	A Ružinovská radiális a TIOP (integrált személyszállító terminálok) Ružinov-tól (Főrév) a Letisko M.R. Štefánika-ig (M.R. Štefánik reptérig) (4,5 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E11	2030, 2035, 2040 (MV)	A Račianská, Vajnorská, Ružinovská és Vraľuško-biskupická radiális érintőleges összekapcsolása (4,47 km)	+2	+2	+2	-1	-1	-1	-1	+2	-1
E12	2040 (MV)	Pálya a vasútállomásig Récsében (Rača)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E13	2050 (MV)	A Kamenné nám. (Kamenné tér) – Košická összekapcsolása a Mlynské Nivy területén keresztül	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
		<b>4.2.1. A fényjelzők dinamikus irányítása</b>	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	0

Intézkedés megjelölése	Megjegyzés	Intézkedés	Léggör	Zaj, vibráció	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Szilikáörnyezetek	Természet, élőhely, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladékok
		4.2.2. A villamos test leválasztása az IAD-ról az úttest szintjén	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	-1
		4.2.3. A villamos pályák korszerűsítése	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	-1
		<b>5. A TÖMEGKÖZLEKEDÉS ELŐNYBEN RÉSZESÍTÉSE</b>									
		5.1. Villamosok előnyben részesítése	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	0
		<b>6. KÖZÚTI ÉS AUTÓPÁLYA-INFRASTRUKTÚRA</b>									
C1	2025 (NV)	D4 autópálya Jarovce (Horvátjárfalu) – most cez Dunaj(híd a Dunán) - a II/502-ig Récsében szakaszon (állapot: jelenleg megvalósítás alatt áll)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3
C2	2025 (NV)	R7 gyorsforgalmi út Bajkalská – BSK térségének határa – Hubice (Nemesgomba) szakaszon (állapot: jelenleg megvalósítás alatt áll)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3
C3	2025 (NV)	A Triblavina külön szintű csomópont kiépítése a D1-re az I/61-re csatlakozással	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C4	2025 (NV)	Új regionális út kiépítése – csatlakozás a Triblavina kereszteződésre – Chorvátsky Grob (Horvátgurab) (Teplý prameň) (Meleg forrás) (7,24 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C5	2025 (MV)	A D1 autópálya feljavítása a Vajnory (Pozsonyszőlős) – Senec(Szenc) – východ(kijárat) szakaszon +a menet átalakítása az autópályán Szencen (állapot: projektdokumentáció feldolgozása az építési engedélyhez) (16,47 km)	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-3	-2
C6	2040 (MV)	A D1 autópálya feljavítása a Senec (Szenc) – Trnava (Nagyszombat) szakaszon (állapot:a projektdokumentáció feldolgozása az építési engedélyhez) (23,14 km)	-3	-3	-3	-3	-2	-2	-3	-3	-2
C7	2030 (MV)	A D2 autópálya Lamač (Lamacs) – Stupava (Stomfa) feljavítása (állapot: UPN BSK 2013)(8,55 km)	-3	-3	-3	-1	-2	-1	-1	-3	-1
C8	2035 (MV)	A D2 autópálya feljavítása Lozorno (Lozornó) – Stupava (Stomfa) (8,79 km)	-2	-2	-2	-1	-3	-1	-1	-2	-1
C9	2030 (MV)	D2 autópálya Rohžnik (Nádasfő) kereszteződés (0,25 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C10	2030 (MV)	D2 autópálya Studienka (Szentistváánkút) kereszteződés (0,25 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C11	2030 (MV)	D2 autópálya Čunovo (Dunacsún) kereszteződés (0,34 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1

Intézkedés megjelölése	Megjegyzés	Intézkedés	Léggör	Zaj, vibráció	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Szilikakörnyezetek	Természet, élőhely, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladékok
C12	2035 (MV)	D4 autópálya – II/502 – tunel (alagút) Karpaty szakasz csatlakozás az A-ba az S8-on (állapot: környezetre gyakorolt hatásának elbírálása) (11,58 km)	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3	-3	-3
C13	2030 (MV)	D4 autópálya Bratislava, Devínska Nová Ves (Pozsony, Dévényújfalu) – SR/AT államhatár (3,17 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1
C14	2035 (MV)	R1 gyorsforgalmi út – jövőbeli útvonal D4-el való kereszteződéstől az II/572 közút keresztezésével délkeletre a Most pri Bratislave-tól (Dunahidas) – Tomášov (Fél) – privádzač z II/510 (kivezető a II/510-ről) – Vlčkovce (Farkashida) – pokračovanie na smer Nitra (folytatás Nyitra irányába) folyosóban (állapot: a környezetre gyakorolt hatásának elbírálása) (38,15 km) (állapot: a környezetre való hatások elbírálása) R1 gyorsforgalmi út – Most pri Bratislave (Dunahidas) – Vlčkovce (Farkashida) (állapot: a környezetre való hatások elbírálása)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3
C15	2035 (MV)	I/2 közút – Stupava (Stomfa) kikerülése (állapot: UPN BSK 2013) (4,56 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C16	2035 (MV)	II/590 közút – Malacky (Malacka) kikerülése	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
C17	2025 (MV)	I/61 – Vajnory (Pozsonyszőlős) – Senec (Szenc) közutak feljavítása (állapot: kidolgozott projektdokumentáció az építési engedélyhez) (15,28 km)	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-3	-2
C18	2030 (MV)	II/502 közút Pezinok (Bazin) kikerülése (állapot: a BSK, ugyanúgy az érintett község területfejlesztési tervének része) (2,61 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1
C19	2030 (MV)	II/502 közút Modra (Modor) kikerülése (állapot: a BSK, ugyanúgy az érintett község területfejlesztési tervének része) (7,6 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1
C20 A	2040 (MV)	II/503 közút feljavítása – megyei kör kialakítása (Senec (Szenc) – MUK a D-vel „Senec“ (Szenc) – Pezinok (Bazin)) (12,1 km)	-2	-2	-2	-3	-2	-2	-3	-2	-2
C20	2040 (MV)	II/503 közút alagút Baba alatt (állapot: UPN BSK 2013) (12,13 km)	-2	-2	-2	-3	-2	-3	-3	-2	-3
C21	2040 (MV)	II/510 közút áthelyezése Tomášov-ban (Fél) (állapot: UPN BSK 2013) (3,66 km)	-1	-1	-1	-3	-2	-1	-2	-1	-1
C22	2030 (MV)	Az II/505 közút feljavítása a DNV-ben a folytatódó építkezéssel összefüggésben a Bory üzletközponttól északra lévő területen (állapot: a jogerős területrendezési határozat kiadva) (5,63 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C23	2030 (MV)	Közúti híd Marchfeld – Záhorie (Hegyhát) (0,354 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
C24	2030 (MV)	Eisnerová utca meghosszabbítása (állapot: UPN BSK 2013) (3,7 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-2	-1	-1





Intézkedés megjelölése	Megjegyzés	Intézkedés	Léggör	Zaj, vibráció	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Szilikakörnyezetek	Természet, élőhely, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladékok
		15.4. Biztonság az utakon	0	0	+2	0	0	0	0	0	0
		15.5. Intelligens közlekedési rendszerek	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.6. A mobilitás, mint a megosztás alapú gazdaság szolgáltatása	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.7. Parkolás és parkoláspolitiká	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.8. A mobilitás javításának médiatámogatása a BSK-ban	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.9. Jogalkotói támogatás	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.10. Az emissziómentes és az alacsony kibocsátású üzemanyagok támogatása (elektromos járművek, hidrogénhajtású autók, önzvezető autók)	+2	+2	+2	0	0	0	0	+2	-1
		15.11. Zöld infrastruktúra	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.12. A vizuális szmog eltávolítása	0	0	+1	0	0	0	0	0	-1
		15.13. Kerülő utak									
		15.14. A feltételek meghatározása és piaci környezet teremtése	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.15. Carsharing	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.16. Kerékpárok a tömegközlekedésben	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.17. Bikesharing	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0

Magyarázatok: NČ – az RPUM BSK tervezési része, IO – infrastrukturális intézkedések, P/O/SO – folyamati/organizációs/rendszeres, NV – alapváltozat, MV – maximális változat

Az RPUM BSK „Implementációs tervében“ megtalálható a javasolt infrastrukturális intézkedések teljes értékelése. Ez az értékelés a CO2 termelések/megtakarítások gazdasági és környezeti értékelésének összegzéseként történik, amely a közlekedési modellből származó utasszám szorzata (tükrözi a közlekedési munkálatok felosztásának változását a jelenlegi 30% - 70% -ról a tervezett 50% - 50% -ra a 2050-es évben, részleges változásokkal az egyes időszakokban) az intézkedések hosszának állandójával, az egy utazóra eső co2 szénlábnyom állandóival korrigálva. Ennek az összegzésnek végösszege alapján, az RPUM BSK Kivitelező a tervezett infrastrukturális intézkedéseket három kategóriára osztotta, amelyek megvalósításuk megalapozottságát tükrözik:

**Zöld kategória:** Amennyiben az értékelés értéke alacsonyabb, mint 1 a közúti közlekedésre, alacsonyabb, mint 1,5 a villamos közlekedésre és alacsonyabb, mint 2 a vasúti közlekedésre, az intézkedés rendkívül fontos és megvalósítása rövid időn belül szükséges.

**Narancssárga kategória:** Amennyiben az értékelés értéke az 1 (ill. 1,5, ill.2) – 4 tartományban van az intézkedés előnyös, rövid időn belül szükséges foglalkozni vele igazoló tanulmányokkal, előprojekt és projekt dokumentációval, közepes időn belüli megvalósítás feltételezésével.



**Piros kategória:** Amennyiben az érték meghaladja a 4 értéket, rendszerint hosszabb időn belül lesz előnyös, jelenleg még nem szükséges vele részletesen foglalkozni, ill. a következő időszakban hatékonyságát igazolni.

*A tervezett infrastrukturális intézkedések felosztása három kategóriára, amelyek megvalósításuk megalapozottságát tükrözik a CO2 termelés/megtakarítás gazdasági és enviromentális értékelésének összegzése alapján*

Intézk. Jel.	Intézkedés neve	A tervezett infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a CO2 termelések/megtakarítások gazdasági és enviromentális értékelésének összegzése)			
		2025	2030	2040	2050
<b>Intézkedés: A vasúti közlekedés fejlesztése a BSK-ban (4.1 cikk NČ Fő építkezések a vasúti közlekedésben)</b>					
K4	A Bratislava hl.st (Pozsony főállomás) vasúti megálló modernizálása				
K5	2. vágány Bratislava hl. st. (Pozsony főállomás) (kívül) – Bratislava (Pozsony) – Nové Mesto (Újváros)				
K6	A Devínska Nová Ves (Dévényújfalú) – Bratislava (Pozsony) – Lamač (Lamac) szakasz korszerűsítése				
K7	Az áteresztőképesség részleges növelése a 120 Bratislava (Pozsony)-Rača (Récse) – Trnava (Nagyszombat) vonalon				
K7A	A 120 Bratislava (Pozsony)-Rača (Récse) – Trnava (Nagyszombat) vonal feljavítása				
K8	Részleges intézkedések az áteresztőképesség növelésére a Bratislava (Pozsony)-Vajnory (Pozsonyszőlős) – Senec resp. Galanta (Szenc ill. Galánta) vonalon				
K9	Vinohrady/predmestie (Szőlőhegy/külváros) átviteli csomópont újjáépítése				
K10	Az UNS (központi tehermegálló vasútállomás) vasúti állomás rekonstrukciója				
K11	A 130 BA (Pozsony) – Senec (Szenc) – Galanta (Galánta) – Nové Zámky (Újvár) – Štúrovo (Párkány) vasútvonal korszerűsítése (az átszámításba csak a BSK határaitól BA-ig utazók kerülnek be)				
K12	Nové Mesto (Újváros) (kívül) – Podunajské Biskupice (Pozsonypüspöki) feljavítása				
K13	Podunajské Biskupice (Pozsonypüspöki) – Kvetoslavov (Úszor) – Dunajská Streda (Dunaszerdahely) feljavítása (A Somorjárá vezető útvonallal is)				
K14	Petržalka (Pozsonyligetfalu) (kívül) –AT határ feljavítása				
K15	Az M.R.Štefánik reptér összekapcsolása új vasúti szakasszal				
K16	Bratislava hl. stanica (Pozsony főállomás) (kívül) – Bratislava (Pozsony)-Rača/Bratislava (Récse/Pozsony)-Vajnory (Pozsonyszőlős)				
K17	Bratislava odb. Vinohrady (Pozsony elágazás Szőlőhegy) – Bratislava (Pozsony) – Vajnory (Pozsonyszőlős)				
K18	Bratislava-Nové Mesto (Pozsony-Újváros) (kívül) – Bratislava-Petržalka (Pozsony-Pozsonyligetfalu)				
K19	Bratislava predmestie (Pozsony külváros) –Bratislava-Filiálka (Pozsony-Fiókpályaudvar)				
K20	Bratislava-Vajnory (Pozsony-Pozsonyszőlős) (kívül) – Chorvátsky Grob (Horvátgurab) – Pezinok (Bazin)				
K20A	Bratislava-Vajnory (Pozsony-Pozsonyszőlős) (kívül) – Chorvátsky Grob (Horvátgurab) – Pezinok (Bazin) (a K7A intézkedés meg nem valósítása esetén)				

Intézk. Jel.	Intézkedés neve	A tervezett infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a CO2 termelések/megtakarítások gazdasági és enviromentális értékelésének összegzése)			
		2025	2030	2040	2050
K21	Bratislava-Petržalka (Pozsony-Pozsonyligetfalu) – Rusovce (Oroszvár) – HU államhatár				
K22	Bratislava hl. st (Pozsony főállomás) (kívül) – Lamač (Lamacs) (kívül) szakasz feljavítása				
K23	Bratislava (Pozsony) – Lamač (Lamacs) – Devínska Nová Ves (Dévényújfalu) szakasz feljavítása				
K24	Devínska Nová Ves (Dévényújfalu) (kívül) – államhatár szakasz feljavítása				
K25	Devínske jazero (Dévényi tó) – Stupava (Stomfa), ill. változatos útvonal Bory és Stupava (Stomfa) között				
K26	Pezinok (Bazin) – Modra (Modor) – Smolenice (Szomolány)				
K27	Plavecký Mikuláš (Detrekőszentmiklós) – Jablonica (Jablánc)				
K28	Lozorno (Lozornó) (kívül) – Stupava (Stomfa) (kívül)				
K29	Bratislava-Nivy (Pozsony-Nivy) – Petržalka (Pozsonyligetfalu), vasúti közlekedéssel				
<b>Intézkedés: A vasúti közlekedés fejlesztése a BSK-ban (4.2.cikk NČ A villamos pályák bővítése és korszerűsítése)</b>					
E1	Bosákova – Janíkov Dvor				
E2	A Ružinovská radiális meghosszabbítása a TIOP (integrált személyszállító terminálok) Ružinovig (Főrév)				
E3	A Dúbravsko-karloveská radiális meghosszabbítása a TIOP (integrált személyszállító terminálok) Bory-ig				
E4	Csatlakozás a Šafárikovo námestie (Šafárik tér)-től a Košická ulicán (Košická utca) keresztül a Ružinovská radiálisba való becsatlakozással				
E5	A Košická – ŽST Podunajské Biskupice (Pozsonypüspöki vasútállomás) összekapcsolása a P+R és TIOP (integrált személyszállító terminálok) Prístavný most (Kikötői híd) érintésével				
E6	A Vajnorská radiális meghosszabbítása a Vajnory (Pozsonyszőlős) vasútállomásig				
E7	A Vajnorská és a Račianská radiális összekapcsolása				
E8	A Dúbravská radiális a Bory városnegyedétől a VW és DNV-ig, esetleges meghosszabbítás Stupava-ig (Stomfa)				
E9	A Dúbravská radiális a TIOP (integrált személyszállító terminálok) Bory-tól a Bory városnegyedig				
E10	A Ružinovská radiális a TIOP (integrált személyszállító terminálok) Ružinov-tól (Főrév) a Letisko M.R. Štefánika-ig (M.R. Štefánik reptérig)				
E11	A Račianská, Vajnorská, Ružinovská és Vračuňsko-biskupická radiálisok érintőlegesen összekapcsolása				
E12	Pálya a vasútállomásig Récsében (Rača)				
E13	A Kamenné nám. (Kamenné tér) – Košická összekapcsolása a Mlynské Nivy területén keresztül				
<b>Intézkedés: Intézkedések tervezete a közúti közlekedés területén (6cikk NČ Újépítésű és korszerűsített közutak a BSK területén)</b>					

Intézk. Jel.	Intézkedés neve	A tervezett infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a CO2 termelések/megtakarítások gazdasági és enviromentális értékelésének összegzése)			
		2025	2030	2040	2050
C4	Új regionális út kiépítése – csatlakozás a Triblavina kereszteződésre – Chorvátsky Grob (Horvátgurab) (Teply prameň) (Meleg forrás)				
C5	A D1 autópálya feljavítása a Vajnory (Pozsonyszőlős) – Senec(Szenc) – východ(kijárat) szakaszon +a kijárat átalakítása az autópályán Szencen				
C6	A D1 autópálya feljavítása Senec (Szenc) – Trnava (Nagyszombat) szakaszon				
C7	D2 autópálya feljavítása a Lamač (Lamac) – Stupava (Stomfa) szakaszon				
C8	A D2 autópálya feljavítása a Lozorno (Lozornó) – Stupava (Stomfa) szakaszon				
C9	D2 Rohožník (Nádasfő) kereszteződés				
C10	D2 Studienka (Szentistvánkút) kereszteződés				
C11	D2 Čunovo (Dunacsún) kereszteződés				
C12	D4 autópálya – II/502szakaszon – tunel (alagút) Karpaty szakasz csatlakozás az A-ba az S8-on				
C13	D4 Devínska Nová Ves (Dévényújfalú) – SR/RR államhatár				
C14	R1 gyorsforgalmi út – jövőbeli útvonal a D4-el való kereszteződéstől az II/572 közút keresztezésével délkeletre a Most pri Bratislave-tól (Dunahidas) – Tomášov (Fél) – privádzač z II/510 (kivezető a II/510-ról) – Vlčkovce (Farkashida) – pokračovanie na smer Nitra(folytatás Nyitra irányába) folyosóban				
C15	I/2 közút – Stupava (Stomfa) kikerülése				
C16	II/590 közút – Malacky (Malacka) megkerülése				
C17	Az I/61 – Vajnory (Pozsonyszőlős) – Senec (Szenc) közút feljavítása				
C18	II/502 közút Pezinok (Bazin) kikerülése				
C19	II/502 közút Modra (Modor) kikerülése				
C20	II/503 közút alagút Baba alatt				
C20A	II/503 közút feljavítása – megyei kör kialakítása (Senec (Szenc) – MUK a D1-el „Senec“(Szenc) – Pezinok (Bazin))				
C21	II/510 közút áthelyezése Tomášov-ban (Fél)				
C22	Az II/505 közút feljavítása a DNV-ben a folytatódó építkezéssel összefüggésben a Bory üzletközpontól északra lévő területen				
C23	Marchfeld – Záhorie közhíd				
C24	Eisner utca meghosszabbítása				
C25	Rača (Récse) –II/502 áthelyezés (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska)				

Intézk. Jel.	Intézkedés neve	A tervezett infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a CO2 termelések/megtakarítások gazdasági és enviromentális értékelésének összegzése)			
		2025	2030	2040	2050
C26	Žabí Majer – Krasňany csatlakozás				
C27	Krasňany – Polianky csatlakozás				
C28	Északi érintő (Pražská – Jarošova)				
C29	Vajnory (Pozsonyszőlős) – északi és keleti kerülő				
C30	Bajkalská – szintbeli kereszteződés eltávolítása				
C31	Vrakuňa(Vereknye) – kerülő a Galvani utca meghosszabbításában				
C32	<i>Chorvátsky Grob(Horvátgurab) (Teplý prameň) (Meleg forrás) – Pezinok (Bazin) regionális út</i>				
C33	I/61 kereszteződéssel rendelkező közút kiépítése Bernelákovo (Cseklész), Ivanka pri Dunaji (Pozsonyivánka) települések közti folytatásával, valamint Zálesie (Tökéssziget) község kikertülése a kereszteződésben a D4-en				
<b>Intézkedés: Intézkedés javaslata a vízi és a légi közlekedés területén (10cikk NČ)</b> Azon közlekedési építkezések, amelyek biztosítani fogják a nemzetközi M.R. Štefánik reptér gyors, minőséges és kapacitív csatlakozását a régiókon átívelő és a regionális közlekedési rendszerre, a vasúti (4.1, 4.2 NČ cikk) és közúti építkezések (6 NČ cikk) részei					
L1	DunajBUS (Dunabusz)				

### **Intézkedések azon esetleges jelentős negatív környezeti hatások (beleértve az egészségre gyakorolt hatásokat) elhárítására, csökkentésére vagy enyhítésére, amelyek a stratégiai dokumentum megvalósításából származhatnak**

Az RPUM BSK magában foglalja a hátrányos állapotot megszüntető intézkedéseket a közlekedési szektorban. Az RPUM BSK-ban az egyes közlekedési módok alapján felosztott intézkedések vannak javasolva annak ellenére is, hogy az integrált mobilitás keretein belül az egyes közlekedési fajták kohéziója szoros. Vannak még továbbá saját jellegük alapján „infrastrukturális“ intézkedések, amelyek az új/meglévő infrastruktúra fizikai kiépítésén vagy korszerűsítésén alapulnak, illetve „eljárás/szervezeti intézkedések”, amelyek az adminisztratív folyamatok és követelmények beállításán/optimalizálásán/javításán alapulnak. Mivel az RPUM BSK-ban előterjesztett intézkedések vegyesek és sok közülük nem befektetési jellegű, valamint a szervezeti, műszaki, tervezői, intézményes és programozási eljárások, tervek és tevékenységek megalkotásán alapulnak, számukra nehéz meghatározni azokat az intézkedéseket, amelyek megelőzik, megszüntetik, minimalizálják és kompenzálják a környezetre, beleértve az egészségre gyakorolt lehetséges hatásokat.

A területfejlesztési dokumentációval való összhang biztosítása érdekében fontos a tanulmányok eredményeit beépíteni a BSK területfejlesztési terveibe, úgy mint a városokéba és a községébe, a mihamarabbi aktualizálásuk érdekében, a későbbi megvalósításukra szolgáló területi tartalék értelmében. Ezen összefüggésben ajánlott betartani, ill. meghatározni a területi tartalékot azon projektek számára is, amelyek egyelőre nem lettek tanulmányokkal igazolva, de megvalósításuk lehet potenciálisan bizonyítható a területen bekövetkező jelentős demográfiai és városi változások feltételezésével, ill. e projektek esetében a mobilitási, a közlekedési és a szállítási mutatók pozitívan eltérő fejlesztésével, pl. a városi, regionális, vagy állami szintű, különféle közlekedéspolitikai intézkedések befolyása alatt, amelyeket ezen tanulmány keretein belül nem vizsgáltak meg.

Később a SEA, valamint a területfejlesztési dokumentáció esetleges változásai után minden építkezésnek számolnia kell a projekt előkészítésénél a következő folyamatokkal:

- Az EIA dokumentáció feldolgozása az egyes építkezésekhez, amennyiben azt az építkezés jellege megkívánja
- A közmunka építkezési tervének (DSZ) dokumentációinak feldolgozása
- A területrendezési határozathoz szükséges (DÚR) dokumentáció feldolgozása
- Az építkezési engedélyhez szükséges (DSP) dokumentáció feldolgozása
- Az építkezés megvalósításához szükséges (DRS) dokumentáció feldolgozása

A tervezetek feldolgozásánál, valamint az EIA során folytatott nyilvános tárgyalás keretein belül ajánlott tovább optimalizálni a műszaki megoldásokat a lakosságra gyakorolt hatások minimalizálása és a költségek fenntartása érdekében.

Lejebbb meghatározzuk azokat az általános intézkedéseket, amelyeket fontos figyelembe venni:

- A stratégiai fejlesztési dokumentumokat a 24/2006 Z.z. v z.n.p. számú törvény szerint stratégiai environmentális értékelésnek (SEA) kell alávetni.
- El kell végezni a közlekedési infrastruktúra javasolt intézkedéseinek hatásainak összetett kiértékelését, ezt amennyiben a 24/2006 Z.z.v z.n.p számú törvény 8.sz. mellékletében meghatározott tevékenységről, ill. változtatásról van szó, a javasolt tevékenység hatásának önálló elbírálásával kell végrehajtani a 24/2006 Z.z.v z.n.p számú törvény szerint a konkrét műszaki megoldás és a természeti viszonyok megismerésének alapján.
- Biztosítani kell a lejebbb feltüntetett közutak átjárhatóságát a BSK-ban

Közút osztálya és száma (név)	Kumulatív helymeghatározás	Indoklás	Járás
I/2	48,043-49,99	Érdekút	MA
I/61	0,00-1,18, 9,00-11,26	Érdekút	BA V, BA III
II/501	0,00-21,38	Érdekút	MA
II/503	0,00-8,5, 17,71-20,97	Érdekút	BA III, PK
II/590	25,85-65,015	Érdekút	MA
III/1105	0,00-0,92	Érdekút	MA
III/1113	0,00-2,25	Érdekút	MA
Kutuzovova ul.(utca), BA (Pozsony)	-	Bekötőút	BA III
Rybničná ul.(utca), Vajnory (Pozsonyszőlős)	-	Bekötőút	BA III
Štúrova ul.(utca), Malacky (Malacka)	-	Bekötőút	MA
Vajnorská ul. (utca), BA (Pozsony)	-	Bekötőút	BA III
Ul. Za kasárňou (utca), BA (Pozsony)	-	Bekötőút	BA III

- Biztosítani kell a 120-as számú (BA (Pozsony) – Trnava (Nagyszombat) – Leopoldov (Újvároska, Lipótvár) – Púchov (Puhó)), a 130-as sz. (BA (Pozsony) – Galanta (Galánta) – Palárikovo (Tótmegyer)), a 110-es sz. (BA (Pozsony) – Kúty(Jókút)), a 101-es sz. (BA – BA – Petržalka(Pozsonyligetfalu)) és 132. sz. (BA – Rusovce (Oroszvár)) vasútvonalak átjárhatóságát legalább egy vasúti vágányon, vagy az adott szakasz vészüzemét a vasúti kerülővonalakat kihasználva.
- Az érintett közúti és vasúti hidak állandó speciális létesítményeit teljes egészében fenn kell tartani mindkét megyében.

- A közlekedési korlátozásoknál az „RPUM BSK“ javasolt építkezési egységei általi beavatkozás sújtotta utakon a 135/1961 Z. számú törvény e) bekezdésének 7§ és 24§ és a 35/1984 számú FMD rendelet 10§, 6b. bekezdése értelmében kell eljárni.
- A közlekedésszervezés tervét a javasolt intézkedések projektdokumentációjának keretein belül kell kidolgozni.
- Az „RPUM BSK intézkedéseinek megvalósítása kapcsán a BSK és TSK területén tervezett közlekedési korlátozások megkezdését és befejezését be kell jelenteni a Szlovák Fegyveres Erők Katonai Közlekedési Központjában, Kutuzovova 8, 832 47 BA.

Intézkedések a légkörre gyakorolt hatások, a zaj és a rezgés hatások, valamint a lakosságra és az egészségre gyakorolt hatások mérsékelésére:

Mérlegelni kell a közlekedési infrastruktúra építkezéseinek elhelyezési alternatíváit figyelembe véve a távolságot a városok és a községek beépített területeitől. A forgalmi építkezések vezetése a lakott területek közelében valós kockázatot jelent arra, hogy az imissziók (zaj, szennyező anyagok kibocsátása, rezgések) nem fogják teljesíteni a települések megkerülésének funkcióját a jelenlegi közlekedési útvonalon.

- Az új közlekedési infrastruktúra javaslatainál figyelembe kell venni a diszperziós tanulmányok eredményeit, amelyek a terület imissziós terhelésének numerikus szimulációját jelentik határozott emissziós jellemzőkkel rendelkező, tervezett tevékenység alapján.
- Az új közlekedési útvonalak, illetve az új közutak tervezésének folyamata során a zajterhelés meghatározása érdekében predikációs módszereket kell használni a matematikai modellezés kihasználásával. Ezen módszerek segítségével a megfelelő számítástechnikai eszközök birtokában, meg lehet határozni a terület zajterhelését a vizsgált közlekedési útvonal körül. Az így meghatározott zajterhelés alapján megfelelőbb intézkedéseket lehet javasolni a csökkentésére az érintett terület szélesebb körében.
- A zajellenes intézkedések tervezetét a közlekedési hálózat meglévő szakaszaira is ki kell terjeszteni, amelyeknél a zaj emissziója túllépi a SZK higiéniai határértékeit, különösen azokon a területeken, amelyeken a lakosság érzékenyebb csoportjai tartózkodnak (pl. kórházak, iskolák, szociális létesítmények) illetve amelyeken tartósan élnek emberek. A műszaki intézkedések közé lehet sorolni pl. az utak alacsony zajszintű aszfaltfelületére irányuló intézkedést.
- A közlekedés biztonságának fokozása, valamint a járművek és állatok közötti ütközések számának csökkentése érdekében az utakon, a vándorlás segítő objektumok javaslatának keretein belül foglalkozni kell a közúthálózat olyan meglévő szakaszaival is, amelyeken a közlekedési eszközök és az állatok rendszeres találkozását regisztrálták.
- A város típusú településeken magas az olyan felületek száma, amelyek erősen felmelegednek és nagy hőkapacitással rendelkeznek. Ez jelentős hőakkumulációt okoz a helységek környezetében, ún. városi hősziget jelenséget hoz létre. A települések beépített területein ajánlott az utak, a parkolók és a járdák felületéhez olyan építkezési anyagokat előnyben részesíteni, amelyek visszatükrözik a nap sugarait, ill. vízáteresztőek.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra tervezésénél a beépített területeken olyan műszaki megoldásokat kell előnyben részesíteni, amelyek minimalizálják a zöld területek elfoglalását.

Intézkedések a klímaváltozással kapcsolatos jövőbeli kockázatok mérsékelésére:

- Meg kell határozni az új közlekedési folyosók nagy projekt-változatainak érzékenységét az éghajlatváltozás kockázataival szemben, meghatározni az egyes változatok lehetséges

kitettségének mértékét a jelenlegi és jövőbeli kockázatoknak, azonosítani és rangsorolni őket.

- Adaptációs intézkedéseket kell alkalmazni a javasolt közlekedési építkezésekre az éghajlati jelenségek kockázatainak csökkentése érdekében, amelyek az adott projekt körülményei közt megalapozhatóak (pl. a lejtők lejtésének csökkentése, a vízvezető rendszerek kapacitásának növelése, az utak/pályák kiegyenlítésének növelése, specifikus vízgyűjtő rendszerek használata, a vízfolyások áthelyezése, ellenálló anyagok használata, a híd tartóoszlopainak és horgonyainak szerkezeti megváltoztatása, védelmi rendszerek telepítése (pl. szélfogók, árvízvédelem), mérnöki védőszerkezetek építése (pl. gátak), megfigyelő, információs és riasztórendszerek telepítése, környezetgazdálkodás (pl. vízgyűjtő területek erdősítése)).
- Adaptációs intézkedéseket kell alkalmazni az éghajlati jelenségek hatásainak kockázatával járó, már meglévő közlekedési infrastruktúránál is (pl. védelmi rendszerek telepítése (pl. szélfogók, árvízvédelem), megfigyelő, információs és riasztórendszerek telepítése, alternatív útvonalak lehetővé tétele az út lezárása esetén, környezetgazdálkodás (pl. vízgyűjtő területek erdősítése), a karbantartásra és felújításra szánt költségvetés növelése).

Intézkedések a talajra gyakorolt hatások mérsékeléséért:

- Mérlegelni kell a közlekedési infrastruktúra építkezéseinek elhelyezési alternatíváit a mezőgazdasági területekre, tekintettel a legminőségesebb mezőgazdasági talajok védelmére és a beavatkozások korlátozására a védett erdőkben, illetve a különleges célú erdőkben.
- Az indítványozott közlekedési infrastruktúra tervezése során olyan műszaki megoldásokat kell előnyben részesíteni, amelyek minimalizálják a beavatkozásokat a mezőgazdasági talajokba, ill. az erdők talajaiba.

Intézkedések a sziklás környezetre és ásványi nyersanyagokra gyakorolt hatások, valamint a geológiai kockázatok mérsékelésére:

- A javasolt közlekedési infrastruktúra előkészítésének és kiépítésének keretein belül fontos megvalósítani a sziklás környezet stabilitásának biztosítására hozott intézkedéseket. Ezeket az intézkedéseket részletes mérnökgeológiai és hidrogeológiai kutatás alapján kell megtervezni.
- A projektmegoldások keretein belül figyelembe kell venni a szélsőséges esőzések és árvizek együttes hatásainak kockázatát is.
- Amennyiben a tervezett közlekedési infrastruktúra jelentős geológiai helyszínekkel ([http://apl.geology.sk/g\\_vglg/](http://apl.geology.sk/g_vglg/)), ásványi nyersanyagok lelőhelyeivel (<http://apl.geology.sk/geofond/loziska2/>) találkozik, olyan műszaki megoldásokat kell előnyben részesíteni, amelyek minimalizálják a rájuk gyakorolt hatásokat.
- Amennyiben a tervezett közlekedési infrastruktúra régi bányászati és bányászati telepekkel (<http://apl.geology.sk/geofond/sbd/>), hulladéklerakók nyilvántartásába bejegyzett szeméttelpekkel (<http://apl.geology.sk/skladky/>), a környezeti terhek információs rendszerében nyilvántartott környezeti terhelésekkel (<http://envirozataze.enviroportal.sk/>) találkozik, meg kell valósítani a vizsgálatukat és a környezetre, beleértve a lakosság egészségére gyakorolt negatív hatások elleni intézkedéseket, valamint az épületszerkezetek védelmével kapcsolatos intézkedéseket.

Intézkedések a felszíni- és talajvizekre gyakorolt hatások mérsékelésére:

- Mérlegelni kell a közlekedési infrastruktúra építkezéseinek elhelyezési alternatíváit, tekintettel a vízkészletek, a természetes gyógyforrások, és a természetes ásványvízforrások védelmére.
- A közlekedési infrastruktúra építkezései elhelyezhetőek védett vízgazdasági területen, vízkészletek, természetes gyógyforrások, valamint természetes ásványvízforrások védőövezeteiben, amennyiben a hidrogeológiai felmérések eredményei bizonyítják, hogy a tervezett építkezés javasolt műszaki megoldásai nem befolyásolják ezen vízforrások gyűjtőinek rendszerét és minőségét.
- Az új kikötők építését a vízfolyásokra meg kell beszélni a folyás működtetőjével.
- Minden olyan tevékenységet, amely a vízfolyásokkal, az SVP, š.p. s SVP, š.p. jelentésben foglalt vízi létesítményekkel és vízi tulajdonokkal kapcsolatos, előre meg kell tárgyalni és írásban jóváhagyni.
- Azokon a területeken, amelyeket vízfolyás keresztez, a közlekedési építkezéseknek olyan paraméterekkel kell rendelkezniük, hogy az érintett vízfolyás áramlási profilja ne csökkenjen, és hogy ne akadályozzák a nagy vizek elfolyását.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra előkészítésének keretein belül minimalizálni kell a beavatkozásokat a vízfolyások medreibe.
- Az tervezett úttek, parkolók felületeiről nyert esővizet, mielőtt belekerül a befogadóba, meg kell tisztítani a vízmentesített felület típusától függően.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra burkolt felületeiről felfogott esővízzel való feltöltés tervezésénél a helyi geológiai és hidrogeológiai feltételekből kell kiindulni. Azon területeken, amelyeken ez lehetséges, inkább a sziklás környezetbe kell az esővizet beszívárogtatni. A vízfolyásba vezetés esetén el kell bírálni a folyás alkalmasságát a tisztított esővizek csúcspontáramlásának befogadására, és szükség szerint megfelelő intézkedéseket kell javasolni.
- Az egyes közlekedési építkezések működtetőinek rendelkezniük kell a vízforrások higiéniai védőövezetének területein áthaladó szakaszokra vonatkozóan olyan vészhelyzeti tervekkel, amelyek leírják a szivárgás kiküszöbölésére szolgáló intézkedések folyamatát.

Intézkedések a természetre és a tájra gyakorolt hatások mérsékelésére:

- Mérlegelni a közlekedési infrastruktúra építkezéseinek elhelyezési alternatíváit, tekintettel az 543/2002 Z.z. v z.n.p. számú törvény szerint védett területek (A védett területek nemzeti rendszere, Madárvédelmi területek, Európai jelentőségű területek), a védett fák, a kiemelt élőhelyek, az európai jelentőségű élőhelyek védelmére.
- Az indítványozott közlekedési infrastruktúra tervezése során olyan műszaki megoldásokat kell előnyben részesíteni, amelyek minimalizálják a beavatkozásokat az 543/2002 Z.z. v z.n.p. számú törvény szerint védett területekbe (A védett területek nemzeti rendszere, Madárvédelmi területek, Európai jelentőségű területek), a védett fák, a kiemelt élőhelyek, európai jelentőségű élőhelyek védelme érdekében.
- A természet és a tájvédelem elemeit jelentősen befolyásoló közlekedési infrastruktúra javasolt intézkedéseinek feltételezett hatásainak összetett kiértékelését a tervezett tevékenység hatásainak önálló elbírálásával kell elvégezni a 24/2006 Z.z. v z.n.p számú törvény szerint a konkrét műszaki megoldások és a természeti viszonyok megismerése alapján.
- Az élőhelyek irányelvének értelmében minden indítványozott terv vagy projekt olyan hatásának, amely jelentősen befolyásolhatja a Natura 2000 rendszerben szereplő lokalitásokat, még a tevékenység engedélyezése előtt át kell esniük a megfelelő kiértékelés mechanizmusán. A megfelelő kiértékelés eredménye az azt követő engedély alapja.



- Amennyiben az indítványozott közlekedési infrastruktúra keresztezi az állatok vándorlási útvonalait, működőképes vándorlást segítő objektumokat kell tervezni, amelyek biztosítják a közlekedési útvonal elválasztó hatásának csökkenését és az állatok zavartalan mozgását felette, ill. alatta. A vándorlást segítő objektumok tervezetének az átjárhatóság értékelésén kell alapulnia, amely során leginkább állattani felméréseket végeznek, kizárják a magterületeket és a lehetséges fő vándorlási irányokat, kiértékelik a vándorlást segítő tájelemeket. A vándorlást segítő objektumok műszaki megoldásainál figyelembe kell venni a vándorló állatok paramétereit.
- Az indítványozott közlekedési infrastruktúra építkezéseinek műszaki megoldásaiban a madárvilág, illetve a denevérek vándorlásának területein akadályt kell kialakítani a madarak és a denevérek berepülése ellen.
- Az olyan többéves építkezéssel járó, indítványozott közlekedési infrastruktúránál, amely jelentős vándorlási útvonalakat keresztez, minimalizálni kell az állatok vándorlására gyakorolt hatásokat az építkezés ideje alatt is. Az építkezési területen folyosókat kell kialakítani úgy, hogy a vándorló állatok átkelése biztosítva legyen az építkezés egész ideje alatt. A folyosó kialakítását a ŠOP (Állami Természetvédelem) munkatársaival kell megtárgyalni.
- A közlekedés biztonságának fokozása érdekében, valamint a járművek és állatok közötti ütközések számának csökkentése érdekében, a vándorlást segítő objektumok javaslatának keretein belül foglalkozni kell a közúthálózat olyan meglévő szakaszaival is, amelyeken a közlekedési eszközök és az állatok rendszeres találkozását regisztrálták.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra növényzeti módosításait az eredeti őshonos fafajtákból kell megtervezni, különösen azon vándorlást segítő folyosók területein, amelyeket az építkezés keresztez, hogy az állatokat a vándorlást lehetővé tevő javasolt intézkedések felé tereljék. A növényzeti módosítások javaslatát a ŠOP-val (Állami Természetvédelem) kell megtárgyalni.
- Az eltávolított nem erdei favegetációk helyére ültetendő pótlást azokon a helyeken kell elültetni, ahol ugyanolyan funkciót fog betölteni, mint az, amely az építkezés miatt likvidálva lesz.

Intézkedések a kulturális örökségre gyakorolt hatások mérsékelésére:

- Amennyiben a közlekedési infrastruktúra valamely javasolt eleme műemléki területtel, vagy nemzeti kulturális emlékekkel találkozik össze, a tervezet elkészítése során elengedhetetlenül figyelembe kell venni védelmük alapelveit (beleértve az elhatárolt, távpanorámás látképek, azaz a látászögek védelmének tiszteletben tartását).

Intézkedések a hulladékgazdálkodás területén:

- Az építkezési és bontásból származó hulladékok hulladékgazdálkodási célkitűzéseit teljesíteni kell a jelenleg érvényben lévő Hulladékgazdálkodási program értelmében, amely az újrafelhasználásra, az újrahasznosításra és az építkezési hulladék, beleértve a lebontásból származó hulladék értékelésére való felkészülés fokozására vonatkozik.
- A közlekedési infrastruktúra előkészítésének és kiépítésének keretein belül érvényesíteni kell az építkezési hulladéktermelés minimalizálásával (főleg a kitermelt föld) kapcsolatos intézkedéseket. A forgalmi építkezések műszaki megoldásában olyan töltésszerkezetet kell választani, amely során a kitermelt föld maximálisan felhasználható, illetve olyan geotechnikai intézkedéseket kell indítványozni, hogy a nem megfelelő altalaj kicserélésének szükségessége minimális legyen. Az építkezésből kitermelt földek használatának köszönhetően csökkennek az igények az új anyagok kitermelésére és egyúttal megszűnnek a követelmények a nem megfelelő földek likvidálására. Ugyanakkor ezáltal

csökkennek a követelések az anyagszállításra, amely alacsonyabb zajszinttel, porral, kibocsátással jár. Ezen tényezők szinergikus hatása védi a környezetet és pozitívan befolyásolja az életminőséget.

- A közlekedési infrastruktúra kiépítésénél, ott, ahol a technikai feltételek lehetővé teszik, újrahasznosított építkezési hulladékot kell használni.
- Feltételeket kell teremteni az újrahasznosított anyagok egyszerűsített kihasználására a közlekedési építmények kiépítésénél és rekonstrukciójánál.

Az intézkedések a környezet egyes alkotóelemeire, beleértve a lakosság egészségére gyakorolt negatív hatások csökkentésére, illetve a pozitív hatások felerősítésére az egyes közlekedési építkezések részletesebb projektjeinek tárgyai lesznek. A közlekedési infrastruktúra konkrét javasolt intézkedéseinek hatásainak összetett kiértékelése, amennyiben a 24/2006 Z.z.v z.n.p számú törvény 8.sz. mellékletében meghatározott tevékenységről, ill. változtatásról van szó, a javasolt tevékenység hatásának önálló elbírálásával lesz végrehajtva a 24/2006 Z.z.v z.n.p számú törvény szerint a konkrét műszaki megoldás és a természeti viszonyok megismerésének alapján. A javasolt műszaki intézkedések által, amelyek teljesítik a jelenleg érvényben lévő jogszabályi követelményeket, biztosítva lesz a tervezett közlekedési építmény negatív hatásainak kiküszöbölése a környezet és a lakosság érintett elemeire.