

Megrendelő:



Pozsony megye

Sabinovská 16254/16

820 05 POZSONY (BRATISLAVA)

Tel.: 02/482 641 11

E-mail: podatelna@region-bsk.sk

Kivitelező:



ENVIGEO, a. s.

Kynceľová 2

974 11 BESZTERCEBÁNYA (BANSKÁ BYSTRICA)

Tel.: 048 / 471 24 30

E-mail: envigeo@envigeo.sk

A feladat megnevezése:

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE

A munka fajtája és etapja:

A környezeti hatásvizsgálat elbírálásáról, valamint egyéb törvények változtatásáról és kiegészítéséről szóló 24/2006 T.t. (Törvénytár) sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről

Dátum:

2020 március

Pozsony megye, Sabinovská 16254/16,
820 05 Pozsony

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE

A környezeti hatásvizsgálat elbírálásáról, valamint egyéb törvények változtatásáról és kiegészítéséről szóló 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről

2020 március

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Tartalom

I. A MEGRENDELŐ ALAPVETŐ ADATAI.....	5
I.1. MEGNEVEZÉS.....	5
I.2. SZÉKHELY.....	5
I.3. A MEGRENDELŐ JOGOSULT KÉPVISELŐJÉNEK A NEVE, VEZETÉKNEVE, CÍME, TELEFONSZÁMA ÉS MÁS ELÉRHETŐSÉGE, AKITŐL RELEVÁNS INFORMÁCIÓKHOZ LEHET JUTNI A STRATÉGIAI DOKUMENTUMRÓL, ÉS A KONZULTÁCIÓ HELYSZÍNÉRŐL.....	5
II. ALAPVETŐ INFORMÁCIÓK A STRATÉGIAI DOKUMENTUMRÓL.....	6
II.1. MEGNEVEZÉS.....	6
II.2. TERÜLET.....	6
II.3. ÉRINTETT TELEPÜLÉSEK.....	7
II.4. ÉRINTETT INTÉZMÉNYEK.....	8
II.5. JÓVÁHAGYÓ SZERV.....	10
II.6. A STRATÉGIAI DOKUMENTUM TARTALMA, FŐ CÉLKITŰZÉSEI, ÉS KAPCSOLATA AZ EGYÉB STRATÉGIAI DOKUMENTUMOKKAL.....	10
II.6.1. Tartalom.....	10
II.6.2. Fő célkitűzések	20
II.6.3. Kapcsolat az egyéb stratégiai dokumentumokkal.....	21
III. ALAPVETŐ INFORMÁCIÓK AZ ÉRINTETT TERÜLET KÖRNYEZETÉNEK JELENLEGI ÁLLAPOTÁRÓL.....	24
III.1. Információk a környezet jelenlegi állapotáról, beleértve az egészségügyet és annak valószínűsíthető alakulását, ha nem valósulnának meg a stratégiai dokumentumban leírtak.....	25
III.1.1. Geomorfológiai viszonyok.....	25
III.1.2. Geológiai viszonyok.....	27
III.1.3. Felszín alatti vizek	43
III.1.4. Felszíni vizek	44
III.1.5. Éghajlati viszonyok.....	52
III.1.6. Légkör	60
III.1.7. Talajviszonyok.....	67
III.1.8. Flóra, fauna, biotópok	73
III.1.9. Tájjelemzők	80
III.1.10. Települések.....	82
III.1.11. Demográfia	85
III.1.12. A lakosság jelenlegi egészségügyi állapota.....	88
III.1.13. Gazdasági bázis	91
III.1.14. Közlekedési infrastruktúra	101
III.1.15. Műszaki infrastruktúra	109
III.1.16. Lakossági szolgáltatások	115
III.1.17. Szabadidő és idegenforgalom	117
III.1.18. A környezet valószínűsíthető alakulása, ha nem valósulnának meg a stratégiai dokumentumban leírtak	118
III.2. Információ a környezeti szempontból különösen fontos területekről, amelynek például a javasolt védett madárterületek, európai jelentőségű területek, a védett területek európai hálózata (Natura 2000), védett vízgazdálkodási területek stb.	121
III.2.1. Védett területek nemzeti hálózata.....	121

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

III.2.2. Védett madárterületek.....	129
III.2.3. Európai jelentőségű területek.....	132
III.2.4. Védett fák	138
III.2.5. Nemzetközi egyezmények által védett területek	139
III.2.6. Vízkészletek védelme	140
III.2.7. Kulturális intézmények és történelmi műemlékek.....	146
III.3. A környezet jellemzői, beleértve az egészségügy azon területeit, melyekre valószínűleg jelentős hatás lesz gyakorolva.....	147
III.4. Környezetvédelmi problémák beleértve azokat az egészségügyi problémákat, melyek relevánsak a stratégiai dokumentumra tekintettel.....	148
III.4.1. A légkör szennyezése	149
III.4.2. Klímaváltozás	150
III.4.3. Zajvédelem és rezgések	151
III.4.4. A biótára gyakorolt hatások, a táj töredezettsége.....	152
III.4.5. A felszíni és a felszín alatti vizekre gyakorolt hatások	153
III.4.6. Hatások a kőzetekre, ásványi anyagokra	154
III.4.7. Hatások a talajra	154
III.4.8. Hulladéktermelés	155
III.4.9. Hatások a lakosságra és az egészségre.....	155
III.5. Környezeti szempontok, beleértve a nemzetközi, nemzeti és más szinten azonosított egészségügyi szempontokat, amelyek relevánsak a stratégiai dokumentumra való tekintettel, valamint az, hogy ezeket hogyan vették figyelembe a stratégiai dokumentum elkészítése során.....	156
IV. ALAPVETŐ INFORMÁCIÓK A STRATÉGIAI DOKUMENTUM VALÓSZÍNŰSÍTHETŐ HATÁSAIRÓL, BELEÉRTVE AZ EGÉSZSÉGÜGYET IS	166
IV.1. Valószínűsíthető jelentős környezeti és egészségügyi hatások (elsődleges, másodlagos, felhalmozott, szinergikus, rövidtávú, középtávú, hosszútávú, tartós, ideiglenes, pozitív és negatív)	166
IV.1.1. Légszennyezés	171
IV.1.2. Klímaváltozás	189
IV.1.3. Zajvédelem és rezgések	195
IV.1.4. A biótára gyakorolt hatások, a táj töredezettsége	205
IV.1.5. A felszíni és a felszín alatti vizekre gyakorolt hatások	217
IV.1.6. Hatások a kőzetekre, ásványi anyagokra, geológiai rizikók	222
IV.1.7. Hatások a talajra	225
IV.1.8. Hulladéktermelés	231
IV.1.9. Hatások a lakosságra és az egészségre	232
IV.1.10. Hatások a kulturális örökségre	234
VI.1.2. A valószínűsíthető hatások teljes kiértékelése	235
V. JAVASOLT INTÉZKEDÉSEK A KÖRNYEZETI ÉS EGÉSZSÉGÜGYI HATÁSOK MEGELŐZÉSÉRE, MEGSZÜNTETÉSÉRE, MINIMALIZÁLÁSÁRA ÉS KOMPENZÁLÁSÁRA	250
V.1. Intézkedések a stratégiai dokumentum végrehajtásából eredő, a környezetre és az egészségre, gyakorolt esetleges jelentős negatív hatások elhárítására, csökkentésére vagy enyhítésére	250
VI. A LEHETSÉGES ALTERNATÍVÁK KIVÁLASZTÁSÁNAK MEGINDOKLÁSA TEKINTETTEL A STRATÉGIAI DOKUMENTUM CÉLKITŰZÉSEIRE ÉS FÖLDRAJZI DIMENZIÓJÁRA ÉS A KIÉRTÉKELÉS MENETÉNEK LEÍRÁSA, BELEÉRTVE A SZÜKSÉGES INFORMÁCIÓ	

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

MEGSZERZÉSÉNEK NEHÉZSÉGEIVEL, MINT. PL. A MŰSZAKI HIÁNYOSSÁGOK VAGY NEM MEGHATÁROZOTT TÉNYEZŐK	256
VII. JAVASLAT A KÖRNYEZETI HATÁSOK, BELEÉRTVE AZ EGÉSZSÉGÜGYI HATÁSOK MEGFIGYELÉSÉRE	256
VIII. VALÓSZÍNŰSÍTHETŐ JELENTŐS HATÁRON TÚLI KÖRNYEZETI HATÁSOK, BELEÉRTVE AZ EGÉSZSÉGÜGYI HATÁSOKAT IS	259
IX. A BEMUTATOTT INFORMÁCIÓK EGYSZERŰ ÖSSZEFOGLALÓJA	261
A stratégiai dokumentum tartalma	261
Összefoglalás a stratégiai dokumentum környezeti és egészségre gyakorolt hatásvizsgálatának menetéről.	263
Főbb megállapítások	264
Intézkedések a stratégiai dokumentum végrehajtásából eredő, a környezetre és az egészségre, gyakorolt esetleges jelentős negatív hatások elhárítására, csökkentésére vagy enyhítésére	278
X. INFORMÁCIÓ A GAZDASÁGI IGÉNYBEVÉTELÉRŐL (HA A STRATÉGIAI DOKUMENTUM JELLEGE ÉS TERJEDELME LEHETŐVÉ TESZI)	285
A FŐBB FELHASZNÁLT ANYAGOK JEGYZÉKE	285
A KIDOLGOZÁS HELYE ÉS IDŐPONTJA	289
AZ ADATOK PONTOSÁGÁNAK MEGERŐSÍTÉSE	289
A dokumentumot kidolgozta	289
MELLÉKLETEK	289

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

A felhasznált rövidítések listája:

Bc, Bk	biocentrum, biokorridor
BPEJ	Névleges talajökológiai egység
B.p.v. (m t.f.)	magassági rendszer megnevezése
BSK	Pozsony megye
B+R	bike and ride
CO	széndioxid
ČOV	szennyvíztisztító
CHA	Védett terület
CHKO	Védett táj
EZ	Környezeti terhelés
CHVU	Védett madárterület
IAD	Egyéni gépkocsiközlekedés
IDS	Integrált közlekedési rendszer
IO	Infrastrukturális intézkedés
K+R	Kiss and ride
LP	Erdei talaj
MHD	Városi tömegközlekedés
MZ SR	SzK Egészségügyi Minisztériuma
MŽP SR	SzK Környezetvédelmi Minisztériuma
NATURA	az Európai Unió tagállamok védett területeinek rendszere
NEL	apoláris kivonható anyagok
NČ	Javaslati rész
NO _x	nitrogén-oxidok
NV	Kormányrendeletek
NPR	Nemzeti természetvédelmi rezerváció
OP	védőzóna
OÚ	Járási hivatal
PHO	higiéniai védelmi zóna
PP	Mezőgazdasági földterület
PM ₁₀	szálló por a levegőben
P+R	Park and ride
RPUM	Regionális terv a fenntartható mobilitásra
SAŽP	Szlovák Környezetvédelmi Ügynökség
SHMÚ	Szlovák Hidrometeorológiai Intézet
SO ₂	kén-dioxid
STN	Szlovák műszaki szabvány
ŠOP	Állami természetvédelem
ŠÚ SR	A Szlovák Köztársaság Statisztikai Hivatala
S, J, V, Z a kombináció	(É, D, K, Ny és kombinációjuk) égtájak megjelölése
TIOP	integrált személyszállítási terminál
TTP	állandó gyepek
ÚEV	európai jelentőségű terület
ÚPN	Területfejlesztési terv
ÚSES, RÚSES	Az ökológiai stabilitás területi rendszere /Regionális ÚSES
VOD	tömegközlekedés
VZ	vízforrás
ŽP	környezet

I. A MEGRENDELŐ ALAPVETŐ ADATAI

I.1. MEGNEVEZÉS

Pozsony Megye Önkormányzati Hivatala

Jegyzékszám: 36063606

I.2. SZÉKHELY

Sabinovská 16

820 05 Pozsony 25

Postafiók 106

I.3. A MEGRENDELŐ JOGOSULT KÉPVISELŐJÉNEK A NEVE, VEZETÉKNEVE, CÍME, TELEFONSZÁMA ÉS MÁS ELÉRHETŐSÉGE, AKITŐL RELEVÁNS INFORMÁCIÓKHOZ LEHET JUTNI A STRATÉGIAI DOKUMENTUMRÓL, ÉS A KONZULTÁCIÓ HELYSZÍNÉRŐL

Mgr. Juraj Droba

Pozsony megye elnöke

Sabinovská 16 820

05 Pozsony 25

tel.: 02/48 26 41 50

fax: 02/48 26 43 97

e-mail: predseda@region-bsk.sk

Ing. Marek Horváth

Projektmenedzser

Pozsony megye

Sabinovská 16 820 05 Pozsony 25

tel.: 02/48 26 46 28

mobil: 0915 146 384

e-mail: marek.horvath@region-bsk.sk

II. ALAPVETŐ INFORMÁCIÓK A STRATÉGIAI DOKUMENTUMRÓL

II.1. MEGNEVEZÉS

Pozsony megye fenntartható mobilitásának regionális terve

II.2. TERÜLET

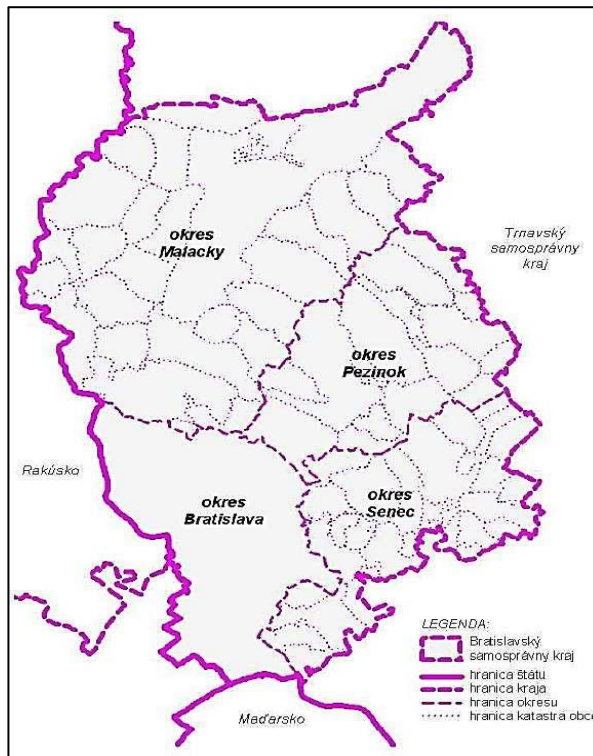
A javasolt stratégiai dokumentumban kiértékelt területet Pozsony megye közigazgatási határai határozzák meg. Pozsony megye a Szlovák Köztársaság nyugati és délnyugati részén található, 2 052,6 km² területet elfoglalva. (<http://datacube.statistics.sk>). Ezen a területen az állandó lakosok száma 646 365 fő volt 2017. június 30-án.

A BSK az északi és keleti oldalról Nagyszombat megyével, délen a Magyar Köztársasággal, nyugaton pedig Ausztriával határos. A megye határai közelében van a Cseh Köztársaság országhatára. Pozsony megye székhelye a Szlovák Köztársaság fővárosa, Pozsony, mely fontos politikai, gazdasági és társadalmi funkciókkal rendelkezik.

Földrajzi szempontból a megye elhelyezkedése nagyon előnyös, mert kereskedelmi útvonalak - a Dunamenti és az észak – déli, az ún. Borostyánút történelmi kereszteződésében fekszik. A megye jelenlegi központi helyzete Közép-Európában, a jó közlekedési megközelíthetőség és a nemzetközi útkereszteződés funkciója a közúti és vasúti közlekedésben, a vízi és légi közlekedés növekvő jelentősége, valamint a gazdasági és társadalmi téren elért mutatók szintje Pozsony megye jelentős fejlődési tényezői közé tartoznak.

Mivel a tárgyalt közlekedési kérdés szorosan kapcsolódik a társadalmi-demográfiai jelenségekhez, az értékelt terv által érintett terület valójában nagyobb. Közvetve a Pozsony megyével (BSK) közvetlenül határos településeket és városokat is érinti, különösen Nagyszombat megye szomszédos járásait.

1-es kép: A megye elhelyezkedése



POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

II.3. ÉRINTETT TELEPÜLÉSEK

Az érintett települések Pozsony megye városai és községei.

101 Pozsony I (Bratislava I)			
528595 PO – Óváros VR (városrész) (BA – MČ Staré Mesto)			
102 Pozsony II (Bratislava II)			
529311 PO – Pozsonypüspöki VR (BA – MČ Podunajské Biskupice)	529320 PO – Főrév VR (BA – MČ Ružinov)	529338 PO – Verecknye VR (BA – MČ Vrakuňa)	
103 Pozsony III (Bratislava III)			
529346 PO – Újváros VR (BA – MČ Nové Mesto)	529354 PO – Récse VR (BA – MČ Rača)	529362 PO – Pozsonyszőlős VR (BA – MČ Vajnory)	
104 Pozsony IV (Bratislava IV)			
529401 PO – Dévény VR (BA – MČ Devín)	529371 PO – Dévényújfalú VR (BA – MČ Devínska Nová Ves)	529389 PO – Pozsonyhidegkút VR (BA – MČ Dúbravka)	529397 PO – Károlyfalú VR (BA – MČ Karlova Ves)
529419 PO – Lamacs VR (BA – MČ Lamač)	529427 PO – Pozsonybeszterce VR (BA – MČ Záhorská Bystrica)		
105 Pozsony V (Bratislava V)			
529435 PO – Dunacsún VR (BA – MČ Čunovo)	529443 PO – Horvátjáfalu VR (BA – MČ Jarovce)	529460 PO – Pozsonyligetfalú VR (BA – MČ Petržalka)	529494 PO – Oroszvár VR (BA – MČ Rusovce)
106 Malacka (Malacky)			
507831 Pozsonyborostyánkő (Borinka)	507890 Gajar (Gajary)	507954 Pozsonyalmás (Jablonové)	507962 Nagyjakabfalva (Jakubov)
508012 Egyházhely (Kostolište)	508021 Konyha (Kuchyňa)	508039 Láb (Láb)	508055 Lozornó (Lozorno)
508063 Malacka (Malacky)	504556 Kislévárd (Malé Leváre)	508080 Máriavölgy (Marianka)	508161 Pernek (Pernek)
504629 Detrekővárálja (Plavecké Podhradie)	504637 Detrekőszentmiklós (Plavecký Mikuláš)	508195 Detrekőcsütörtök (Plavecký Štvrtok)	504769 Nádasfő (Rohožník)
504858 Széleskút (Sološnica)	504874 Szentistvánkút (Studienka)	508233 Stomfa (Stupava)	508241 Dimvár (Suchohrad)
504947 Nagylévárd (Veľké Leváre)	508349 Nagymagasfalú (Vysoká pri Morave)	500267 Erdőhát (katonai terület) (Záhorie (vojenský obvod))	508365 Magyarfalú (Záhorská Ves)

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

504980 Pozsonyzávod (Závod)	508381 Zohor (Zohor)		
107 Bazin (Pezinok)			
507806 Báhoň (Báhoň)	507849 Gidrafa (Budmerice)	507857 Cseszte (Častá)	507873 Ottóvölgy (Doľany)
507881 Cserfalu (Dubová)	507946 Halmos (Jablonec)	508047 Limpak (Limbach)	508101 Modor (Modra)
508179 Bazin (Pezinok)	508 187 Gidrafűrész (Píla)	508225 Tótgurab (Slovenský Grob)	507989 Szentgyörgy (Svätý Jur)
508250 Senkőc (Šenkvice)	508268 Istvánkirályfalva (Štefanová)	508306 Hattyúpatak (Viničné)	508314 Csukárd-Terlény (Vinosady)
508322 Kárpáthalas (Vištuk)			
108 Szenc (Senec)			
507814 Cseklész (Bernolákovo)	507822 Pozsonysárfő (Blatné)	503681 Pozsonyboldogfa (Boldog)	507865 Csataj (Čataj)
545333 Dénesdörösémisér (Dunajská Lužná)	507903 Gutor (Hamuliakovo)	503797 Nagyborsa (Hrubá Borša)	503801 Hegysúr (Hrubý Šúr)
503819 Hurbanfalva (Hurbanova Ves)	507911 Horvátgurab (Chorvátsky Grob)	555487 Igrám (Igram)	507938 Pozsonyivánka (Ivanka pri Dunaji)
507997 Szemet (Kalinkovo)	555495 Erzsébetkápolna (Kaplňa)	503851 Egyházfa (Kostolná pri Dunaji)	503894 Királyfa (Kráľová pri Senci)
508071 Éberhárd (Malinovo)	508098 Annamajor (Miloslavov)	508110 Dunahidas (Most pri Bratislave)	508136 Dunaújfalú (Nová Dedinka)
582549 Nový Svet	503983 Réte (Reca)	508209 Csölle (Rovinka)	508217 Szenc (Senec)
508276 Fél (Tomášov)	508284 Zonctorony (Tureň)	508292 Magyarbél (Veľký Biel)	508331 Vők (Vlky)
555509 Tőkésisziget (Zálesie)			

Mivel a tárgyalt közlekedési kérdés szorosan kapcsolódik a társadalmi-demográfiai jelenségekhez, az értékelt terv által érintett terület valójában nagyobb. Közvetve a Pozsony megyével (BSK) közvetlenül határos településeket és városokat is érinti, különösen Nagyszombat megye szomszédos járásait.

II.4. ÉRINTETT INTÉZMÉNYEK

SzK Közlekedési és Fejlesztési Minisztériuma, Námesť slobody č. 6, 810 05 Pozsony

SzK Gazdasági Minisztériuma, Mierová 19, 832 47 Pozsony

SzK Belügyminisztériuma, Pribinova 2, 812 72 Pozsony

SzK Védelmi Minisztériuma, Kutuzovova 8, 832 47 Pozsony

SzK Pénzügyminisztériuma, Štefanovičova 5, 817 82 Pozsony

SzK Kulturális Minisztériuma, Námesť SNP 33, 813 31 Pozsony

SzK Egészségügyi Minisztériuma, Limbová 2, 837 52 Pozsony

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

SzK Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Minisztériuma, Dobrovičova 12, 812 66 Pozsony

SzK Környezetvédelmi Minisztériuma, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Pozsony

Pozsonyi Járási Hivatal, Tomášikova 46, 832 05 Pozsony

Környezetvédelmi Osztály

Államvédelmi Osztály

Építésügyi és Lakáspolitikai Osztály

Közúti Közlekedési és Közúti Osztály

Válságkezelési Osztály

Bazini Járási Hivatal, M. R. Štefánika 10, 902 01 Bazin

Környezetvédelmi Osztály

Környezetvédelmi Osztály

Közúti Közlekedési és Közúti Osztály

Válságkezelési Osztály

Malackai Járási Hivatal, Záhorácka 2942 / 60A, 901 26 Malacka

Környezetvédelmi Osztály

Válságkezelési Osztály

Közúti Közlekedési és Közúti Osztály

Szenci Járási Hivatal, Hurbanova 21, Szenc

Környezetvédelmi Osztály

Közúti Közlekedési és Közúti Osztály

Válságkezelési Osztály

A Pozsonyi Tűzoltó és Mentőalakulatok Megyei Parancsnoksága, Radlinského 6, 811 07 Pozsony

A Malackai Tűzoltó és Mentőalakulatok Járási Parancsnoksága, Legionárska 882, 901 01 Malacka

A Bazini Tűzoltó és Mentőalakulatok Járási Parancsnoksága, Hasičská 4 902 01 Pezinok

Pozsony Megyei Rendőr-főkapitányság, Špitálska 14, 812 28 Pozsony

Közlekedési Hivatal, M. R. Štefánik repülőtér, 823 05 Pozsony

Pozsony Megyei Közegészségügyi Hivatal, Főrev 8, 821 09 Pozsony

Szlovák Vízgazdálkodási Társaság, Radničné námestie 8, 969 55 Selmečbánya

A Szlovák Köztársaság Statisztikai Hivatala, Miletičova 3, 824 67 Pozsony

A Szlovák Köztársaság Geodéziai, Térképészeti és Kataszteri Hivatala, Chlumeckého 1941/2, 821 03 Főrev

A Szlovák Köztársaság Közegészségügyi Hivatala, Trnavská cesta 52, 821 02 Pozsony

A Szlovák Köztársaság Műemlékvédelmi Hivatala, Cesta na Červený most 6, 814 06 Pozsony

Pozsony Megyei Műemlékvédelmi Hivatal, Leškova 17, 811 04 Pozsony

SzK Vasútja, Klemensova 8, 813 61 Pozsony

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (Nemzeti Autópálya Vállalat Zrt.) Dúbravská cesta 14, 841 04 Pozsony

Szlovák Közúti Üzemeltető Miletičova 19, 820 05 Pozsony

Pozsonyi Közlekedési Vállalat, Olejkárska ulica č. 1, 814 52 Pozsony M. R.

Štefánik repülőtér, Ivanská cesta, 820 01, Pozsony

Állami Hajózási Igazgatóság, Prístavná 776/10, Ružinov, 821 09 Pozsony

Szlovákiai Vasúttársaság, Rožňavská 1, 832 72 Pozsony 3

A szomszédos megyék államigazgatási szervei

Nagyszombat megye (TTSK), Starohájka 10, 917 01 Nagyszombat

Határokon átnyúló környezeti hatások

A várható környezeti hatás Ausztria és Magyarország területein is valószínűsíthető.

II.5. JÓVÁHAGYÓ SZERV

Pozsony megye közgyűlése

II.6. A STRATÉGIAI DOKUMENTUM TARTALMA, FŐ CÉLKITŰZÉSEI, ÉS KAPCSOLATA AZ EGYÉB STRATÉGIAI DOKUMENTUMOKKAL

A Szlovák Köztársaság közlekedésének jelenlegi helyzetét számos városban és régióban negatív tendenciák jellemzik az emberek, az áruk és szolgáltatások mobilitási igényeinek kielégítése, a közúti biztonság és a környezeti hatások hatékonyságában. Ezek a tények tükröződnek többek között a forgalmi torlódásokban, amelyek jelentős idővesztést okoznak a közlekedés minden résztvevője és felhasználója számára. A jelenlegi kedvezőtlen helyzet oka és egyben következménye az egyéni gépkocsi közlekedés növekvő részesedése a teljes közlekedési közegben.

A közlekedés tervezésében gyakran hiányzik a rendszerszintű megközelítés, és az egyes megoldásokat negatívan befolyásolja a városi és regionális mobilitást biztosító alapvető eszközök hiánya, a jogszabályok elégtelensége, valamint a vonatkozó közlekedési intézkedésekért közvetlenül felelős állami és közigazgatási szervek elégtelen személyi és tárgyi felszereltsége. Ezek után a lakosok a látszólag legmegbízhatóbbnak és a legkevésbé fenntarthatónak tűnő közlekedési módot - az egyéni gépkocsi közlekedést - választják, ami végső soron rontja az általános közlekedési helyzetet, a környezet állapotát, és nem utolsósorban az ország ásványi erőforrásoktól való függését.

A közlekedés tervezésének jelenlegi globális tendenciája az összes közlekedési mód egyenlő támogatása. Az életminőség javításán kívül a közlekedés tervezésének ezen új megközelítésének biztosítania kell a helyzet javulását minden közlekedési fajtában.

Pozsony megye fenntartható mobilitásának regionális terve (a továbbiakban csak RPUM) egy stratégiai dokumentum, amelyet a régió lakosságának mobilitási igényeinek kielégítésére és életminőségének javítására hoztak létre.

II.6.1. Tartalom

I RÉSZ- ADATGYŰJTÉS (Szerzők: Ing. František Kopecký, Ph.D., Ing. Dr. Milan Skýva, Ing. Oto Mošovský, Ing. Fedor Zverko, Dušan Dúbravický, Bc. Branislav Hokina, Ing. Ondrej Jánov)

1. A RPUM elkészítéséhez szükséges adatbázisok a következők
 - 1.1. Demográfiai és területfejlesztési adatok
 - 1.2. Közlekedési adatok
 - 1.3. Közlekedésszervezés
 - 1.4. Közlekedés üzemeltetése
 - 1.5. Közlekedés infrastruktúrája (közúti közlekedés, tömegközlekedés, nem motorizált közlekedés)
2. Balesetekre ill. biztonságra vonatkozó adatgyűjtés
 - 2.1. Adatok a balesetekről ill. biztonságról
3. Egyéb adatgyűjtés

4. A dokumentumok rendelkezésre állásának és minőségének felmérése

- 4.1. Országos jelentőségű dokumentáció
- 4.2. Regionális jelentőségű dokumentáció
- 4.3. Helyi jelentőségű dokumentáció

II RÉSZ – FELMÉRÉSEK (szerzők Ing. František Kopecký, Ph.D., Ing. Dr. Milan Skýva, Ing. Oto Mošovský, Ing. Fedor Zverko, Dušan Dúbravický, Bc. Branislav Hokina, Ing. Ondrej Jánov)

1. Felmérés a háztartások forgalmi magatartásáról

- 1.1. A kérdőíves felmérés célja
- 1.2. Kérdések a kérdőívben
- 1.3. A forgalmi magatartás felmérésének elvégzése,
- 1.4. Felmérési adatok feldolgozása és értékelése

2. A megyehatárokon átnyúló közlekedés felmérése

- 2.1. A felmérés irányultsága
- 2.2. A felmérés helyszínei és módszere
- 2.3. A régió határain túli közlekedés felmérésének kérdőíve és tartalma
- 2.4. Az adatok kiértékelése

3. A tömegközlekedés forgalmi felmérése (VOD):

- 3.1. A felmérés irányultsága
- 3.2. A felmérés terjedelme és tartalma
- 3.3. A felmérés kivitelezése
- 3.4. Adatok feldolgozása és értékelése
- 3.5. Kérdőíves felmérések a VOD-ben

4. A forgalom intenzitásának felmérése ASD (automatikus forgalomszámlálás) és irányított járműforgalom felmérése

- 4.1. Az NDS a SSC által elvégzett felmérések értékelése
- 4.2. Az ASD felmérés elvégzése és irányított járműforgalom felmérése
- 4.3. Állandó forgalomszámlálók telepítésének megtervezése (ASD)
- 4.4. Felmérési profilok
- 4.5. A terület elemzése a forgalmi karakter szempontjából
- 4.6. Az irányított járműforgalom felmérés adatainak feldolgozása
- 4.7. A vasútállomások parkolóinak felmérése

III RÉSZ – ANALÍZIS (szerzők: Ing. František Kopecký, Ph.D., Ing. Dr. Milan Skýva, Ing. Oto Mošovský, Ing. Fedor Zverko, Dušan Dúbravický, Bc. Branislav Hokina, Ing. Ondrej Jánov)

1. A fejlődés jelenlegi állapotának és trendjének elemzése

- 1.1. A jelenlegi állapot és trendek átfogó elemzése

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- 1.2. Az egyes közlekedési fajták elemzése
- 1.3. Intermodális és multimodális nézőpontra alapuló elemzés
- 1.4. Tömegközlekedés
- 1.5. Az úthálózat és utak osztályozása
- 1.6. Más közlekedésfajták – soft modes (járókelők, kerékpárosok stb.)
2. A jelenlegi állapot és trendek elemzése
 - 2.1. A modell működésének elemzése
3. A jelenlegi állapot alapvető aránytalanságai
 - 3.1. Integrált közlekedési rendszer (IDS) BSK
4. SWOT értékelés

Azonosított erősségek, gyengeségek, lehetőségek, fenyegetések:

Erősségek (Strengths):

1. A gazdasági tevékenység legerősebb koncentrációja Szlovákiában,
2. Az autópályák és I. és II. osztályú utak legsűrűbb hálózata,
3. Erős és sűrű PAD hálózat, viszonylag sok tömegközlekedési vonal, csatlakozás és szolgáltató,
4. Időközönkénti, valamint menetrendszerű közlekedés a VOD-ben,
5. Utasok jelenléte és számának növekedése az IDS BSK-ban
 - a második legalacsonyabb munkanélküliségi ráta SzK-ban,
 - a legnagyobb munkalehetőség-kínálat SzK-ban,
 - nagyon jó hozzáférhetőség az európai kommunikációs kapcsolatokhoz,
 - jelentős európai multimodális folyosók haladnak át a BSK területén,
 - a felújított 120 sz. vasútvonal PO – Récse – BSK határa – Nagyszombat útvonalon,
 - viszonylag jó minőségű koncepcionális anyagok, amelyek elegendő ismereteket nyújtanak a térségről,
 - viszonylag jól megalapozott IDS-bázis koordinált és csatlakozási vonalakkal, valamint transzferterminálok építése,
 - technológiai fejlődés a fuvarozóknál és az IDS BSK vezetőinél (járműpark, tarifarendszerek, szolgáltatások, alkalmazások stb.)

Gyengeségek (Weaknesses):

1. Az ideiglenesen jelenlévő személyek legnagyobb koncentrációja SzK-ban, legfőképp Pozsonyban,
2. Erős szuburbanizáció, főleg Bazin, Szenc és Somorja környékén,
3. A közlekedési terhelés nem megfelelő eloszlása az elővárosi személyszállításban az IAD javára; IAD : VOD (73:27)
4. Nagy az igény a napi és heti Pozsony felé tartó és onnan történő ingázásra az iskolákba és munkahelyekre,
5. A PAD és MHD rossz koordinációja, valamint a BSK és TTSK (Nagyszombat megye) tömegközlekedései integrációjának a hiánya,
 - a gépkocsi közlekedés negatív hatása a környezetre,
 - az úthálózat túlterhelése egyes szakaszokon, különösen a Pozsonyba vezető utakon,
 - a vasúti infrastruktúra túlterhelése a pozsonyi vasúti csomópontban és a Pozsonyba belépő radiális vonalakon, ami lehetetlenné teszi a forgalmi teljesítmény növelését:
 - elégtelen kapacitás a modernizált 120 sz. Pozsony – Nagyszombat vonalon
 - elégtelen kapacitás a 131 sz. Pozsony – Dunaszerdahely – Komárom vonalon

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- elégtelen kapacitás és 110 sz. Pozsony – Jókút (Kúty) vonalon, amely elavult állapotban van,
- elégtelen kapacitás és 130 sz. Pozsony – Érsekújvár – Párkány vonalon, amely elavult állapotban van,
- a megemelt peronok hiánya, amelyek könnyebb hozzáférést biztosítanak a vasútállomásokon és megállókon Pozsonyban és BSK-ban (biztonság és akadálymentes hozzáférés az utasok számára, vonal terhelhetősége – intervallum a megállókon)
- a vasúti átjárók (hidak) hiánya a vasút és úthálózat keresztezésénél (az IAD és PAD feltartóztatása a vasúti átkelőknél – különösen Cseklésznél és Szencen)
- nem költséghatékony tarifa az IAD használatához képest
- az gépkocsik számának mértéke majdnem 500 OA/1000 lakosra nőtt,
- az autópályák, valamint az I. és II. osztályú utak legmegterheltebb szakaszai a Pozsonyba vezető, valamint azon keresztülfutó utak,
- Kerékpárutak létrehozása a gépkocsik számára kijelölt utakon,
- A kereslet és kínálat nem kiegyensúlyozott a PAD-ban, (lásd az 1-5 táblázatot)
- egyes esetekben a PAD párhuzamosan áll a PŽD vonalakkal, amelyet csúcsidőben a ŽD kimerült szállítási kapacitása ad meg azzal, hogy nincs lehetőség további vonalak beillesztésére
- az elővárosi autóbusz-közlekedés integrálása csak a BSK területén, a TTSK-val csak részben van átfedésben
- a TTSK-i szolgáltatók vonalai nincsenek integrálva az IDS BSK-ba
- központi forgalmi információs rendszer hiánya,
- az IDS BSK nem működő diszpécser
- az integrált közlekedési adatok hiánya (lásd a 3.1.11 pontot),
- nincs központosított közlekedési hatóság a BSK és a TTSK számára
- egyes átszállási pontok (VOD terminálok) műszaki elavultsága,
- a P + R és B + R parkolók gyakorlatilag nem léteznek, a P + R és a B + R koncepciója nem kielégítő,
- parkolás városokban és falvakban, nincs parkolási politika

Lehetőségek (Opportunities):

1. Általános figyelem felhívása a BSK mobilitására,
2. A D4-es autópálya kivitelezése a Horvátjárfalu – Récse szakaszon,
3. A tömegközlekedés közös integrációjának kibővítése a BSK-ban és TTSK-ban (MHD, vasút és autóbuszok),
4. Az autóbusz- és vasúti VOD térbeli és időbeli összehangolása, a PAD, MHD, PŽD egyes csatlakozásainak megoldása, vagy akár a garantált csatlakozások egyidejűsége - az IDS BSK központi diszpécser,
5. A D4-es szakaszának kivitelezése az osztrák határtól Horvátjárfaluig egészen a MUK-ig a II/502-es úton PO – Récse VR-nél, (az egész D4-es a BSK területén vezet), R7-es kivitelezése
 - Park & Ride és Bike & Ride gyűjtőparkolók építése a vasútállomásoknál
 - a vasúti szállítás kínálatának bővítése,
 - a 110, 130 sz. vonalak modernizálása, valamint a 120, 131 sz. vonalak és a Pozsonyi csomópont terhelhetőségének növelése,
 - a vasúti infrastruktúra, mint vezető közlekedési rendszer fejlesztése (pl. új vasútállomások kiépítése, a vonalak kapacitásának növelése stb.)

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- megemelt peronok kiépítése, amelyek könnyebb hozzáférést biztosítanak a vasútállomásokon és megállókon,
- hidak építése a ŽD és úthálózat keresztezésénél,
- a tömegközlekedés funkcionalitásának megerősítése a BSK-ban és a TTSK-ban a tömegközlekedés arányának növelése érdekében az IAD-vel szemben.
- központilag ellenőrzött parkolási szabályozás kialakítása Pozsonyban,
- elkülönített kerékpárutak építése a jóváhagyott koncepció szerint, amely az UPD BSK ZaD 1-ben lett publikálva,
- a D4-es kiépítése a Récse – A/SzK határ szakaszon Dévényújfalunál (Karpaty alagút)

Fenyegetések (Threats):

1. A gazdasági tevékenységek rendkívüli emelkedése BSK-ban, amely hatással van a munka- és befektetési lehetőségek jelentős növekedésére, és ezáltal a BSK forgalmának radikális növekedésére,
2. A nem pozsonyi járások növekvő kötődése Pozsonyra (folyamatos szuburbanizáció),
3. A (MHD, vasút és buszok) BSK-i és TTSK-i tömegközlekedés közös integrációjának megvalósításának elmulasztása,
4. A OA parkolási szabályozásának elmulasztása Pozsony központjában,
5. Diszpécseri információs rendszer hiánya, amely figyelemmel kíséri, értékeli és koordinálja az összes közlekedési fajták működésének operatív irányítását.
 - a területi fejlesztés koordinációjának hiánya,
 - a D4-es kiépítésének elmulasztása a Récse – A/SzK határ szakaszon Dévényújfalunál (Karpaty alagút),
 - az elővárosi vasúti közlekedés elégtelen fejlesztése,
 - az infrastrukturális intézkedések végrehajtásának elmulasztása a pozsonyi vasúti csomópontban és a Pozsonyba vezető radiális vonalakon,
 - a busz- és vasúti VOD elégtelen térbeli és időbeli koordinációja
 - a sűrűbb vasútállomási hálózat kiépítésének elmulasztása Pozsonyban,
 - a közigazgatás konzervatív megközelítése a kerékpáros közlekedés fejlesztésében,
 - a közös központi közlekedési információs rendszer hiánya:
 - gépkocsi közlekedésben: D és R, I., II. a III. oszt. utak.,
 - helyi adatok a közlekedési balesetekről (a DN okai és következményei),
 - forgalmi adatok az utasok mozgásáról a külvárosi és a városi személyszállításban.

IV RÉSZ – JAVASLATI RÉSZ (szerzők: Ing. František Kopecký, Ph.D., Ing. Dr. Milan Skýva, Ing. Oto Mošovský, Ing. Fedor Zverko, Dušan Dúbravický, Bc. Branislav Hokina, Ing. Ondrej Jánov)

1. Bevezetés

1.1. Javaslati rész

1.2. Az elemző rész alapvető összefoglalása

2. A mobilitás jövőképe

2.1. A mobilitás teljes jövőképe

2.2. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének koncepciója

2.3. A területfejlesztés forgalomszabályozásának alapelvei

2.4. A terület forgalmi jellemzőinek alakulása

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

2.5. A közlekedéspolitika további fejlesztésének valós lehetőségei

3. A RPUM stratégiai céljainak meghatározása

3.1. Pozsony megye közlekedésének fő problémái

3.2. Stratégiai célok Pozsony megye közlekedésének javítására

3.2.1. A levegőminőség javítása, a szénlábnyom csökkentése (a közlekedés éghajlati helyzetre gyakorolt negatív hatásainak enyhítése) és a közlekedés térbeli hatékonyságának növelése

3.2.2. A tömegközlekedés teljesítményének, megbízhatóságának és elérhetőségének a növelése

3.2.3. A biztonság növelése

3.2.4. A pénzügyi fenntarthatóság növelése

3.3. Javasolt intézkedések a tömegközlekedés területén

3.4. Javasolt intézkedések a közúti közlekedés területén

3.5. A kerékpáros és gyalogos közlekedés támogatása

3.6. További javasolt intézkedések

4. A BSK közlekedési hálózatának kialakítása 2050-ig

4.1. Vasúti közlekedés

4.1.1. Fő építkezések a vasúti közlekedésben

4.1.2. Vasúti és kombinált közlekedés

4.2. Villamos közlekedés – a villamos vonalak kibővítése és felújítása

4.2.1. A fényjelzés dinamikus vezérlése

4.2.2. A villamos testének elválasztása az IAD-től az út szintjén

4.2.3. A villamosvonalak felújítása

5. A tömegközlekedés előnyben részesítése

5.1. A villamosok előnyben részesítése

6. Közúti és autópálya infrastruktúra

7. A forgalom minősége

7.1. Minőségi szintek (QSV) a TP 102 szerint

8. Kerékpáros infrastruktúra

8.1. Kerékpárút-hálózat tervezete a BSK-ban (az UPN R BSK ZaD 1 szerint)

9. Gyalogos közlekedés

10. Vízi és légi közlekedés

10.1. Légi közlekedés

10.1.1. A légi közlekedés várható állapota 2050-re

10.1.2. Légi közlekedés, prognózis

10.1.3. VOD terminál az M.R.Š. repülőtéren, új vasútállomás

11. Közlekedési létesítmények

11.1. TIOP, transzfer terminálok

11.2. P+R Parkolók

11.3. B+R Parkolók

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

11.4. K+R Parkolók

12. A gyalogosok IDS VOD-hoz való akadálymentes hozzáférése és közvetlen kapcsolatának elvei

12.1. A tömegközlekedés akadálymentesítésére

12.1.1. Intézkedések a megállókról

12.2. Parkolóhelyek kerékpárok részére a P + R Parkolóknál, helyi megállóknál és buszpályaudvaroknál

12.3. VOD megállók és vasútállomások felszerelése

12.4. A járművekre vonatkozó követelmények

13. Tömegközlekedés

13.1. A VOD mint szolgáltatás megtervezésének alapvető jellemzői

13.1.1. Regionális vonatközlekedés – modellterhelésen alapuló javaslat

13.1.2. Regionális és távolsági vonatközlekedés a BSK területén

13.1.3. Regionális buszközlekedés

13.1.4. A buszok és trolik előnyben részesítése

14. Integrált közlekedési rendszer

14.1. Az IDS alapelvei

14.1.1. Egységes tarifa

14.1.2. Egységes bejelentkezési rendszer

14.1.3. Egységes menetrendek

14.1.4. A terület kiterjedése és a zónák tervezésének alapelvei

14.2. Az IDS szükséges és gyors kiterjesztése a TTSK-ra

14.3. Az integrált közlekedési rendszer integrátora és koordinátora

14.4. IDS BSK további kiterjesztése(NSK, A és H)

15. Egyéb intézkedések a fenntartható mobilitás támogatására a BSK-ban

15.1. Közlekedési adatok gyűjtése és nyilvántartása

15.1.1. Információk a közlekedési szegmensek működési paramétereiről

15.1.2. Információ a jelenlegi közlekedési folyamat felhasználói számára

15.1.2.1. A közúti közlekedésben

15.1.2.2. Adatgyűjtés és folyamatos adatfeldolgozás

15.1.3. Informatív sebességmérők

15.1.4. Automatikus forgalomszámlálók (ASD) – az NDS, ill. az SSC üzemelteti őket

15.1.5. A teherautók rendszámtáblájának feljegyzése az autópályadíj rendszerén belül

15.1.6. A személygépkocsik rendszámtáblájának feljegyzése az elektronikus autópályadíj ellenőrzésekor

15.1.7. A jelzőlámpákkal vezérelt keresztezésekben elhelyezett detektorokból nyert adatok feldolgozása

15.1.8. Aktuális közlekedési információk

15.1.9. Az ismeretek folyamatos figyelemmel kísérése és elemzése

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSIÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- 15.1.10. A kerékpárforgalomra vonatkozó adatok gyűjtése és nyilvántartása
- 15.1.11. Vízi és kerékpáros útvonalak
- 15.2. A városi ellátás információs bázisának bővítése
- 15.3. Analitikus részleg létrehozása és forgalomtechnikai információs rendszer alakítása
- 15.4. Biztonság a közutakon
 - 15.4.1. Biztonság a közutakon
 - 15.4.2. A közlekedési balesetek statisztikai mutatói
 - 15.4.3. Intézkedések a közlekedési balesetek csökkentésére
 - 15.4.4. A közúti infrastruktúra biztonságának növelése
 - 15.4.5. A közúti közlekedés veszélyeztetett felhasználóinak közlekedési baleseteinek csökkentése
- 15.5. Intelligens közlekedési rendszerek
 - 15.5.1. Az intelligens közlekedési rendszerekben megtalálható technológia
 - 15.5.2. Az intelligens közlekedési rendszerek logikai felépítése
 - 15.5.3. Az intelligens közlekedési alrendszerek finanszírozása
- 15.6. A mobilitás, mint a megosztott gazdaság szolgáltatása
 - 15.6.1. A mobilitás természetes átalakulásai
 - 15.6.2. A kereslet és kínálat egyensúlya a mobilitásban
 - 15.6.3. A közlekedés hierarchiája a területen
 - 15.6.4. Korszerű mobilitási adatok és információk
 - 15.6.5. A fenntartható mobilitás új megközelítései
 - 15.6.6. Közös mobilitás
 - 15.6.7. Autonóm és összekapcsolt járművek
 - 15.6.8. A közlekedési igény pótlása az új technológiák hatása miatt
 - 15.6.9. Az IKT hatása a településszerkezet átalakulására
- 15.7. Parkolás és parkolási politika
 - 15.7.1. Parkolás a PO-ban és hatása a BSK forgalmi munkamegosztására
 - 15.7.2. Parkolási szabályozás BSK-ban (a PO-n kívül)
- 15.8. Média támogatása a BSK mobilitásának javításában
- 15.9. Jogalkotási támogatás
- 15.10. Kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású üzemanyagok támogatása (elektromos autók, hidrogén-autók, autonóm autók)
 - 15.10.1. LPG meghajtású járművek és más alternatív szénalapú üzemanyagok
 - 15.10.2. Hidrogénmeghajtású járművek
 - 15.10.3. Hidrogén töltőállomás
- 15.11. Zöld infrastruktúra
- 15.12. A vizuális szmog eltávolítása
- 15.13. Kerülőutak

15.14. A feltételek meghatározása és a piaci környezet megteremtése

15.15. Carsharing

15.16. Kerékpárok a tömegközlekedésben

15.16.1. Kerékpárok szállítása

15.17. Bikessharing

16. Mobilitási mutatók

17. Következtetések

17.1. A javaslat általános következtetései

17.2. A vasúti közlekedés fejlesztése

17.3. Közutak fejlesztése

17.4. Nem motorizált közlekedésfajták

17.5. Vízi és légi közlekedés

17.6. Tömegközlekedés

17.7. Integrált közlekedés

17.8. Intelligens technológiák a közlekedésben

17.9. Parkolási politika

17.10. Multimediális támogatás

17.11. A fenntartható közlekedés környezetbarátabbá tétele

17.12. Javaslatok a fenntartható mobilitás irányába mutató hipotézisek kialakításának további elmélkedéséhez

AZ IMPLEMENTÁCIÓ TERVE (szerzők Ing. František Kopecký, Ph.D., Ing. Dr. Milan Skýva, Ing. Oto Mošovský, Ing. Fedor Zverko, Dušan Dúbravický, Bc. Branislav Hokina, Ing. Ondrej Jánov

1. A RPUM végrehajtási és nyomonkövetési terve

1.1. A RPUM BSK dokumentumban javasolt intézkedések

1.2. Az intézkedések résztvevői

1.3. Az intézkedések időbeosztása

1.4. Végrehajtási tevékenységek

1.4.1. Az akcióterv összehangolása

1.4.2. Az új intézkedések összeférhetőségének értékelése

1.4.3. A RPUM BSK teljesítésének figyelemmel kísérése és jelentése

1.4.4. Egyeztetés más koncepciók dokumentumokkal

1.4.5. A RPUM BSK frissítési javaslatok

1.5. Mobilitási mutatók

2. Értékelések

2.1. Gazdasági értékelések

2.2. Környezetvédelmi értékelések

2.3. Átfogó értékelés

3. Folyosók

3.1. Északnyugati folyosó

3.2. Északi folyosó

- 3.3.Északkeleti folyosó
- 3.4.Keleti folyosó
- 3.5.Déli folyosó
- 3.6. Tangenciális kapcsolatok a BSK-n belül
- 3.7.Pozsonyi Zóna
4. A közlekedés szervezése és irányítása
 - 4.1.Biztonság
 - 4.2.Adatgyűjtés
 - 4.3. Sávpreferencia a VOD-ben és a VOD előnyben részesítése
 - 4.4. A regionális ellátás információs bázisának bővítése
 - 4.5.Parkolási politika
 - 4.5.1. P+R a BSK-ben
 - 4.5.2. P+R Parkolók PO-ban
 - 4.5.3. K+R Parkolók
 - 4.5.4. B+R Parkolók
 - 4.6. Útidíj
5. Multimodális utazás
 - 5.1. Információk az utasok számára
 - 5.2. TIOP kiépítése
 - 5.3. Kényelmes utazás
 - 5.4. Egységes integrált VOD rendszer
 - 5.5. VOD megállók felújítása
 - 5.6. A gyalogos zónák bővítése BSK városaiban
 - 5.7. A szénlábnyom csökkentése
 - 5.8. Közös közlekedés fejlesztése
6. Közlekedés és közterület
 - 6.1.Karbantartás
 - 6.2.Biztonság
 - 6.3. Intelligens közlekedési táblák
 - 6.4.Kerékpáros közlekedés
7. Tömegközlekedés üzemeltetése
 - 7.1.Kerülőutak
 - 7.2. VOD hálózat optimalizálása
8. Intelligens közlekedési rendszerek
9. Propagálás

A RPUM BSK-ban összehasonlított forgatókönyvek:

- zéró változat (do-nothing), BSK közlekedési hálózata megmarad a jelenlegi állapotában, hozzáadva a jelenleg már épülő szakaszokat vagy olyan szakaszokat, amelyek építése már szerződésszerűen vagy más módon rögzítve van.
- maximalista változat (do-all) - tartalmaz minden olyan építkezést, amelynek megvalósítása 2050-ig várható.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

II.6.2. Fő célkitűzések

A mobilitás jövőképeinek meghatározása az egyik pillére Pozsony megye optimálisan működő közlekedési rendszere stratégiájának megalkotásában. A további pillérek a stratégiai célok, a konkrét célok, az intézkedések és a konkrét intézkedések.

- A mobilitás jövőképe – a közlekedési mobilitás általános állapota és Pozsony megye közlekedési rendszerének jövőbeli fejlesztésének és fejlődésének elképzelése
- Stratégiai célok – a változások (magasabb célok) leírása a meghatározott elképzelés teljesítése érdekében
- Konkrét célok – konkrét eszközök a stratégiai célok eléréséhez
- Intézkedések – általános tevékenységek (közbelépések vagy beavatkozások), amelyek hozzájárulnak a konkrét célkitűzések megvalósításához. Az intézkedések infrastrukturális indíttatásúak vagy adminisztratív, ill. biztonsági, műszaki jellegűek és a szervezeti rendszer folyamatai/változásai.

A RPUM BSK meghatározza az alapvető stratégiai célokat a közlekedés területén. Ezek a célkitűzések prioritási tengelyekből állnak, miközben csak azok betartásával, a javasolt intézkedéseknek megfelelően érhető el a mutatók specifikus értékeinek teljesítése, így a jelenlegi helyzethez képest figyelemmel kísérhető a fejlődés és a teljesítés mértéke.

A BSK közlekedési területének stratégiai céljai, amelyek reagálnak az R-BSK közlekedési rendszer elemzett problémás területeire a következők:

1. ***A légkör minőségének javítása, a szénlábnyom csökkentése (a közlekedés éghajlati helyzetére gyakorolt negatív hatásainak enyhítése) és a közlekedés térbeli hatékonyságának növelése:*** A stratégiai cél a közlekedési infrastruktúra területfoglalási igényének csökkentése, ill. a közterület elfoglalása közlekedési eszközökkel. Egy személy szállítása elektromos vasúti szállítás esetén igényli a legkevesebb helyet, a legtöbbet pedig egy nem megtelített személygépkocsi esetében. Ugyanakkor a stratégiai célkitűzés a szén-dioxid lábnyom csökkentése is és ezáltal a környezet javítása.

A stratégiai célkitűzés elérésének konkrét céljai a következők:

- a tömegközlekedés előnyben részesítése és a vasúti közlekedés fejlesztése
 - a gyaloglás és a kerékpározás támogatása
 - a város ellátásának optimalizálása
 - a közterületek minőségének javítása
 - a mobil források által okozott légszennyezés csökkentése, valamint a zajszennyezés és a szénlábnyom csökkentése
 - az emberi egészség javítása
2. ***A tömegközlekedés hatékonyságának, megbízhatóságának és elérhetőségének növelése:*** A stratégiai célkitűzés a közlekedési rendszer átfogó hatékonyságának növelését tartja szem előtt, különösen a multimodális lánc (szinergia) felhasználásával, a jelenlegi rendszer optimalizálásával, a rendelkezésre álló kapacitások felhasználásával és a forgalmi túllépések, mint például a balesetek vagy a lezárásoknál történő ideiglenes kapacitáscsökkenések, a közlekedési rendszerre és annak felhasználójára gyakorolt hatásainak csökkentésével.

A stratégiai célkitűzés elérésének konkrét céljai a következők:

- a tömegközlekedés összekapcsolásának növelése más közlekedési fajtákkal, valamint a VOD különböző fajtái között

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- a közlekedési hálózat érzékenységeinek csökkentése és a kapacitásproblémáinak enyhítése
- a közlekedés, a közlekedési infrastruktúra és a nyilvános terek elérhetőségének növelése a lakosság különböző csoportjai számára
- a statisztikai adatok gyűjtésének és nyilvántartásának javítása
- az utasok kényelmének növelése

3. **Biztonság növelése:** A stratégiai célkitűzés az egész közlekedési rendszer biztonságának és ellenállóképességének növelése, különösen az emberek egészségére és életére gyakorolt hatások csökkentésével, balesetek vagy vészhelyzetek esetén, mint például a természeti katasztrófák vagy szerencsétlenségek.

A stratégiai célkitűzés elérésének konkrét céljai a következők:

- az elavult közlekedési infrastruktúra korszerűsítése
- a közlekedési balesetek csökkentése
- a közlekedési ismeretek bővítése

4. **A pénzügyi fenntarthatóság növelése:** A stratégiai cél a beruházások és működési finanszírozás fenntarthatóságának növelése, valamint a bevételek és kiadások egyensúlyának javítása, beleértve a bevételek és kiadások stabilitásának biztosítását is.

A stratégiai célkitűzés elérésének konkrét céljai a következők:

- a közlekedési rendszer pénzügyi fenntarthatóságának biztosítása
- a régió fenntartható fejlődésének támogatása
- a mobilitás eljárási támogatásának biztosítása

Pozsony megye közlekedési területének általános jövőképének meghatározása, valamint az ágazat kedvezőtlen helyzetét kiküszöbölő célok kitűzése után, a RPUM BSK-ban olyan konkrét intézkedéseket javasolnak, amelyek kiküszöbölik a z elemzett problémákat, ugyanakkor teljesítik a mobilitás jövőképét és a kitűzött célokat.

II.6.3. Kapcsolat más stratégiai dokumentumokkal

Pozsony megye fenntartható mobilitásának regionális terve összekapcsolódik számos, nem csak nemzeti, hanem európai szintű dokumentummal, amelyek különösen a közlekedési ágazatra és a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének koncepciójára vannak hatással.

Pozsony megye fenntartható mobilitásának regionális terve nem ütközik az ÚPNR BSK-val, sem az egyes BSK-i települések ÚPN-jével.

A RPUM BSK összhangban van a nemzeti és nemzetközi szinten kidolgozott érvényes stratégiai dokumentumokkal, a vidékfejlesztésről, különös tekintettel a következőkre:

- Szlovákia területfejlesztésének koncepciója (KURS) 2001 a KURS 2011 által módosítva (Konceptia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011)
- Pozsony megye területfejlesztési terve (2013) (Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (2013))
- A Szlovák Köztársaság vidékfejlesztésének nemzeti stratégiája, integrált regionális operatív program Programozási időszak 2014 – 2020 (Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Integrovaný regionálny operačný program Programové obdobie 2014 – 2020)

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- Pozsony megye gazdasági és társadalmi fejlődésének programja a 2014–2020-as évekre (2015) (Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2014-2020 (2015))
- SzK fővárosának, Pozsonynak a gazdasági és társadalmi fejlődésének programja a 2010–2020-as évekre (2010) (Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010-2020 (2010))

A stratégiai dokumentum elkészítésekor a fenti dokumentumok mellett más nemzeti és regionális koncepciók dokumentumokat is figyelembe vettek a közlekedés, a területfejlesztés, a környezetvédelem és az egészségügy területén:

- PM₁₀ csökkentési stratégia (77/ 2013 sz. Kormányrendelet)
- A SzK alacsony szén-dioxid kibocsátásának fejlesztési stratégiája a gazdasági tevékenység egyes ágazatai számára 2030-ig, és annak kilátásai 2050-ig (Nízkouhlíková stratégia rozvoja SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050 pre vybrané sektory ekonomickej činnosti)
- Stratégia az elektromobilitás fejlesztésére a SzK-ban és annak hatása a SzK nemzetgazdaságára (504/2015 sz. Kormányrendelet) (Stratégia rozvoja elektromobility v SR a jej vplyv na národné hospodárstvo SR (Uznesenie vlády 504/2015))
- Zöldebb Szlovákia - a SzK környezeti politikájának stratégiája 2030-ig (2018) (Zelenšie Slovensko – Stratégia environmentálnej politiky SR do roku 2030 (2018))
- A Szlovák Köztársaság Nemzeti kibocsátáscsökkentési programja - Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2284 sz., az egyes légköri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásainak csökkentéséről, a 2003/35/EK irányelv módosításáról, valamint a 2001/81/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló irányelvnek 6. cikkelye szerint (Národný program znížovania emisií Slovenská republika - podľa čl. 6 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2284 zo 14. decembra 2016 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie, ktorou sa mení smernica 2003/35/ES a zrušuje smernica 2001/81/ES)
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 sz. az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról szóló rendelete alapján kidolgozott Integrált nemzeti energiaügyi és éghajlat-politikai terv 2021-2030-as évekre (Integrovaný národný energetický a klimatický plán na roky 2021-2030 spracovaný podľa nariadenia EP a Rady (EÚ) č. 2018/1999 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy)
- Az egységes európai közlekedési térség tervezete - A versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer létrehozása (2011) (FEHÉR KÖNYV) (Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje (2011) (BIELA KNIHA))
- Az Európai Parlament és a Tanács 661/2010/EU számú határozata a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról (Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete)
- Az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendelete a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu)
- Az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve)

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- Cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére, COM (2008) 886 (Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS), KOM(2008) 886)
- SzK közlekedésének 2030-ig történő fejlesztésére vonatkozó stratégiai terv (2016) (Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (2016))
- A Szlovák Köztársaság közlekedési infrastruktúrájának 2020-ig történő fejlesztésére vonatkozó stratégiai terv (2014) (Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (2014))
- Új projekt az autópályák és gyorsforgalmi utak építésére (Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest)
- A II. és III. osztályú utak fejlesztésének és karbantartásának stratégiai terve (2014) (Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy (2014))
- Stratégia a személyszállítás és a nem motorizált közlekedés fejlesztésére a SzK-ban 2020-ig (Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020)
- A SzK fővárosának, Pozsony közlekedésének területi összegzése (2015) (Územný generel dopravy hlavného mesta SR Bratislavy (2015))
- Pozsony megye integrált területi stratégiája a 2014–2020 közötti időszakra (2015) (Regionálna integrovaná územná stratégia Bratislavského kraja na roky 2014-2020 (2015))
- Pozsony megye közlekedési kiszolgálásának terve (2017) (Plán dopravnej obslužnosti Bratislavského kraja (2017))
- A Szlovák Köztársaság tömegközlekedésének és a nem motorizált közlekedésének 2020-ig történő fejlesztési stratégiája (2014) (Stratégia rozvoja verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy do roku 2020 (2014))
- A Szlovák Köztársaság kerékpárközlekedésének és kerékpárturizmusának nemzeti fejlesztési stratégiája (2013) (Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (2013))
- Pozsony megye kerékpáros útvonalainak területi fejlesztésének koncepciója az integrált közlekedési rendszerrel és a turizmus fontos pontjaival kapcsolatban (2015, frissítve 2017) (Koncepcia územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu (2015, aktualizácia 2017))
- ŽSR, pozsonyi közlekedési csomópont - megvalósíthatósági tanulmány (2019) (ŽSR, dopravný uzol Bratislava - štúdia realizovateľnosti (2019))
- ŽSR, a vasútvonal korszerűsítése Dévényújfalú - a SzK/CsK államhatár szakaszon; Malacka (kívül) - Jókút szakasz - megvalósíthatósági tanulmány (2017) (ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR; úsek Malacky (mimo) – Kúty - štúdia realizovateľnosti (2017))
- A SzK alacsony széndioxid-kibocsátású fejlesztési stratégiája 2030-ig, 2050-ig (2018) (Nízkouhlíková stratégia rozvoja SR do roku 2030, s výhľadom do roku 2050 (2018))
- Nemzeti politika az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetésére a SzK viszonyai között (Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach SR)
- Az elektromobilitás fejlesztésének akcióterve a Szlovák Köztársaságban (Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike)
- Az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére vonatkozó nemzeti politikai keret (2016) (Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (2016))

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- A SzK alkalmazkodási stratégiája az éghajlatváltozás káros következményeihez - frissítés (2017) (Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy – aktualizácia (2017))
- A biológiai sokféleség védelmének nemzeti stratégiája Szlovákiában, frissítve 2020-ig (Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku, aktualizovaná do roku 2020)
- Akcióterv a SzK környezete és lakossága egészségének érdekében V (2019) (Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov SR V (2019))
- Környezetvédelmi cselekvési program 2020-ig "7. környezetvédelmi cselekvési program Jólét bolygónk felélése nélkül alcímmel" (Environmentálny akčný program do roku 2020 „7. environmentálny akčný program s podtitulom Dobrý život v rámci možností našej planéty“)
- Pozsony megye városainak gazdaságfejlesztési és társadalomfejlesztési programjai (Programy hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja okresných miest Bratislavského kraja)
- Pozsony megye településeinek területfejlesztési tervei (Územné plány obcí Bratislavského kraja)

III. ALAPVETŐ INFORMÁCIÓK AZ ÉRINTETT TERÜLET KÖRNYEZETÉNEK JELENLEGI ÁLLAPOTÁRÓL

A vizsgált terület a teljes Pozsony megye, amelynek területe 2 052,6 km² (a SzK területének körülbelül 4,2% -a). Pozsony megye a SzK legkisebb megyéje, Szlovákia nyugati és délnyugati részén terül el. Északi és keleti oldalról Nagyszombat megyével határos, délen a Magyar Köztársasággal, nyugaton pedig Ausztriával határos. A megye határai közelében vannak Csehország államhatárai. A BSK területi és települési struktúrája 8 járásból, 72 településből áll, amelyek közül 1 a SzK fővárosa (Pozsony), 6 pedig város státusszal rendelkezik (Malacka, Stomfa, Modor, Bazin, Szentgyörgy és Szenc).

Pozsonyi járás (I-V) – Pozsony - Óváros (959 ha), Pozsonypüspöki (4249 ha), Főrév (3970 ha), Vereckye (1030 ha), Újváros (3748 ha), Récse (2366 ha), Pozsonyszőlős (1353 ha), Dévény (1401 ha), Dévényújfalva (2422 ha), Pozsonyhídegkút (865 ha), Károlyfalva (1095 ha), Lamacs (654 ha), Pozsonybeszterce (3230 ha), Dunacsún (1863 ha), Horvátjárdfalva (2134 ha), Pozsonyligetfalva (2868 ha), Oroszvár (2556 ha).

Malackai járás - Pozsonyborostyánkő (1579 ha), Gajar (5083 ha), Pozsonyalmás (1318 ha), Nagyjakabfalva (2086 ha),

Egyházhely (1683 ha), Konyha (4513 ha), Láb (2785 ha), Lozornó (4479 ha), Malacka (2717 ha), Kislévárd (2140 ha), Máriavölgy (322 ha), Pernék (2736 ha), Detrekővára (2119 ha),

Detrekőszentmiklós (2673 ha), Detrekőcsütörtök (2418 ha), Nádasfő (2744 ha), Széleskút (3777 ha), Szentistvánkút (1679 ha), Stomfa (6754 ha), Dimvár (1541 ha), Nagylévárd (2645 ha), Nagymagasfalva (3362 ha), Záhorie – katonai kerület (27652 ha), Magyarfalva (1303 ha), Pozsonyzávod (2737 ha), Zohor (2113 ha).

Bazini járás - Báhony (1057 ha), Gidrafa (3008 ha), Cseszte (3523 ha), Ottóvölgy (367 ha), Cserfalva (1255 ha), Halmos (870 ha), Limpak (1537 ha), Modor (4962 ha), Bazin (7276 ha), Gidrafürész (48 ha), Tótgurab (1017 ha), Szentgyörgy (3987 ha), Senkőc (2481 ha), Istvánkirályfa (672 ha), Hattyúpatak (962 ha), Csukárd-Terlény (515 ha), Kárpáthalas (2004 ha).

Szenci járás – Cseklész (2843 ha), Pozsonysárfő (1632 ha), Pozsonybódogfa (450 ha), Csataj (1 287 ha), Dénesd, Misérd és Torcs (2695 ha), Gutor (1095 ha), Nagyboros (585 ha), Hegysúr (621 ha), Hurbanfalva (541 ha), Igrám (830 ha), Pozsonyivánka (1426 ha), Szemet (1291 ha), Erzsébetkápola (553 ha), Egyházfa (807 ha), Királyfa (1991 ha), Éberhárd

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

(870 ha), Annamajor (1019 ha), Dunahidas (1901 ha), Dunaújfalú (1024 ha), Nový Svet (775 ha), Réte (992 ha), Csölle (885 ha), Szenc (3871 ha), Fél (1 996 ha), Horvátgurab (1 512 ha), Zonctorony (530 ha), Magyarbél (1016 ha), Vök (362 ha), Tökéssziget (587 ha).

1. táblázat: BSK járásainak alapvető adatai 2018-ból

	Terület [lakos/km ²]	Sűrűség [lakos/km ²]	Állandó lakosok száma 06.30-hoz
BSK összesen	2 052,62	319,21	655 218
Pozsonyi I járás	9,59	4 259,85	40 852,5
Pozsonyi II járás	92,49	1 246,47	115 286,5
Pozsonyi III járás	74,67	899,6	67 177,5
Pozsonyi IV járás	96,67	1 003,73	97 026
Pozsonyi V járás	94,21	1 176,89	110 871,5
Malackai járás	949,56	77,4	73 492
Bazini járás	375,54	170,87	64 167,5
Szenci járás	359,88	239,92	86 344,5

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

III.1. Információk a környezet jelenlegi állapotáról, beleértve az egészségügyet és annak valószínűsíthető alakulását, ha nem valósulnának meg a stratégiai dokumentumban leírtak

III.1.1. Geomorfológiai viszonyok

A geomorfológiai felosztás szerint (Mazúr, Lukniš, 1986 a Szlovák Köztársaság atlasza, 2002) Pozsony megye a Belső Nyugat-Kárpátok alrégiójához, a Nyugat-Kárpátok tartományához, az Eurázsiai-hegységrendszerének Kárpát alrendszeréhez tartozik. A Belső Nyugat-Kárpátok altartományát a Fáttra-Tátrai régió képviseli, amely Pozsony megye középső részén húzódik. Pozsony megye északnyugati és délkeleti részén jelentősen kiterjed a Pannon-medence alrendszere, a Nyugat-Pannon-medence tartomány, a Bécsi-medence altartomány és a Kis-Duna-medence. A Bécsi-medencét az Erdőháti-alföld, a Kis-Duna-medencét pedig a Dunamenti-alföld képviseli.

A Fáttra-Tátrai régió Pozsony megye középső részén elterülő délkeleti irányában húzódó öv és a Kis-Kárpátok alkotják a következő alegységekkel: Dévényi-Kárpátok, Bazini-Kárpátok. A Dévényi-Kárpátok a következő részekből állnak: Dévényi-tető, Pozsonyi-hegyek, Lamacs-kapu és Dévényi-kapu. A Bazini-Kárpátok a következő részekből állnak: Homol'ské Karpaty, Kuchynská hornatina, Stupavské predhorie, Biele hory, Plavecké predhorie és Bukovská brázda.

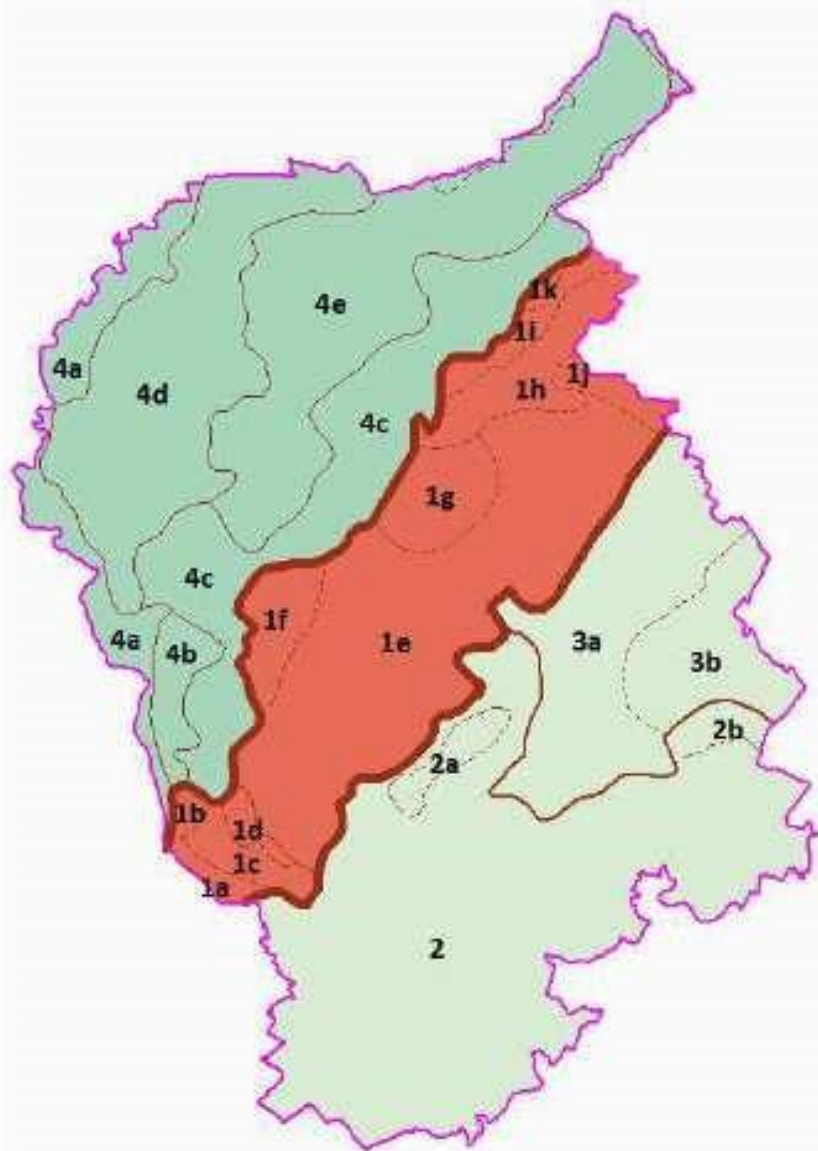
Pozsony megye területén a Kis-Kárpátok fölött terül el az Erdőháti-alföld, melynek túlnyomó részét a Bori-alföld alkotja, a következő alegységekkel: Bor, Podmalokarpatská nížina, Novoveská plošina, Záhorské pláňavy, Dolnomoravská niva és Myjavská niva, amely Pozsony megyének csak nagyon kis területét fedi le északon. A Bor alegységben található a Lakšár-felvidék egy része. A Kis-Kárpátok alatt a Duna felé húzódik a Dunamenti-alföld, amely magában foglalja a Dunamenti-dombvidék egy részét a Kis-Kárpátok alatti dombvidéket és Nagyszombati-tábla részeit, valamint a Dunamenti-síkság egy részét, amely magában foglalja az Úfanská Mokrad' és Súr részeit. A geomorfológiai egységek térbeli eloszlását az alábbi ábra mutatja. Pozsonyi megye geomorfológiai egységeinek hierarchiája az alábbi vázlatokon látható.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Rendszer: Eurázsiai-hegységrendszer

- Alrendszer: Kárpátok, Provincia: Nyugati-Kárpátok, Alprovincia: Belső-Nyugati-Kárpátok, Térség: Fáttra-Tátrai régió, Egység: Kis-Kárpátok,
 - Alegység: Dévényi-Kárpátok, Részei: Dévényi-kapu (1a), Dévényi-tető (1b), Pozsonyi-hegység (1c) Részei: Lamacs-kapu (1d)
 - Alegység: Bazini-kárpátok, Részei: Homol'ské Karpaty (1e), Stupavské predhorie (1f), Kuchynská hornatina (1g), Biele hory (1h), Bukovská brázda (1i), Smolenická vrchovina (1j), Részei: Plavecké predhorie (1k)
- Alrendszer: Pannon-medence, Provincia: Nyugat-Pannon-medence,
 - Alprovincia: Kis-Duna-medence, Térség: Dunamenti-alföld,
 - ✓ Egység: Dunamenti-dombvidék, Alegység: Nagyszombati-dombvidék, Részei: Kis-Kárpátok-alatti-dombvidék, Részei: Nagyszombati-tábla (3b)
 - ✓ Egység: Dunamenti-síkság, Részei: Šúr (2a), Részei: Úľanská mokrad' (2b)
 - Alprovincia: Bécsi-medence, Térség: Erdőháti-alföld, Egység: Bori-alföld, Alegység: Dolnomoravská niva a Myjavská niva (4a), Alegység: Novoveská plošina (4b), Alegység: Podmalokarpatská zníženina (4c), Alegység: Záhorské pláňavy (4d), Alegység: Bor (4e), Részei: Lakšárska pahorkatina (4ea)

2-es kép: Geomorfológiai bontás Mazúr, E. – Lukniš, M. szerint – BSK területi sémája



Forrás: Mazúr, Lukniš, 1986 in SzK atlasza, 2002 - módosítva a Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.

A BSK legmagasabb pontja az Ördöghegy (752 m tfm.) a Bazini-Kárpátokban, legalacsonyabb a Dunamenti-alföld (126m tfm.) a megye déli részén, Dunacsún település kataszterében.

Geomorfológiai szempontból Pozsony megye változatos terület. A morfológiai domborzati típusokat tekintve (Tremboš, Minár in SzK atlasza, 2002) a SzK területén a következő típusok vannak jelen: síkságok, dombvidékek, hegyvidékek és alacsonyabb hegységek. A síkok közül Pozsony megyében minden kategória előfordul, nevezetesen: sík medencék, osztatlan síkok, vízszintesen osztott síkok, valamint vízszintesen és függőlegesen osztott síkok. Itt a dombvidék kevésbé mérsékelt és nagyon tagolt részei is képviseltetik magukat, a hegyvidékek közepesen és nagyon tagoltak, és az alacsonyabb hegységek pedig nagyon tagoltak.

III.1.2. Geológiai viszonyok

III.1.2.1 A geológiai viszonyok leírása

A vizsgált terület két alföld – az Erdőhádi és Dunamenti találkozásánál található a Kis-Kárpátok hegységgel együtt. A terület geológiai felépítése nagyon változatos, paleozoikus, mezozoikus,

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

harmadkori és negyedkori képződményekből áll. A legrégebbi paleozoikus kőzetek alkotják a Kis-Kárpátok kristályos kőzeteit.

Kis-Kárpátok

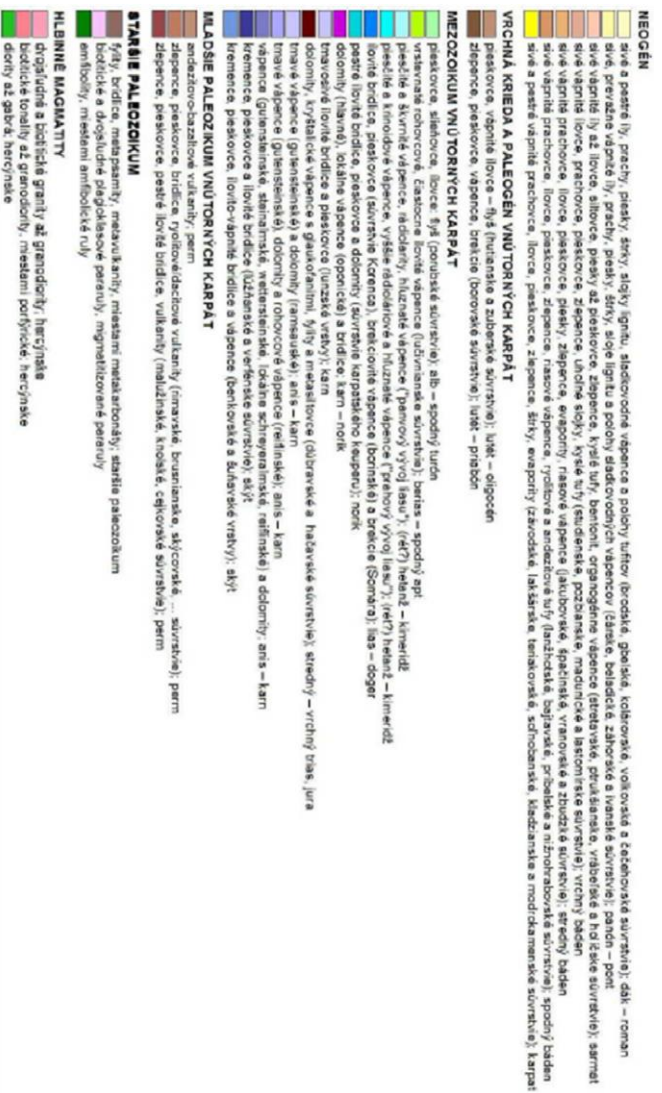
Geomorfológiai szempontból a Kis-Kárpátok az Eurázsiai-hegyrendszer, a Kárpát-alrendszer, és a Nyugat-Kárpátok tartományának része (Mazúr, Lukniš, 1986). Ezek a Közép-Nyugati-Kárpátok Tátra-Fátra zónájának legnyugatibb röghegységei. Hosszú, de viszonylag keskeny (10-15 km) DNY-ÉK irányban húzódó gerince van, amely elválasztja a Bécsi- és a Duna-medencét. A Kis-Kárpátok alegységekre oszlik: Dévényi-Kárpátokra és Bazini-Kárpátokra. A Bazini-Kárpátok földtani szerkezete tatrikumból, valamint a fatrikum és hronikum palástrendszeréből áll. A Bazini-Kárpátok tatrikuma részleges palástegységek egész rendszerére tagolódik, beleértve az Alpok előtti fundamentumot és számos mezozoikus réteget. A Bazini-Kárpátok egyes tatrikus egységei a tagoltságuk szerint két csoportra oszthatók – a fedetlen tektonikus szerkezet legsalsóbb rétegeiben jelenlévő helyi alegységek – ilyen a bori és az oresani egység, valamint egy nagy allochton egység a pozsonyi köpeny.

A Kis-Kárpátokban a gránitkőzetek képezik a kristályos kőzetek alapját. A Kis-Kárpátok kristályát az ókori paleozoikus metabaziták és metaszerkezetek, valamint a pozsonyi és a modori gránit masszívumot alkotó karbon magmatitok alkotják. A metamorf komplex amfibolitokból, aktinolit palákból, filitekből, gneiszből, szaruszirtből, valamint metakarbonátokból áll. Az korai karbon időszakban a komplexumba a pozsonyi és a modori masszívumból származó gránitok hatoltak be.

Az fatrikumon belül a jura középső és felső részében, részben az alsó kréta korban keletkezett - a Křížňany-köpeny zliechovi arcterületén - mélyvízi üledékeket tartalmazó képződményeket különítettek el. A Kis-Kárpátok területén a Křížňany-paláston belül elkülönítették a vysocká sorozatot, amelyet kordillier típusú képződményként jellemzünk a sekély vizű üledékek jelenléte alapján, melyek különösen a középső jura és részben az alsó-kréta korban keletkeztek. A vysocká sorozat úgy határozható meg, mint a Křížňany (Zliechov) köpeny altalajában fekvő különálló részleges magaslati palást. A Kis-Kárpátok fatrikumának jelentős része a vysocká-i palást üledékeiből épül fel. A Křížňanský palást csak korlátozott mértékben jelenik meg a hegység ÉK-i részén, több tektonikai maradvány - töredék formájában, és csak jura és kora-kréta litosztratigráfiai egységek képviselik.

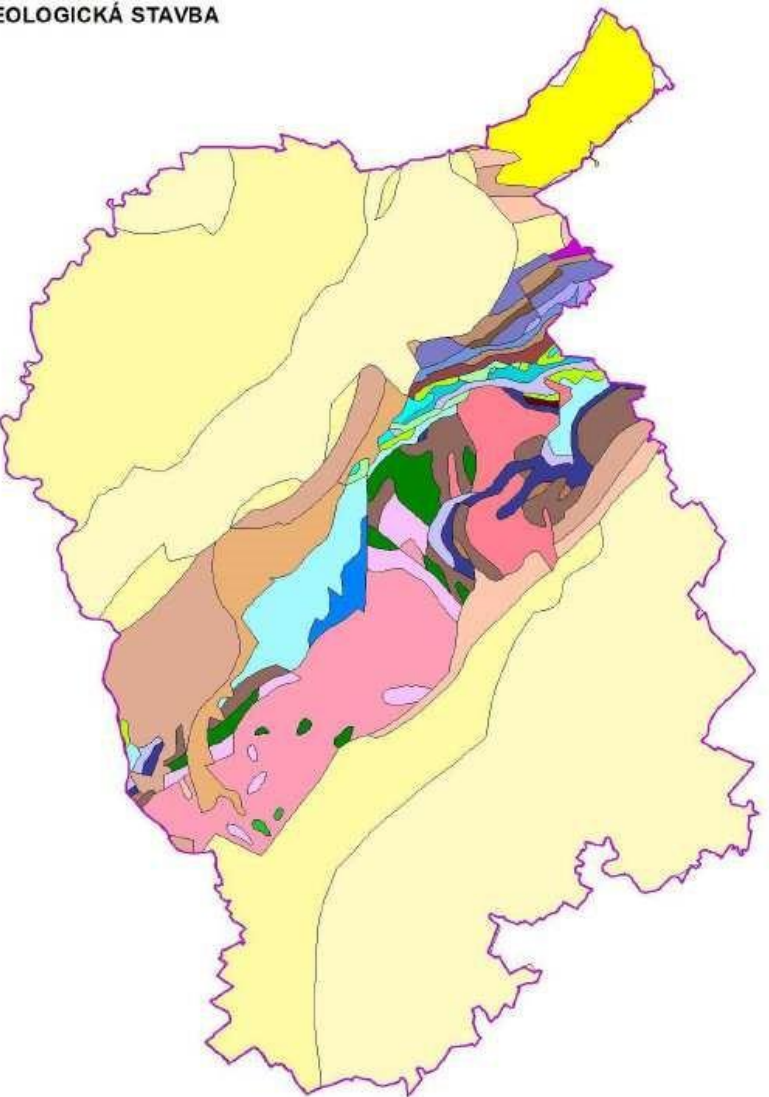
A Kis-Kárpátokban a hronikumot a veterlinsky palást, valamint a Vágmenti-köpeny havranicei- és jablonicei-dombja képviseli. A Kis-Kárpátokban a hronikum rétegtani szempontból idősebb részét a felső karbon - triász rétegződési tartományának üledékes és vulkáni kőzetei alkotják. Alsó részét az nižnobociansky képződés detritális képződése, a Malužin-formáció vulkanikus-üledékes képződése, a Benkov-formáció klasszikus és a Šuňava-formáció klastikus-karbonátos képződése képezi. A megnevezett képződmények az ún. veterlinsky köpenyhez tartoznak. A korai triász üledékek egy része a Vágmenti-köpeny alsó részéhez tartozik.

terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.



3-as kép: Geológiai viszonyok – a BSK területi sémája

GEOLOGICKÁ STAVBA



Bécsi-medence

A Bécsi-medence a Nyugat-Kárpátok medencéihez tartozik. Tektonikai szempontból neogén üledéktöltése két szerkezeti rétegre osztható. A medence régebbi töltése az északi részen fekszik a Kárpátok flis palástján. Alakulása során az altalajával együtt elmozdult. Ugyanakkor ráncosodott, és az epigenetikai törési tektonika hatással volt rá. A medence fiatalabb rétege ráakódott szerkezetként jött létre, amelyre viszonylag sekély hatással voltak a generálódó törések. A Bécsi-medence sasbércek és részleges törésvonalak rendszeréből áll. A medence nyugati és keleti pereme mentén megemelkedett tömböket a mélyedésekből jelentős mozgás amplitúdójú törések választják el, míg az üledékek maximális vastagsága eléri az 5500 m-t. A neogén üledékeket a Bécsi-medence rétegeiben tengeri és sós alsó és középső miocén üledék, valamint sós és édesvízű felső miocén és pliocén üledék képviseli. Az egenburgi és otnan kori üledékeket a Bécsi-medencében a lužický-formáció képviseli. Az említett egenburgi kori képződés marginális üledékeit Chropov-konglomerátumok és Winterberg-homokkővek alkotják.

Duna-medence

A BSK területén található a Duna-medence nyugati része - a Blatniansky-mélyedés és a Bösi-medence egy része. A neogén ülepedése ezen a területen a középső bádén időszakában kezdődött. Abban az időben a Blatniansky -mélyedés nyugati szélén durva-klasztikus Dolian-rétegek telepedtek le, a mélyedés középső részén pedig a Špačinský-Formáció pelitikus üledékei. A Blatniansky -mélyedés északi részén a madunicei rétegek delta agyagos-homokos üledékei ülepedtek le. Az ülepedés a Duna-medencében a pliocénig folytatódott. A negyedidőszak folyamán fluviolimikus, fluviális, proluviális és eolikus üledékek rakódtak le a területen.

III.1.2.2 Mérnökgeológiai övezetek

A mérnöki-földtani zónázás szempontjából Pozsonyi megye területe a röghegységek régiójára (a közép röghegységek területe) és a neogén tektonikus mélyedések régiójára (a Belső-Kárpát-alföldek területe) oszlik fel.

A röghegységek régióját főként a harmadfok előtti mély kőzetek (gránitok, granodioritok, dioritok, amfibolitok) alkotják, marginális helyeken palák, mészkő-dolomitok, márgafélék.

A neogén tektonikus mélyedések (Dunamenti-alföld) régiója kavicsos talajból (negyedkori folyók üledékeiből) áll - főleg homokos kavicsok többnyire agyagos borítással, a Kis-Kárpátok tövében a negyedkori folyók és a teraszok üledékeiből (agyagos homok, kavics és agyag). A neogén tektonikus mélyedések (Erdőhát-alföld) régiója neogénből többnyire kavics - homok üledékekből (kavics, homok, agyag, kavicskő, homokkő), a negyedkori folyó üledékéből (homokos kavicsok) és szemcsés homokból áll.

A BSK területén képviselt mérnökgeológiai övezeteket az alábbi táblázat sorolja fel.

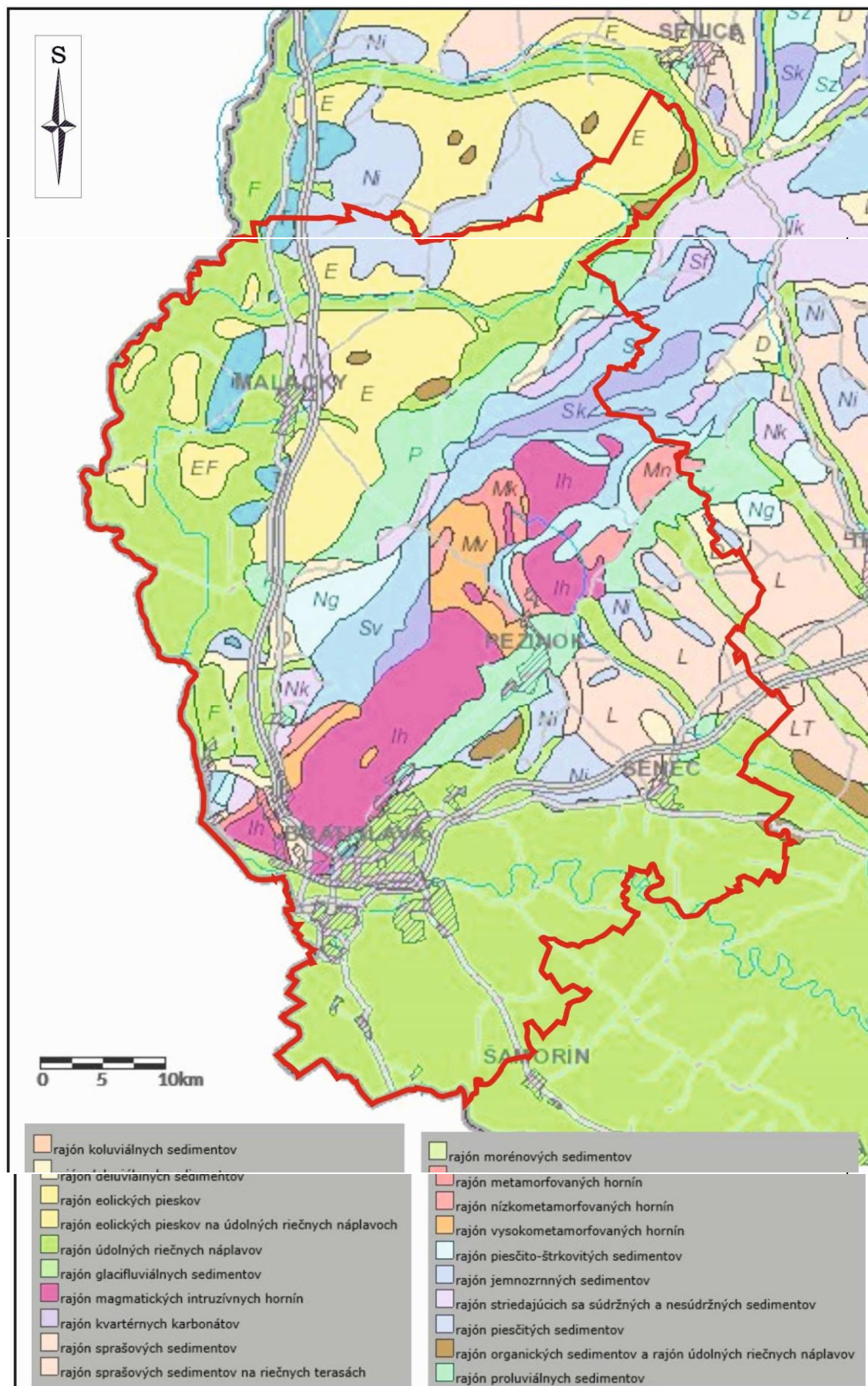
2-es táblázat: A BSK területén képviselt mérnökgeológiai övezetek

MG övezetek csoportja	Mérenökgeológiai övezet	Az övezet kódja
Negyedkor előtti üledékek övezete	erősen metamorf kőzetek övezete	Mv
	alacsony metamorf kőzetek övezete	Mn
	metamorf együttes övezete	Mk
	magmás tolaakodó övezete	Ih
	homokkő-kavicskő kőzetek övezete	Sz
	Flis kőzetek övezete	Sf

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
	mész-kő-dolomitos kőzetek övezete	Sv
	megkövült üledékek egységes övezete	Sk
	Homokos-kavicsos üledékek övezete	Ng
	finomszemcsés üledékek övezete	Ni
	váltakozóan összefüggő és inkohere ns üledékek övezete	Nk
Negyedkori üledékek övezete	szerves üledékek övezete	O
	deluviális üledékek övezete	D
	proluviális üledékek övezete	P
	völgyi folyó hordalékok övezete	F
	lépcsős hordalékok övezete	T
	löss üledékek övezete	L
	eolikus homok övezete	E
Kombinált övezetek	szerves üledékek övezete a völgyi folyó hordalékán	OF
	eolikus homok övezete a völgyi folyó hordalékán	EF
	lössös üledékek övezete a proluviális üledékeken	LP

Forrás: Hrašna, Klukanová in SzK atlasza, 2002

4-es kép: Részlet a BSK területén található mérnökgeológiai övezet térképéről



Forrás: HRAŠŇA, M., KLUKANOVÁ, A.: Mémókördltani övezetek felosztása [online]. Pozsony: ŠGÚDŠ, 2014. [2019 októberében id.]
 Megtehető az interneten: <http://apl.geology.sk/temap/>

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

III.1.2.3. Ásványi anyagok lelőhelyei

Energetikai ásványok

Pozsony megye területén az energetikai ásványok közül természetes energiájú szénhidrogének találhatóak - gázolaj, benzin, földgáz és lignit. Minden lelőhely a Malackai járásban összpontosul. A természetes szénhidrogének földalatti lelőhelyei kiterjedt bányászati területeket foglalnak el Nagymagasfalva, Láb, Dimvár, Detrekőcsütörtök, Nagyjakabfalva, Egyházhely, Gajar, Malacka, Pozsonyzávod és Szentistvánkút területén. Az olaj- és földgázlelőhelyek nem csak regionális jelentőséggel bírnak, és a természetes szénhidrogének legfontosabb forrását alkotják a SzK-ban. Az olajlelőhelyek közül a legjelentősebb a Gajar - Badeni, SzK területén itt folyik a legnagyobb kitermelés, és a földgázlelőhelyek közül a Pozsonyzávod - mezozoikumi.

Pozsony megyében meglehetősen jók a kilátások a természetes szénhidrogének új lelőhelyeinek felfedezésére, és feltételezhető, hogy a gázlelőhelyek túlsúlyban vannak az olajlelőhelyekkel szemben. Legnagyobb valószínűséggel a természetes szénhidrogének a mezozoikus medence alapkőzetéhez kapcsolhatóak Pozsonyzávod térségében, ahol azonban a jelenlegi gazdasági helyzetre tekintettel egyelőre nem várható intenzívebb kutatás.

További ígéretes területek a természetes szénhidrogén-tartalékok lelőhelyének lehetséges igazolásával a gajari eleváció, a láb-malackai eleváció és a Zohorskoplavecký-mélyedés környéke. (Hrdina, V. és társai, 2010: A régió területfejlesztési terve - Pozsony megye felmérések és elemzések, AUREX, s.r.o.)

Ércek

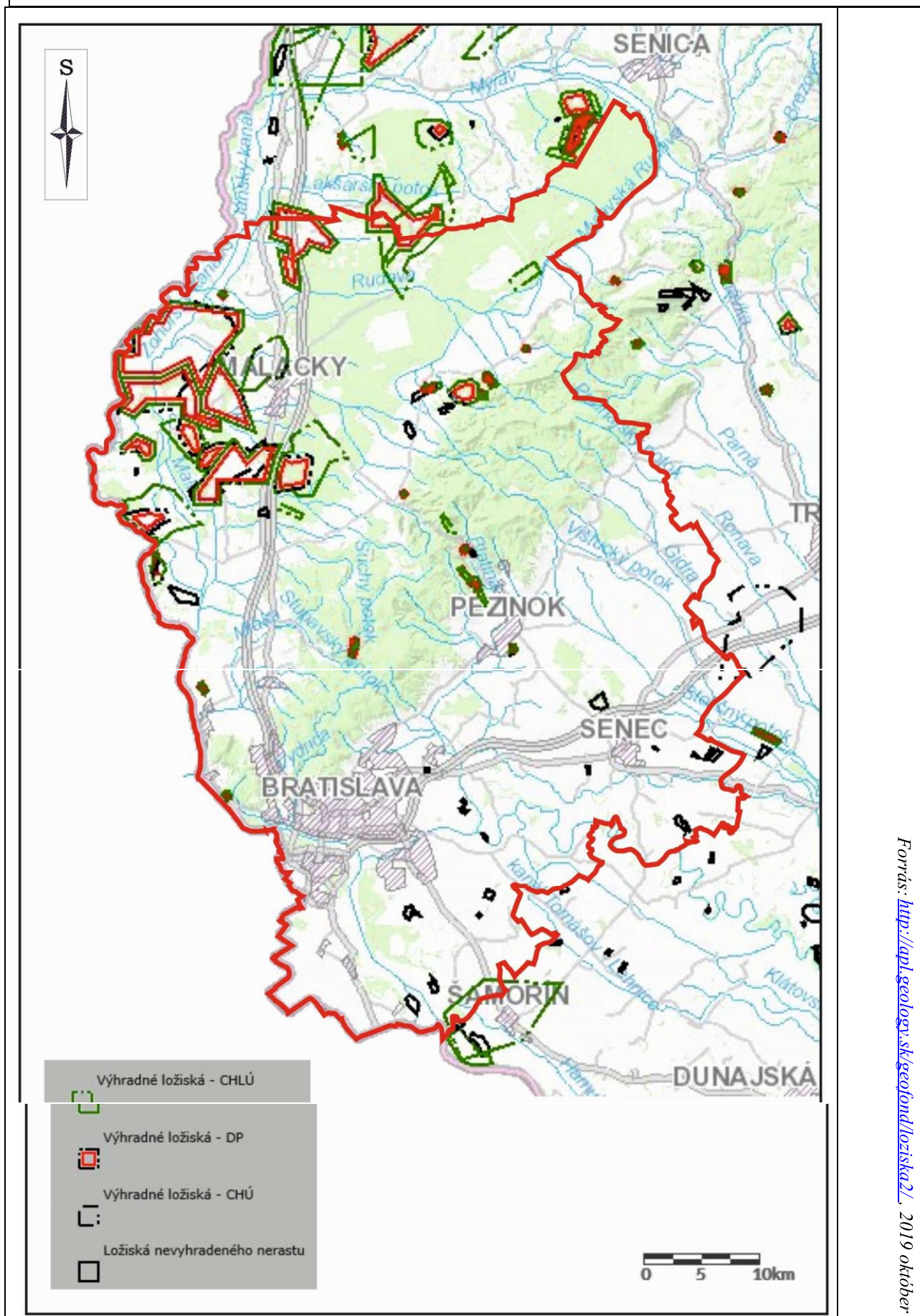
Az ércek közül az antimon és az aranyérc fordul elő Pozsony megyében, konkrétan Bazin térségében. 1991-ig antimonérceket bányásztak a bazini lelőhelyen. A bányászatot gazdasági okokból A szlovák ércbányászat csökkentésének programján belül leállították. Rudné Bane, š.p. Banská Bystrica (Ércbánya, á.v. Besztercebánya) végezte az antimon és az aranyérc kitermelését a bazini lelőhely egy részén, a Bazin II bányaterületen. A felhasználási lehetőségeket a lelőhely ígéretes része biztosítja, melyben igazolták az antimonérc jelenlétét, amelyet CHLÚ biztosít és az aranyérc a bazini zagytóból. (Hrdina, V. és társai, 2010: A régió területfejlesztési terve - Pozsony megye felmérések és elemzések, AUREX, s.r.o.)

Egyéb ásványok

Az egyéb ásványok közül a vizsgált területen pirit, magas százaléku mészkő, szialitikus ásványok, öntödei homok és építőanyagok - építőkövek, kavicsok és téglák alapanyaga - fordulnak elő.

A Malackai járásban fontos, nem csak regionális jelentőségű ásványi anyag bázist képviselnek a Nádasfő és Széleskút területéről származó magas százaléku mészkövek és korrekciós cement-sziáli alapanyagok, amelyek biztosítják a cement- és mészkő hosszú távú előállítását a Holcim, a.s. (Holcim Zrt.) vállalat által Nádasfőn. A Nádasfő - Vajarská magas százaléku mészkő lelőhely az egyik legnagyobb Szlovákiában. Korábban intenzív kavicsbányászatot folytattak elsősorban a SzK fővárosa, Pozsony és a Szenci járás területén. A kibányászott területeket rekreációs célokra használják (Pozsony - Zlaté piesky, Pozsony - Pozsonyszőlős, Bratislava - Kuchajda, Szenc, Misérd és mások). (Hrdina, V. és társai, 2010: A régió területfejlesztési terve - Pozsony megye felmérések és elemzések, AUREX, s.r.o.)

5-ös kép: Ásványi anyagok lelőhelyei



POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

III.1.2.4. Stressz jelenségek

Geodinamikai jelenségek

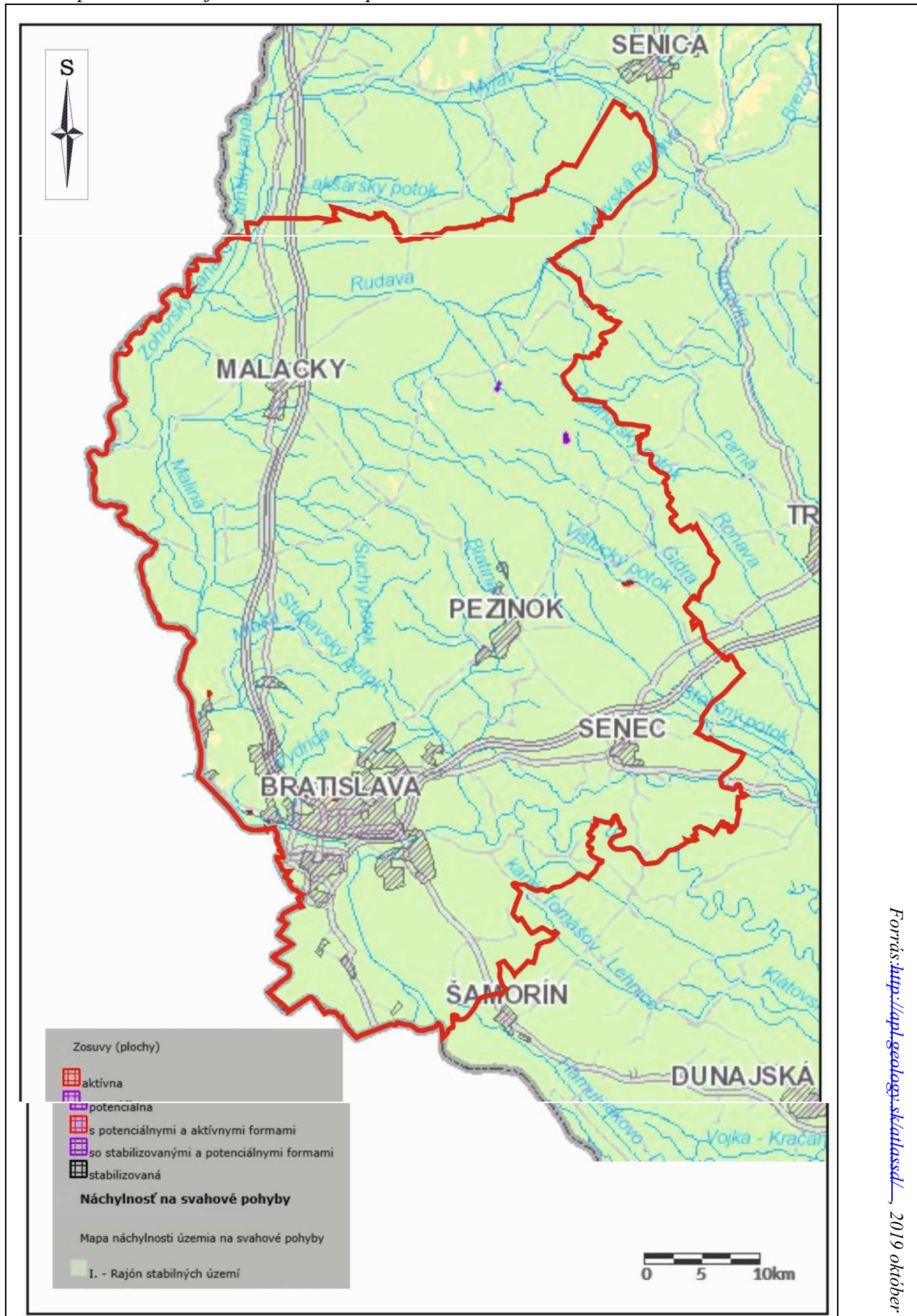
A terület lejtőmozgásokra való érzékenységeinek térképe szerint a BSK területén a stabil területek övezete érvényesül. Számos többpontos lejtőmozgást is észleltek a környéken: Dévényújfalú, Károlyfalú, Szőlőhegy, Senkőc, Kárpáthalas, Cseszte, Széleskút. A lejtésdeformációk által okozott legnagyobb hatás a Bazini járást érte, amelyen belül "A földcsuszamlás-kockázat megelőzésének és kezelésének programjának (2014 - 2020) frissítésében " egy a földcsuszamlással veszélyeztetett körzet geológiai helyreállítását ajánlják (Senkőc településen).

3-as táblázat: A lejtésdeformációk által okozott hatások BSK járásaiban

Járás	A deformációk száma	A járás területe [ha]	A érintett terület kiterjedése [ha]				Érintettség [ha]
			teljes	PP	LP	Más felület	
PO I - V	18	36 800	11,1	1,0	0,4	9,8	0,03
Malacka	7	87 200	7,79	4,553	3,2	0,012	0,009
Bazin	9	37 500	29,9	14,5	15,0	0,4	0,08
Szenc	-	36 100	-	--	-	-	-
BSK	34	197 600	48,79	20,053	18,6	10,212	0,02

Forrás: Atlasz, 2006 in MŽP SR, ŠGÚDŠ Csapata, 2018: A földcsuszamlás-kockázat megelőzésének és kezelésének programja (2014 – 2020) frissítve

6-os kép: Részlet a lejtőstabilitás térképéről BSK területén

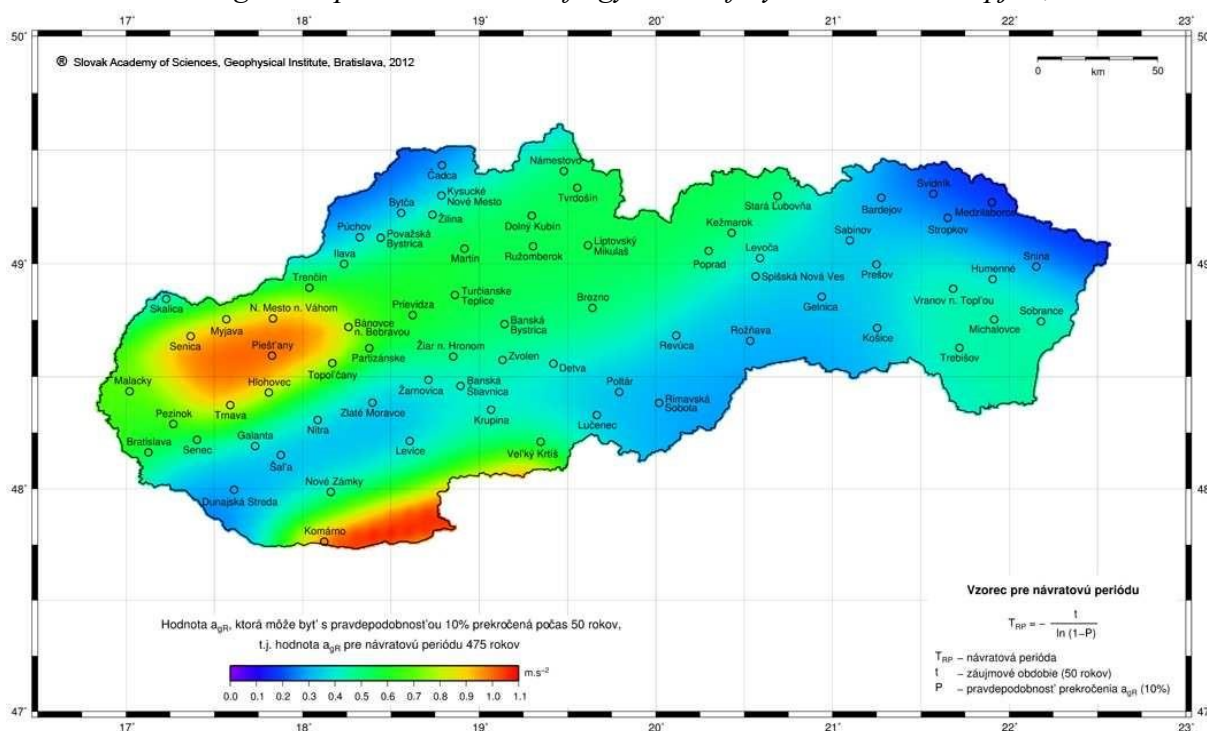


A terület szeizmicitása

Szeizmikus fenyegetettségét tekintve BSK területe az MSK-64 makroszeizmikus intenzitásának 6-8°-os skálájába tartozik. BSK vizsgált területét nem tartjuk veszélyeztetettnek a szeizmicitás szempontjából.

BSK legfontosabb szeizmikus forrászónája Jókő (Dobrá Voda), de gyűjtőzónák találhatók az Erdőháton és Peknek-Modorban is. Jókői (és környéke) epicentrummal rendelkező 5-ös erősségű földrengés utoljára 1906-ban (Réthly, 1907) és 1930-ban (Zátopek, 1940) volt. A Nyugat-Kárpátok területe azonban továbbra is a neotektonikus és a közelmúltbeli aktivitás jeleit mutatja. A földkéregben felhalmozódott nyomás hirtelen felszabadulása erősebb földrengés formájában gyakorlatilag bármikor és bárhol előfordulhat (Madarás és társai, 2012).

7-es kép: A Szlovákia területét érintő szeizmikus fenyegetések térképe a GFÚ SAS által készített 475 évre visszamenőleg az alapközetten készített felgyorsított folyamat értékei alapján, 2012



Forrás: <http://www.seismology.sk/Maps/>, 2019. október

Radonkockázat

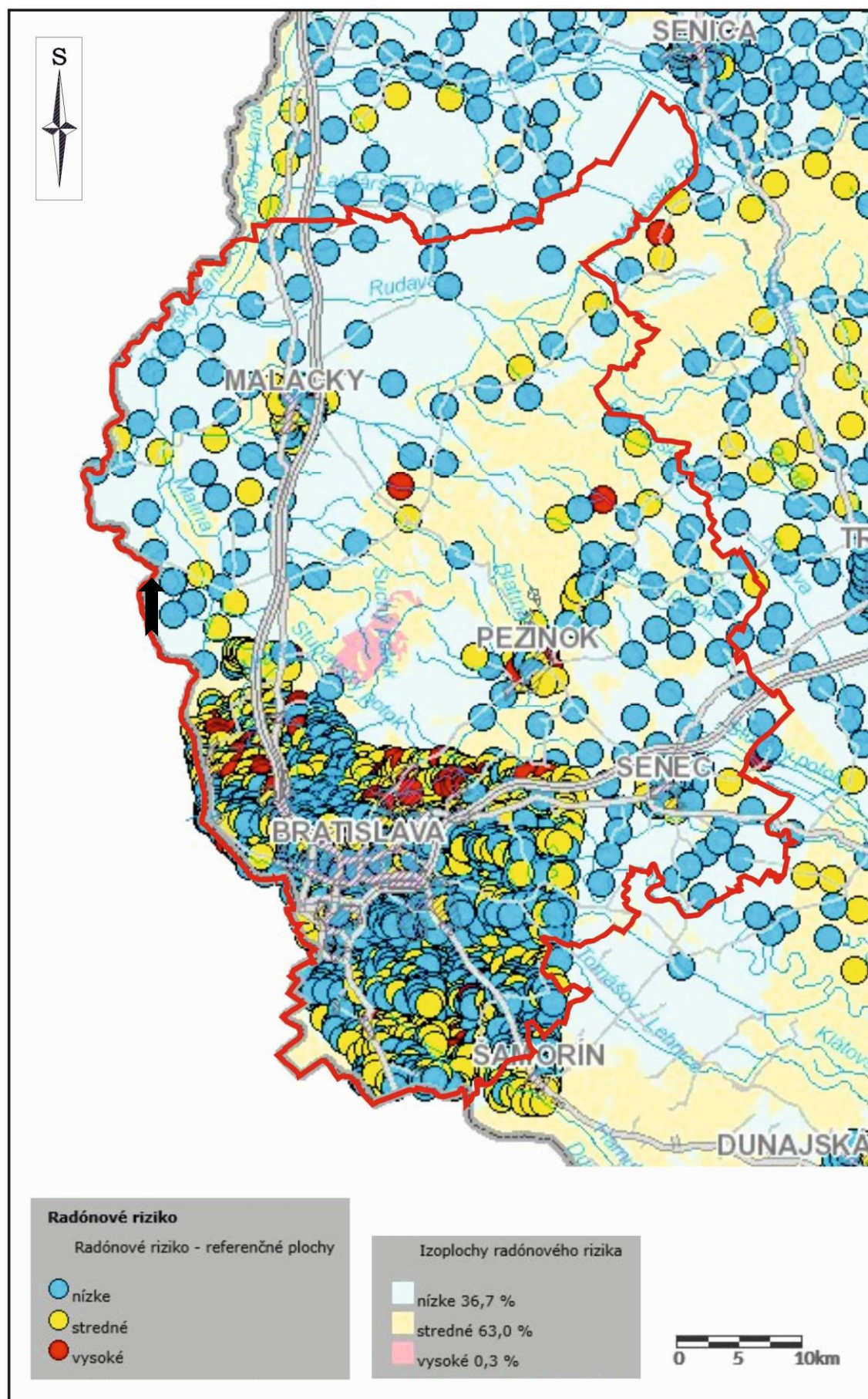
Szlovákia lakosságának radonkockázatnak való fenyegetettségének kiküszöbölésére irányuló szándék részeként Szlovákiában a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma végrehajtotta a Radonkockázat-felmérés a legalább 10 000 lakosú városok és a magas és közepes kockázatú járási városok geológiai altalajából megnevezésű kutatást. A projekt célja az volt, hogy radonkockázati térképeket készítsen az egyes városokról, amelyek alapul szolgálnának a kerületi és járási hivatalok környezetvédelmi osztályainak, egészségügyi intézményeknek stb. és ezáltal (a kutatás további részletezésében) az agglomerációk fejlesztésének tervezésére és a lakosság radonkibocsátásból eredő sugárterhelésének nyomon követésére irányuló program kivitelezésének is alapjául szolgálhatnak. A természetes sugárzás lakosságra gyakorolt hatását a talaj levegőjében található radon (^{222}Rn) térfogat aktivitásának és az épületek levegőjében található radon térfogat aktivitásának mérése és értékelése alapján bírálják el. A radonkockázat a talaj levegőjében található radontérfogat-aktivitásának, valamint a talaj és a kőzetek gázáteresztő képességének értékein alapul. A Szlovák Köztársaság Egészségügyi Minisztériumának 528/2007 T.t. sz. rendeletének

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

alapján, lakóépületek építése során a kiásott alapok szintjén lévő talaj levegőjében mért radon térfogat aktivitás az irányérték a radon behatolásának megakadályozására az épület altalajából.

8-as kép: Kivonat a radonkockázat-előrejelzési térképről BSK területén

GLUCH, A. és társai: Átlátható térképek a természetes radioaktivitásról [online]. Pozsony: Dionyz Štúr Állami Földtani Intézet (ŠGÚDŠ). 2009. [2019 október]. Meztalálható az interneten: <http://aol.geoloev.sk/radio/>



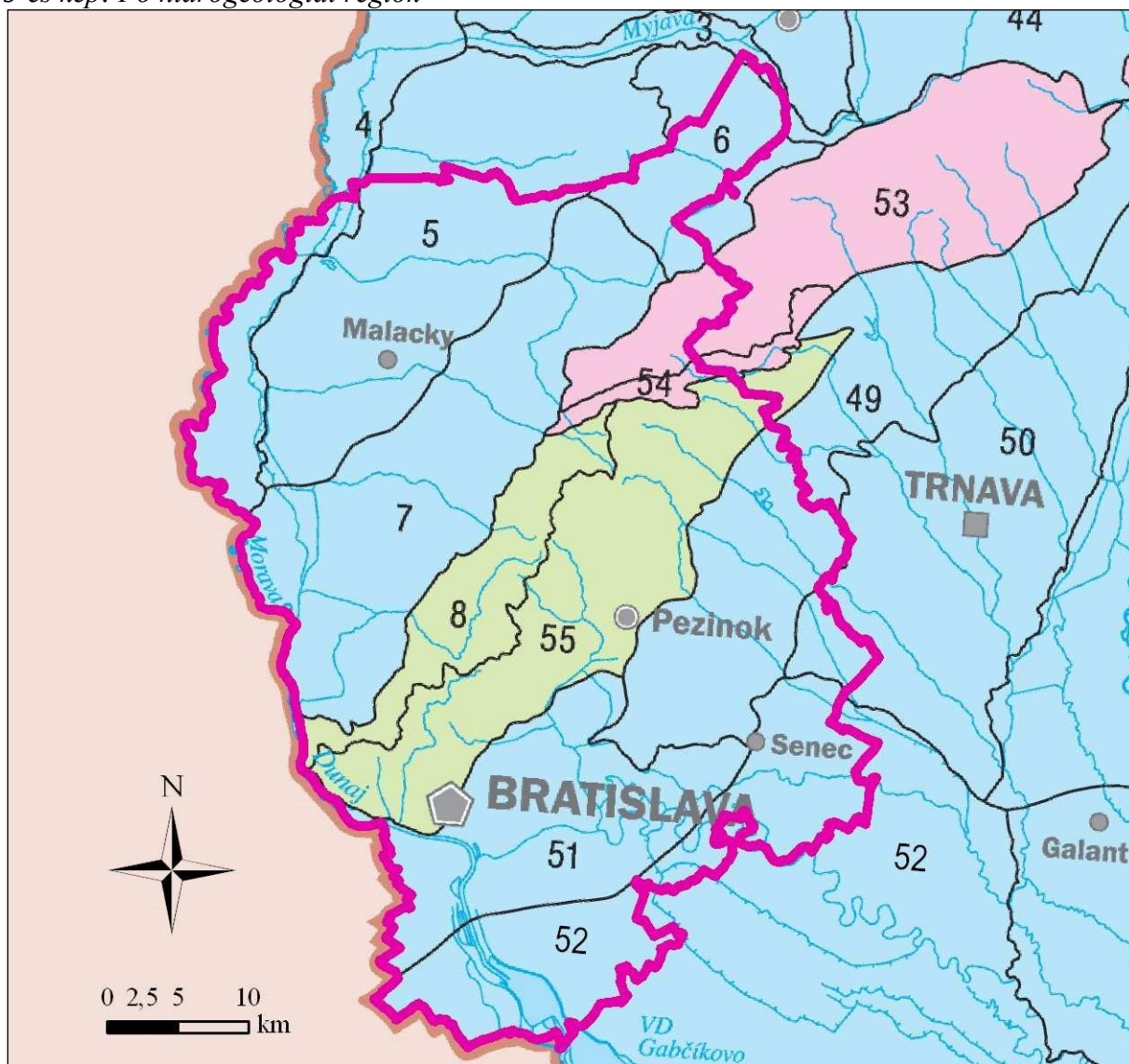
BSK sík területeinek többségén igazolták az alacsony radonkockázatot, míg közepes radonkockázatot a Kis-Kárpátok területén észleltek. Magas radonkockázatot csak a terület egyes részein regisztráltak: Szemet, Pozsonybeszterce, Bazin, Pozsonyborostyánkő környékén. A vizsgált területen elvégzett radonfelmérés bemutatott eredményei nem szolgálhatnak alapul a részletes területrendezéshez, és nem helyettesítik a részletes radonfelmérést. Az eredmények csak alapvető információkat közölnek a radon helyzetéről, és alapul szolgálnak a további tevékenységek útmutatásához.

III.1.3. Felszín alatti vizek

III.1.3.1. Hidrogeológiai viszonyok

13 elkülönített hidrogeológiai régió található, ill. érinti Pozsony megye területét (Malík, P. - Švasta, J.: Fő hidrogeológiai régiók [online]. Pozsony: Dionýz Štúr Állami Geológiai Hivatal, 2014. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/>).

9-es kép: Fő hidrogeológiai régiók



POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Určujúci typ priepustnosti Dominating permeability type	
hranica hydrogeologického regiónu boundary of hydrogeological region	medzizrnová priepustnosť intergranular permeability
číslo hydrogeologického regiónu number of hydrogeological region	puklinová priepustnosť fissure permeability
128	krasová a krasovo-puklinová priepustnosť karst-fissure permeability

Forrás: Malík, P. - Švasta, J.: *Fő hidrogeológiai régiók* [online]. Pozsony: Dionýz Štúr Állami Geológiai Hivatal, 2014. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/>, 2019. október

4-es táblázat: A talajvíz felhasználható mennyisége a BSK-ban képviselt HG régiókban

	Felhasználható mennyiség [l.s ⁻¹]	Átfolyás [l.s ⁻¹]	A vízmérleg együtthatója	Vízmérleg állapota 2017-ben
A fő porózusos hidrogeológiai régiók				
3 Miava-folyó (Q 003)	30,00	1,02	29,41	jó
4 negyedkori Morva-folyó Gázlótól (Brodské) Nagymagasfaluig (Q 004)	352,70	25,01	14,10	jó
5 A neogén Bori-alföld központi részén (NQ 005)	300,00	15,27	19,65	jó
6 A negyedkori és neogén Bori-alföld északkeleti részén (QN 006)	210,00	0,45	466,67	jó
7. A negyedkori és neogén Bori-alföld déli és délkeleti részén (QN 007)	1000,00	87,04	11,49	jó
49 A neogén Nagyszombati-dombvidék (N 049)	153,66	26,34	5,83	jó
50. A negyedkori Nagyszombati-dombvidék (QN 050)	647,80	157,36	4,12	jó
51 A negyedkori Dunamenti-síkság nyugati széle (Q 051)	3949,36	1709,44	2,31	kielégítő
52 A negyedkori Dunamenti-síkság délnyugati részének (Q 052)	18610,76	2492,53	7,47	jó
A fő hasadékos hidrogeológiai régiók				
8 kristályos és mezozoikus kőzetek a Kis-Kárpátok délnyugati részén (MG 008)	239,00	9,46	25,26	jó
55 kristályos és mezozoikus kőzetek a Bazini-Kárpátok délkeleti részén (MG 055)	152,76	83,33	1,83	kielégítő
A fő karsztos és karszthasadékos hidrogeológiai régiók				
53 mezozoikus kőzetek a Bazini-Kárpátok és Brezovi-Kárpátok északi részén (MN 053)	1172,00	406,83	2,88	kielégítő
54 mezozoikus kőzetek Kis-Kárpátok križňanský-ponyváján (M 054)	150,00	21,10	7,11	jó

Forrás: Čaučík, P., 2018: *A Szlovák Köztársaság vízgazdálkodási mérlege, A felszín alatti vízmennyiségek vízgazdálkodási mérlege 2017-ben SHMÚ.*

5-ös táblázat: BSK-ban képviselt felszín alatti víztárolók listája (a 2000/60 / EK vízügyi keretirányelv szerint)

Tároló	Felszín alatti víztároló	Vízgyűjtőterület	Felszín (km ²)	A domináns vízgyűjtő	A vízgyűjtő rétegtani kora	A vízgyűjtő áteresztőképessége
--------	--------------------------	------------------	----------------------------	----------------------	----------------------------	--------------------------------

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE						2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről						
SK1000100P	Negyedkori üledékekből álló porózus felszín alatti víztárolók a Bécsi-medence és Duna-medence térségében	Duna	830,110	Hordalék kavicsok, homokos kavics, homok	Holocén-Pleisztocén	porózus
Tároló	Felszín alatti víztároló	Vízgyűjtőterület	Felszín (km ²)	A domináns vízgyűjtő	A vízgyűjtő rétegtani kora	A vízgyűjtő áteresztőképessége
SK1000200P	Negyedkori üledékekből álló porózus felszín alatti víztárolók a Duna-medence nyugati részén, a Duna vízgyűjtőterületén	Duna	518,749	Hordalék kavicsok, homokos kavics, homok	Holocén	porózus
SK1000300P	Negyedkori üledékekből álló porózus felszín alatti víztárolók a Duna-medencében, a Vág vízgyűjtőterületén	Vág	1668,112	Hordalék kavicsok, homokos kavics, homok	Holocén	porózus
SK200010FK	Hasadékos és karszthasadékos felszín alatti víztárolók a Bazini-Kárpátokban, a Duna vízgyűjtőterületén	Duna	179,059	homokkő, törmelékkő, gránit és granodiorit	Mezozoikum - Jura, korai Paleozoikum egészen a Proterozoikumig	karszthasadékos és hasadékos
SK200020OP	Porózus felszín alatti víztárolók a Bécsi-medence nyugati részén, a Duna vízgyűjtőterületén	Duna	1484,726	Sós és édesvízi homok és homokos agyag	Neogén	porózus
SK200040OP	Porózus felszín alatti víztárolók a Bécsi-medence keleti részén, a Duna vízgyűjtőterületén	Duna	260,924	Túlnyomórészt tengeri üledékek - homok és homokos agyag	Neogén	porózus
SK200050OP	Porózus felszín alatti víztárolók a Duna-medencében, a Duna vízgyűjtőterületén	Duna	1043,038	kavicsok, homokos kavics, homok	Neogén	porózus
SK200060KF	Túlnyomórészt karszthasadékos felszín alatti víztárolók a Bazini-Kárpátokban, a Duna vízgyűjtőterületén	Duna	1043,038	kavicsok, homokos kavics, homok	Neogén	porózus

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE						2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről						
SK200030FK	Hasadékos és karszthasadékos felszín alatti víztározók a Bazini-Kárpátokban, a Vág vízgyűjtőterületén	Vág	222,033	homokkő, törmelék, gránit és granodiorit	Mezozoikum - Jura, korai Paleozoikum egészen a Proterozoikumig	karszthasadékos és hasadékos
SK200100OP	Porózus felszín alatti víztározók a Duna-medencében és kiugrásaiban, a Vág vízgyűjtőterületén	Vág	6248,370	Tavi-folyami üledékek különösen homok és kavics, agyag	Neogén	porózus
SK200080KF	Túlnyomórészt karszthasadékos felszín alatti víztározók a Bazini-, Brezovský- és Csejtei-Kárpátokban, a Vág vízgyűjtőterületén	Vág	311,854	Homokkő és dolomit	Mezozoikum	karszthasadékos

Forrás: https://www.minzp.sk/files/oblasti/voda/ochrana-vod/3/4-ns_kap_3_az_4_6.pdf, Szerzői csapat, 2015: A Duna vízgyűjtőterületének részleges kezelési terve, SzK KVM, Szerzői csapat, 2015: Duna vízgyűjtőterületének részleges kezelési terve, SzK KVM

III.1.3.2. Felszín alatti vizek állapota

Az alábbi táblázat a BSK-ban található felszín alatti víztározók kémiai és mennyiségi állapotának értékelését tartalmazza.

6-os táblázat: A BSK-ban található felszín alatti víztározók állapota

Tároló	Felszín alatti víztározó	Vízgyűjtőterület	A víztározók kémiai állapota 2010 és 2011 közt	A mennyiségi állapot 2010 és 2011 közt	A PV VÚ-ban található határértéket meghaladó mutatók 2017 - ben (Luptáková, A, 2018: A Felszín alatti vizek minősége Szlovákiában 2017, SHMÚ)
SK1000100P	Negyedkori üledékekből álló porózus felszín alatti víztározók a Bécsi-medencében, a Duna vízgyűjtőterületén (negyedkori tároló)	Duna	-	-	NH ₄ ⁺ , NO ₃ ⁻ , Fe, Fe ²⁺ , H ₂ S, Cl ⁻ , ChSK _{Mn} , Mn, RL ₁₀₅ , SO ₄ ²⁻ , TOC, %O ₂ , vezetőkép. 25°C, Acenaftén, B(a,h)antracén, Fluorantén, Fluorén, Fenantrén, Naftalin
SK1000200P	Negyedkori üledékekből álló porózus felszín alatti víztározók a Duna-medence nyugati részén, a Duna vízgyűjtőterületén (negyedkori tároló)	Duna	jó	jó	NH ₄ ⁺ , NO ₃ ⁻ , Fe, Fe ²⁺ , ChSK _{Mn} , H ₂ S, Mn, RL ₁₀₅ , SO ₄ ²⁻ , %O ₂ , vezetőkép. 25°C, As, Hg, Vinil-klorid, Acenaftén, Fenantrén, Naftalén, Dicamba, Terbutrin
SK1000300P	Negyedkori üledékekből álló porózus felszín alatti víztározók a Duna-medencében, a Vág vízgyűjtőterületén (negyedkori tároló)	Vág	jó	jó	NH ₄ ⁺ , NO ₃ ⁻ , Fe, Fe ²⁺ , H ₂ S, ChSK _{Mn} , Mn, RL ₁₀₅ , SO ₄ ²⁻ , NEL _{UV} , TOC, %O ₂ , vezetőkép. 25°C, As, Sztírol, 1,2- diklór-etán, 1,1,2,2-tetraklór-etén, 1,1,2-triklór-etén, Acenaftén, Antracén, Benzo(a)pirén, Fenantrén, Fluorantén, Fluorén, Naftalin, Pirén, Atrazin, Dezetilatratin, Dicamba, Prometrin, Terbutrin
SK200010FK	Hasadékos és karszthasadékos felszín alatti víztározók a Bazini-Kárpátokban, a Duna vízgyűjtőterületén (negyedkor előtti tároló)	Duna	jó	jó	Fe, Fe ²⁺ , RL ₁₀₅ , SO ₄ ²⁻ , % O ₂ , vezetőkép. 25°C, pH, Hg, Acenaftén, Fluorén, Naftalin
SK2000200P	Porózus felszín alatti víztározók a Bécsi-medence nyugati részén, a Duna vízgyűjtőterületén (negyedkor előtti tároló)	Duna	-	-	Fe, NO ₃ ⁻ , Mn, % O ₂

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE					2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
SK200040OP	Porózus felszín alatti víztárolók a Bécsi-medence keleti részén, a Duna vízgyűjtőterületén (negyedkor előtti tároló)	Duna	-	-	Fe, ChSK _{Mn} , % O ₂
SK200050OP	Porózus felszín alatti víztárolók a Duna-medencében, a Duna vízgyűjtőterületén (negyedkor előtti tároló)	Duna	zly	jó	NO ₃ -
SK200060KF	Túlnyomórészt karszthasadékos felszín alatti víztárolók a Bazini-Kárpátokban, a Duna vízgyűjtőterületén (negyedkor előtti tároló)	Duna	-	-	% O ₂
SK200030FK	Hasadékos és karszthasadékos felszín alatti víztárolók a Bazini-Kárpátokban, a Vág vízgyűjtőterületén (negyedkor előtti tároló)	Vág	jó	rossz	H ₂ S, RL ₁₀₅ , SO ₄ ²⁻ , vezetőkép. 25°C
SK200100OP	Porózus felszín alatti víztárolók a Duna-medencében és kiugrásaiban, a Vág vízgyűjtőterületén (negyedkor előtti tároló)	Vág	rossz	jó	NO ₃ ⁻ , Fe, Fe ²⁺ , Mn, RL ₁₀₅ , SO ₄ ²⁻ , TOC, % O ₂ , vezetőkép. 25°C, Fluorantén, Fenantrén, Pirén
SK200080KF	Túlnyomórészt karszthasadékos felszín alatti víztárolók a Bazini-, Brezovský- és Csejtej-Kárpátokban, a Vág vízgyűjtőterületén	Vág	jó	jó	-

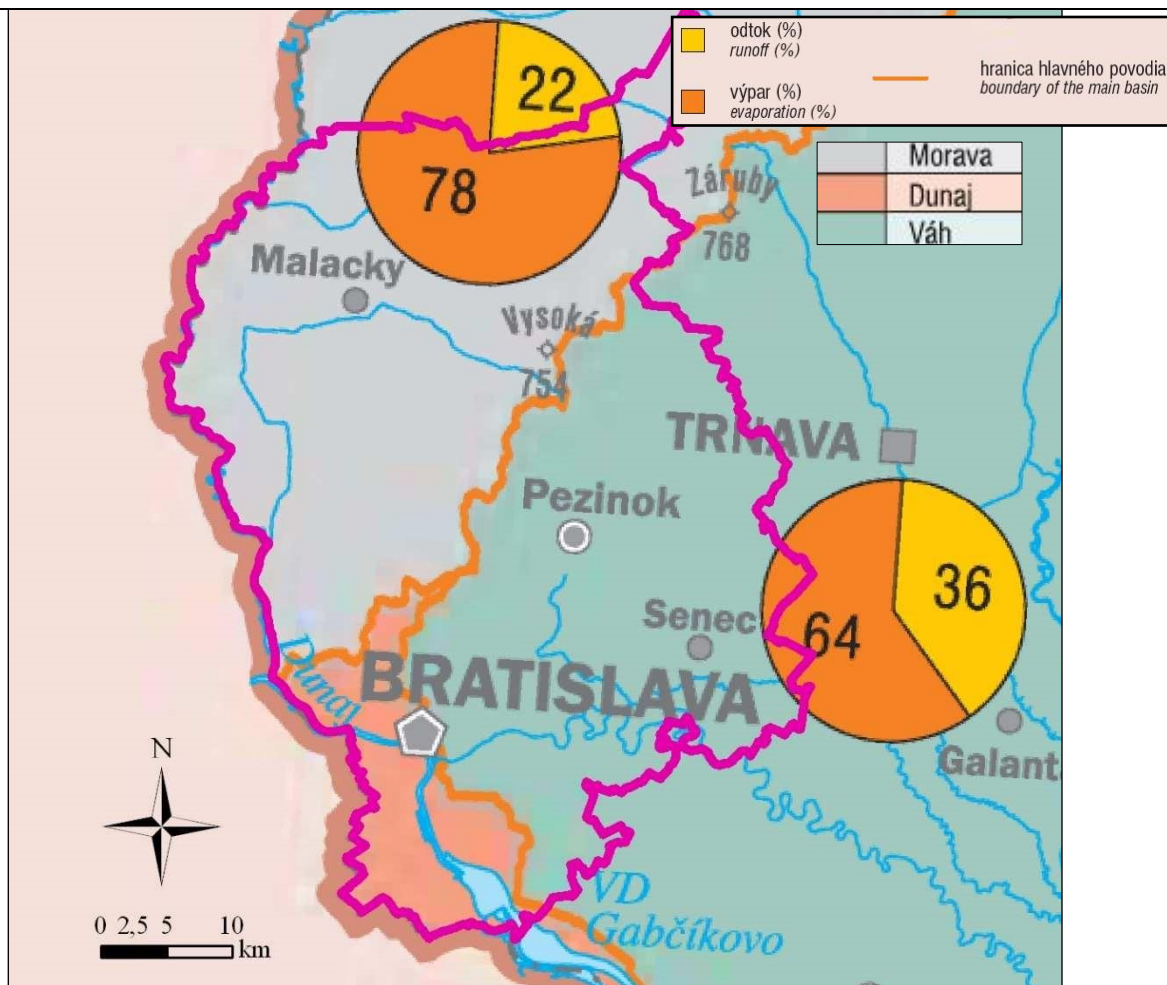
Forrás: https://www.minzp.sk/files/oblasti/voda/ochrana-vod/3/4-ns_kap_3_az_4_6.pdf, Szerzői csapat, 2015: A Duna vízgyűjtőterületének részleges kezelési terve, SzK KVM, Szerzői csapat, 2015: Duna vízgyűjtőterületének részleges kezelési terve, SzK KVM

III.1.4. Felszíni vizek

III.1.4.1. A felszíni víztestek jellemzői

Pozsony régió területe a Fekete-tenger vízgyűjtőterületéhez tartozik. A Duna a mellékfolyóival együtt a Szlovák Köztársaság szinte teljes területéről a Fekete-tengerbe vezeti a vizet. A BSK területén található vízfolyamok hidrológiai szempontból három vízgyűjtő területhez tartoznak: a Duna vízgyűjtőterületéhez, a Morva-folyó vízgyűjtőterületéhez, a Vág vízgyűjtőterületéhez.

10-es kép: A fő folyamok vízgyűjtőterülete hidrológiai szempontból



Forrás: Majerčáková in SzK atlasza, 2002

Pozsonyi járás I, II, III IV, V

Jellemző hidrológiai adatok

A térség legnagyobb folyama a Duna, amely részben Ausztria határa mentén folyik. A másik fontos folyam a Morva-folyó, amely teljes hosszában Ausztria határai mentén folyik. Pozsony város területén átfolyó egyéb fontos vízgazdálkodási folyamatok: Kis-Duna, Vödric, Mláka és Récsei-patak. A környéken helyi jelentőségű patakok is folynak: Marianský, Bystrický, Vápenický, Lamačský, Dúbravský, Pieskový, Tok na Pántoch, Tok Ahoj, Stupavský, Gaštanový hájka a Vajnorský potok.

Víztározók

A Körtvélyes (Hrušov) víztározó, amelynek nagy része Pozsonyban található, a Dunacsún melletti Duna medrének átirányításával és duzzasztásával jött létre az 1851,750 folyami km-en, és a Bösi Vizierőmű fontos részét képezi, amelynek célja: árvízvédelem, az előírt vízkapacitás biztosítása, a Duna nemzetközi hajózhatóságának biztosítása, a Bösi Vizierőmű kényszerüzemben történő használata és a téli időszak alatti kezelés. A tározó térfogata a legnagyobb duzzadási szinten (131,10 m B.p.v.) 111,0 millió m³, a tározó teljes térfogata az ellátó csatornával együtt 196,0 millió m³. Dunacsún közelében fekvő gát a bösi vízlépcsőnél található épületekkel együtt biztosítja a Duna áramlásainak szabályozását.

A kis Vajspeter víztározó 1974-ben jött létre úgy, hogy a Récse VR kataszteri területén lévő erdő határában a szőlős felett lévő Vajspeter patakot duzzasztották fel. A víztározó fölötti vízfelület területe 1,08 km². Gyakorlatilag a tározó teljes beáramlását az RD Récse szőlőültetvényeinek

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

öntözésére használják. A gátprofil alatti folyamba nem áramlik semmi, csak a gáttesten át beszivárgott víz folyik benne.

Malackai járás

Jellemző hidrológiai adatok

A vizsgált járás legnagyobb folyama a Morva-folyó. További fontos folyamok: Rudava, Malina, Lakšársky potok, Porec és Stomfa-patak. A folyami hálózat kapacitása az érintett területen elegendő és a módosított folyami szakaszok megfelelőek. Azonban szükségszerű a módosított folyami medrek szisztematikus karbantartása, különösen az áramlási kapacitások fenntartásával a folyamok alsóbb sík szakaszain.

Víztározók

A járásban található egy nagy, 1,0 millió m³ feletti víztározó - a Lozornó II tározó. A járásban három kicsi víztározó épült: Vývrat', Konyha, Lozornó I (Lipníky).

Bazini járás

Jellemző hidrológiai adatok

A vizsgált járás legnagyobb folyama a Súr-csatorna és a Feketevíz. További fontos folyamok a Blatina, a Stoličňý-patak, a Kárpáthalas-patak és a Gidra.

Víztározók

A járásban jelenleg egy nagy (több mint 1,0 millió m³) víztározó található, a Gidrafa, amely egy oldaltározó. A kerületben tizenkét kisebb tározó épült.

Szenci járás

Jellemző hidrológiai adatok

A vizsgált járás legnagyobb folyama a Duna, amely a járások és részben a Magyar Köztársaság határai mentén folyik. További fontos folyamok a Kis-Duna, a Súr-csatorna, a Feketevíz, a Stoličňý-patak és a Kárpáthalas-patak.

Víztározók

A Körtvélyes víztározó, amelynek nagy része Pozsony területén fekszik, részben a Szenci járásba is kiterjed.

A járás folyamjain nem épültek kisebb tározók. Vannak itt azonban olyan tavak, amelyek kavicsbányászat által jöttek létre, és amelyeket jelenleg rekreáció és öntözés, valamint halászat céljából használnak, vagy folytatják bennük a kavics bányászatát. Ezek a következő tavak: Szenci, Napospart (Slnečné), Hlboké (Čiernovodské), Zelené, Bielské, Ivánka, Nové Košariská I. és II.. Ezen tavak mellett a Martin tanya közelében van egy halastó. (Hrdina, V. és társai, 2010: A térség területfejlesztési terve - Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.)

A vízfolyamok hálózata jelentősen egyenetlen és lokálisan tektonikusan adott. Az egész terület a Duna vízgyűjtőterületéhez tartozik, mint I. rendű vízgyűjtőterület. Az Erdőhíti-alföld teljes területe, beleértve a Fehér-Kárpátok egy részét és a Kis-Kárpátok nyugati részét is, a Morva-folyót telítik meg, és a Kis-Kárpátoknak csak egy kisebb része tartozik a Dudvák és a Feketevíz vízgyűjtőterületéhez. A folyami hálózat sűrűsége a legtöbb területen jelentősen egyenetlen. A Bazini-Kárpátok kerülete mentén eléri az 1500 - 2500 m.km⁻² értéket, a Bori-alföldön csak 100 - 500 m.km⁻² és kevesebb. Pozsonyi megye összes folyamának eső-hó elvezetési rendszere van a dombos - sík területekről. A térség vizeinek nagy része csapadékból származik (*Šimo a Zafko in Mazúr a Jakál, 1980*). A felszín alatti vizek a legtöbb területen csak csapadékból származnak, pl. az ártereken a folyók és patakok mintegy 80% -a.

Az alábbi táblázat felsorolja BSK-ben található felszíni víztesteket, azok tulajdonságait.

7-es táblázat: BSK-ben található felszíni víztesteket listája

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE						2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről							
Részleges vízgyűjtőterület	VÚ (víztest) Kódja	VÚ megnevezése	VÚ típusa	f. km -től	f. km -ig	VÚ hossza	VÚ fajtáj
Morva	SKM0050	Kislévárdi-csatoma	P1M	15,2	0,00	15,2	AWB
Morva	SKM0046	Zohori-csatoma	P1M	31,4	0,00	31,4	AWB
Morva	SKM0070	Porec	P1M	9,3	0,00	9,3	NAT
Morva	SKM0010	Rudava	P1S	11,0	0,0	11,0	NAT
Morva	SKM0009	Rudava	P1S	28,7	11,0	17,7	NAT
Morva	SKM0078	Šaštínsky-patak	P1M	11,7	0,0	11,7	NAT
Morva	SKM0008	Rudava	P2M	46,0	28,7	17,3	NAT
Morva	SKM0057	Széleskúti-patak	P1M	4,5	0,0	4,5	NAT
Morva	SKM0043	Rudavka	P1M	12,8	0,0	12,8	NAT
Morva	SKM0063	Nádasfői- patak	K2M	6,9	2,4	4,5	NAT
Morva	SKM0088	Király-patak	K2M	7,2	3,3	3,9	NAT
Morva	SKM0094	Ježovka	P1M	11,7	0,0	11,7	NAT
Morva	SKM0014	Malina	P1M	40,80	23,7	17,1	HMWB
Morva	SKM0085	Oliva	P1M	5,2	0,0	5,2	NAT
Morva	SKM0062	Pernecká Malina	P1M	9,7	0,0	9,7	NAT
Morva	SKM0012	Malina	K2M	47,2	40,8	6,4	NAT
Morva	SKM0029	Močiarka	P1M	13,6	0,0	13,6	NAT
Morva	SKM0049	Száraz-patak	P1M	9,9	0,0	9,9	NAT
Morva	SKM0015	Malina	P1S	23,7	0,0	23,7	NAT
Morva	SKM0053	Máriavölgyi- patak	K2M	5,6	0,0	5,6	NAT
Morva	SKM0052	Pozsonyalmás-patak	P1M	8,3	0,0	8,3	NAT
Morva	SKM0027	Stomfa- patak	K2M	25,2	6,05	19,15	NAT
Morva	SKM0002	Morava	M1(P1V)	69,47	0,0	69,47	NAT
Vág	SKV0208	Parná	K2M	37,05	22,6	14,45	NAT
Vág	SKV0128	Podhájsky- patak	P1M	10,6	0,0	10,6	NAT
Vág	SKV0241	Szentisván- patak	K2M	11,4	6,8	4,6	NAT
Vág	SKW0020	Gidra	K2M	38,6	31,0	7,6	NAT
Vág	SKW0008	Stoličný- patak	K2M	40,40	28,3	12,1	HMWB
Vág	SKV0091	Blatina	K2M	17,6	0,0	17,6	NAT
Részleges vízgyűjtőterület	VÚ (víztest) Kódja	VÚ megnevezése	VÚ típusa	f. km -től	f. km -ig	VÚ hossza	VÚ fajtáj
Vág	SKW0011	Stoličný-patak	P1S	28,3	11,8	16,5	NAT
Vág	SKW0021	Gidra	P1S	31,0	6,2	24,8	NAT
Vág	SKV0240	Kárpáthalas-patak	P1M	21,2	0,0	21,2	NAT
Vág	SKW0005	Feketevíz	P1S	38,8	0,0	38,8	NAT
Vág	SKW0003	Feketevíz	P1M	54,5	38,8	15,7	NAT

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE						2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről							
Vág	SKV0352	Malom-patak	P1M	5,25	0,0	5,25	NAT
Vág	SKV0161	Súr-csatoma	P1M	16,3	0,0	16,3	AWB
Vág	SKV0362	Borovský csatoma	P1M	8,3	0,0	8,3	AWB
Duna	SKD0016	Duna	D1(P1V)	1880,2	1869,0	11,2	NAT
Vág	SKW0001	Kis-Duna	V3(P1V)	126,7	119,0	7,7	HMWB
Duna	SKD0019	Duna	D1(P1V)	1869,0	1851,6	17,4	HMWB
Duna	SKD0015	Ellátó csatoma a Bósi VE-ből	D1(P1V)	38,8	0,0	38,8	AWB
Duna	SKD0017	Duna	D1(P1V)	1851,6	1807,0	44,6	HMWB

Forrás: A Morva-folyó, Duna, Vág vízgyűjtőterületének közigazgatási kezelési

terve, 2015.

Magyarázat:

A víztestek típusai a folyó kategóriában

Típus kódja	Altípus kódja	Típus / Altípus megnevezése
K2M	-	Kis folyamok 200 - 500 m tengerszint feletti magasságban a Kárpátokban
P1M	-	Kis folyamok 200 m tengerszint feletti magasságig a Pannon-medencében
P1V	D1(P1V)	Nagyobb folyamok 200 m tengerszint feletti magasságig a Pannon-medencében - Duna altípusa a Dévény - Kolozsnéma szakaszon
P1V	D2(P1V)	Nagyobb folyamok 200 m tengerszint feletti magasságig a Pannon-medencében - Duna altípusa Kolozsnéma – Magyarország határa szakaszon

VÚ fajtája: NAT felszíni víz természetes képződménye, AWB – mesterséges víztest, HMWB – jelentősen megváltozott víztest

8-as táblázat: BSK-n átáramló folyamok áramlata 2018-ban

Járás	Település	Vízfolyam	Mérés helyszíne	Átlagos éves áramlás [m ³ .s ⁻¹]	Maximális áramlás [m ³ .s ⁻¹]	Minimális áramlás [m ³ .s ⁻¹]
PO I	PO Óváros VR	Duna (f.km 1868,75)	PO	1644,097	4893,458	731,342
PO I	PO Óváros VR	Vydrica (f.km 3,30)	Červený most	0,065	0,329	0,003
PO II	PO Főrév VR	Kis-Duna (f.km 126,0)	Malé Pálenisko	29,687	33,385	22,325
PO III	PO Újváros VR	Vydrica (f.km11,5)	Spariská	0,034	0,166	0,001
PO III	PO Pozsonyszőlős VR	Récsei-patak (f.km 1,6)	Pozsonyszőlős	0,094	1,298	0,001
PO IV	PO Dévény VR	Duna (f.km 1879,80)	PO Dévény	1644,015	4867,917	730,588
PO V	PO Dunacsún VR	Mosoni-ártér (f.km 0,65)	Dunacsún	40,920	45,907	15,138
Malacka	Pozsonyborostyánkő	Stupávka (f.km 9,7)	Pozsonyborostyánkő	0,187	0,736	0,08
Malacka	Nagyjakabfalva	Malina (f.km 21,95)	Nagyjakabfalva	0,338	3,647	0,052
Malacka	Konyha	Malina (f.km 42,05)	Konyha	0,051	0,317	0,019
Malacka	Láb	Močiarka (f.km 1,35)	Láb	0,081	0,288	0,05
Malacka	Láb	Oliva (f.km 1,88)	Láb	0,097	0,191	0,034
Malacka	Nádasfő	Rudava (f.km 6,8)	Nádasfő	0,033	0,193	0,007
Malacka	Széleskút	Rudava (f.km 24,1)	Széleskút	0,431	1,568	0,098
Malacka	Széleskút	Széleskúti-patak (f.km 5,82)	Széleskút	0,031	0,339	0,000
Malacka	Szentistvánkút	Rudava (f.km 17,0)	Szentistvánkút	0,677	2,515	0,258
Malacka	Nagylévárd	Rudava (f.km 7,2)	Nagylévárd	0,587	2,451	0,181
Malacka	Nagylévárd	Rudava – hajtás (f.km 2,3)	Nagylévárd	0,118	0,226	0,048
Malacka	Magyarfalu	Morava (f.km 32,52)	Magyarfalu	44,259	166,283	12,635

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE					2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről						
Járás	Település	Vízfolyam	Mérés helyszíne	Átlagos éves áramlás [m³.s ⁻¹]	Maximális áramlás [m³.s ⁻¹]	Minimális áramlás [m³.s ⁻¹]
Malacka	Zohor	Száraz-patak (f.km 0,8)	Zohor	0,089	0,381	0,00
Bazin	Modor	Kárpáthalas-patak (f.km 22,15)	Modor	0,039	0,393	0,004
Bazin	Bazin	Blatina (f.km 8,9)	bazin	0,121	1,241	0,016
Bazin	Gidrafűrész	Gidra (f.km 33,3)	Gidrafűrész	0,149	0,515	0,028
Bazin	Gidrafűrész	Súr-csatorna (f.km 10,9)	Szentgyörgy	0,421	2,541	0,057
Szenc	Cseklész	Feketevíz (f.km 43,3)	Cseklész	0,089	0,412	0,001
Szenc	Dunaújfalú	Kis-Duna (f.km 107,5)	Dunaújfalú	30,254	42,201	24,212
Szenc	Dunaújfalú	Šábsky-csatorna (f.km 0,85)	Dunaújfalú	2,729	4,910	0,727

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

III.1.4.2. Felszíni vizek állapota

A felszíni vizek és a felszín alatti vizek minőségét az egyes vízgyűjtő területek kezelési terveiből írjuk le, a 2. tervezési időszakról (2016 - 2021) (az adatok a elérhetőek online is: <http://www.vuvh.sk/rsv2/default.aspx?pn=PMCP2>).

Felszíni vizek minősége

Az alábbi táblázat BSK területén átfolyó felszíni vízfolyamok ökológiai és kémiai állapotának értékelését mutatja be.

9-es táblázat: BSK területén átfolyó felszíni vízfolyamok állapota

Részleges vízgyűjtőterület	VÚ Kódja	VÚ megnevezése	A folyamok ökológiai állapota a 2009 - 2012 közötti időszakban	Kémiai állapot 2009 - 2012 közötti időszakban
Morva	SKM0050	Kislévárdi-csatorna	átlagos	jó
Morva	SKM0046	Zohori-csatorna	jó	jó
Morva	SKM0070	Porec	átlagos	jó
Morva	SKM0010	Rudava	átlagos	Nincs jó kémiai állapotban
Morva	SKM0009	Rudava	jó	jó
Morva	SKM0078	Šaštinsky-patak	átlagos	jó
Morva	SKM0008	Rudava	átlagos	jó
Morva	SKM0057	Széleskúti-patak	jó	jó
Morva	SKM0043	Rudavka	átlagos	jó
Morva	SKM0063	Nádasfői-patak	jó	jó
Morva	SKM0088	Király-patak	jó	jó
Morva	SKM0094	Ježovka	rossz	jó
Morva	SKM0014	Malina	átlagos	jó
Morva	SKM0085	Oliva	átlagos	jó
Morva	SKM0062	Pernecká Malina	átlagos	jó
Morva	SKM0012	Malina	jó	jó
Morva	SKM0029	Močiarka	jó	jó
Morva	SKM0049	Száraz-patak	átlagos	jó
Morva	SKM0015	Malina	átlagos	jó

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről				
Morva	SKM0053	Máriavölgyi-patak	jó	jó
Morva	SKM0052	Pozsonyalmás-patak	átlagos	jó
Morva	SKM0027	Stomfai-patak	jó	jó
Részleges vízgyűjtőterület	VÚ Kódja	VÚ megnevezése	A folyamatok ökológiai állapota a 2009 - 2012 közötti időszakban	Kémiai állapot 2009 - 2012 közötti időszakban
Morva	SKM0002	Morva	átlagos	jó
Vág	SKV0208	Parná	jó	jó
Vág	SKV0128	Podhájsky- patak	átlagos	jó
Vág	SKV0241	Szentisván- patak	jó	jó
Vág	SKW0020	Gidra		
Vág	SKW0008	Stoličný-patak		
Vág	SKV0091	Blatina	jó	jó
Vág	SKW0011	Stoličný-patak	rossz	jó
Vág	SKW0021	Gidra	átlagos	jó
Vág	SKV0240	Kárpáthalas-patak	átlagos	jó
Vág	SKW0005	Feketevíz	átlagos	Nincs jó kémiai állapotban
Vág	SKW0003	Feketevíz	rossz	Nincs jó kémiai állapotban
Vág	SKV0352	Malom-patak	átlagos	jó
Vág	SKV0161	Súr-csatorna	jó	jó
Vág	SKV0362	Borovský-csatorna	átlagos	jó
Duna	SKD0016	Duna	jó	jó
Vág	SKW0001	Kis-Duna	rossz	jó
Duna	SKD0019	Duna	átlagos	Nincs jó kémiai állapotban
Duna	SKD0015	Ellátó csatorna a Bősi VE-ből	jó	jó
Duna	SKD0017	Duna	átlagos	jó

Forrás: A Morva-folyó, Duna, Vág vízgyűjtőterületének közigazgatási kezelési

terve, 2015.

A víztestek kedvezőtlen ökológiai állapotát elsősorban a pontszerű települési és ipari szennyező források jelenléte, a mezőgazdaságból származó diffúz szennyező források jelenléte, a bentikus gerinctelenek, a fitobentoszok, a makrofiták, a halak ökológiai állapotának szintje, az elégtelen laterális kapcsolat, a medrek nem megfelelő morfológiája befolyásolja. A jó kémiai állapot elérésének elmulasztása elsősorban a fizikai-kémiai elemek minőségi szintjének és az elsőbbségi anyagok jelenlétének tudható be.

A felszíni vizek szennyezésének legjelentősebb ipari forrásai BSK területén:

Slovnaft a.s. Pozsony – 4.telep- Energetika - finomított kőolajtermékek előállítása (Duna folyama, VÚ SKD0019), Duslo a.s. Vágsellye (Šaľa), O.Z Istrochem Pozsony – kémiai és más anyagok előállítása (Duna folyama, VÚ SKD0019), Eurovalley a.s. Malacka – személygépkocsik előállítása (Malina folyama, VÚ SKM0014), Volkswagen Slovakia, a.s. Pozsony - személygépkocsik előállítása (Mláka folyama, VÚ SKM0023), Slovnaft a.s. Pozsony, P-4.2 Technológiai és energiaszolgáltatás Pozsony - Finomított kőolajtermékek gyártása (Kis-Duna folyama, VÚ SKW0001), ETI ELB s.r.o. Báhom - Fémek feldolgozása és megmunkálása (Nádasfői folyam, VÚ SKV0240). (<http://www.vuvh.sk/rsv2/default.aspx?pn=PMCP2>)

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

A felszíni víz szennyezésének legjelentősebb települési forrásai (agglomerációk 2000 PE felett) BSK-ben a következők:

- a Morva-folyó vízgyűjtőterületén: Pozsony (lakosság 2011-ben - 598 000 (25 624)), Malacka (lakosság 2011-ben - 18 296), Máriavölgy (lakosság 2011-ben - 4 858), Gajar (lakosság 2011-ben - 2 921), Pozsonyavod (lakosság 2011-ben - 2 710), Nagylévárd (lakosság 2011-ben - 4 700), Lozornó (lakosság 2011-ben - 3 264), Detrekőcsütörtök (lakosság 2011-ben - 2 323), Nádasfő (lakosság 2011-ben - 3 481), Stomfa (lakosság 2011-ben - 10 100), Zohor (lakosság 2011-ben - 3 207), Máriavölgy (lakosság 2011-ben - 4 858),
- A Duna vízgyűjtőterületén: Pozsony (lakosság 2011-ben - (598 000) 106 616), Dénesd, Misérd és Torcs (Dunajská Lužná) (lakosság 2011-ben - 4 636),
- A Vág vízgyűjtőterületén: Pozsony - Vereckye (lakosság 2011-ben - 598 000), Bazin (lakosság 2011-ben - 301 500), Modor (lakosság 2011-ben - 9 715), Szenc (lakosság 2011-ben - 19 022), Szentgyörgy (lakosság 2011-ben - 5 229), Senkőc (lakosság 2011-ben - 4 522), Pozsonyivánka (lakosság 2011-ben - 5 934), Cseklész (lakosság 2011-ben - 5 476).
(<http://www.vuvh.sk/rsv2/default.aspx?pn=PMCP2>)

III.1.4.3. Árvizek

A vizsgált területen átfolyó folyamok egyes szakaszai potenciálisan jelentős árvíz kockázatot jelentenek.

10-es táblázat: BSK területén átfolyó folyamok egyes potenciálisan jelentős árvíz kockázati szakaszai

Vízfolyam megnevezése	Vízfolyam ID-je	Árvíz kockázatos szakasz [f. km]		Település	OPOP	Járás
		-tól	-ig			
Malina	4-17-02-60,02	37,90	40,40	konyha	3	Malacka
Malina	4-17-02-60,01	27,00	28,00	Malacka	3	Malacka
Balázs-patak	4-17-02-355	2,50	3,50	Malacka	1	Malacka
Balázs-patak	4-17-02-355,01	1,20	1,50	Malacka		Malacka
Ježovka	4-17-02-329	2,90	3,80	Egyházhely	11	Malacka
Pozsonyalmás-patak	4-17-02-299	0,50	3,60	Pozsonyalmás	5	Malacka
Stomfai-patak	4-17-02-69	9,40	13,00	Pozsonyborostyánkő	9	Malacka
Stomfai-patak	4-17-02-69	4,40	7,20	Stomfa	34	Malacka
Mészkő-patak	4-17-02-12	2,30	4,50	PO – Pozsonybeszterce	31	PO IV
Lamacsi-patak	4-17-02-13	2,90	4,80	PO – Lamacs	35	PO IV
Cajla	4-21-15-815	0,000	0,400	Bazin	0	Bazin
Lúčanka	4-21-15-924	0,000	1,300	Limpak	5	Bazin
Szentgyörgy-patak	4-21-15-902	0,000	3,500	Szentgyörgy	22	Bazin
Bánya-patak	4-21-15-884	0,000	0,450	Pozsony - Récse	85	PO III
Homokos-patak	4-21-15-882	0,000	2,100	Pozsony - Récse	3630	PO III
Na pántoch	4-21-15-879	0,000	1,650	Pozsony - Récse	124	PO III
Podhájsky-patak	4-21-16-1053	9,500	11,500	Doľany	50	Bazin

Magyarázat: OPOP - az áradások által potenciálisan veszélyeztetett lakosok becsült száma, PVPR - potenciálisan jelentős árvíz kockázat

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

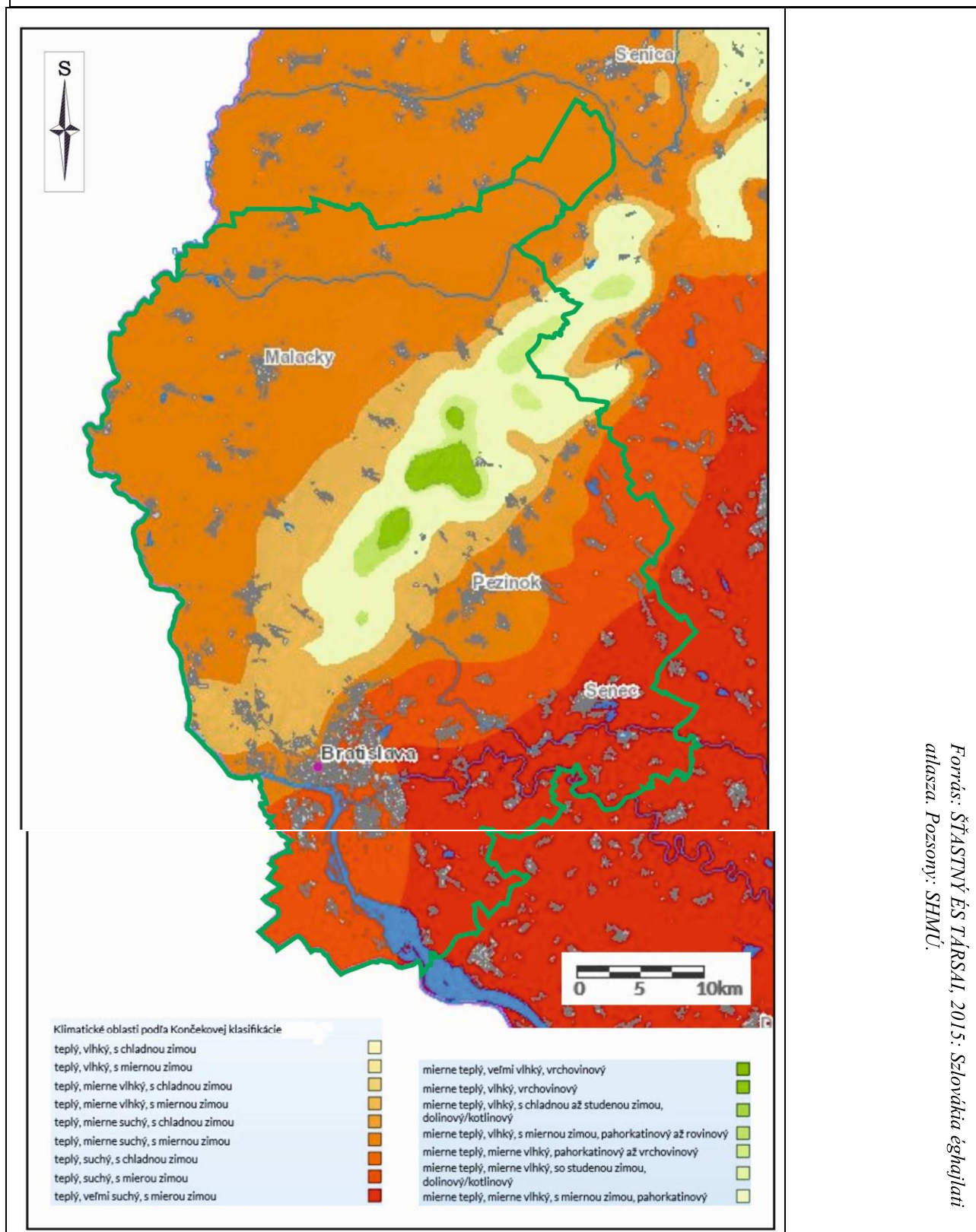
Forrás: Árvíz kockázat-kezelési terv a Morva-folyó vízgyűjtőterületére, 2014, Árvíz kockázat-kezelési terv a Vág vízgyűjtőterületére, 2014

III.1.5. Éghajlati viszonyok

III.1.5.1. Éghajlati területek

Az alábbi ábra mutatja BSK éghajlati területeit az éghajlati osztályozás szempontjából Konček szerint (Šťastný és társai, 2015). Az elmúlt öt évben mért léghőmérsékleti adatok szerint Pozsony megye legmelegebb területe a Dunamenti-alföld. A tengerszint feletti magasság növekedésével a léghőmérséklet csökken, a leghidegebb területek a Kis-Kárpátok legmagasabb területei.

11-es ábra: Részlet a BSK területén található éghajlati területek térképéből



Forrás: ŠŤASTNÝ ÉS TÁRSAI, 2015: Szlovákia éghajlata
atlása. Pozsony: SHMÚ.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

III.1.5.2. Hőmérsékleti viszonyok

A Dunamenti-alföld, az Erdőhíti-alföld és a Kis-Kárpátok pereme meleg éghajlati területen helyezkedik el, évente átlagosan 50 vagy annál több nyári nappal, legalább 25 °C-os maximális nappali léghőmérséklettel.

Az alábbi táblázatok a hőmérséklet alakulását és az éghajlati viszonyok néhány jellemzőjét mutatják be a Dunamenti-alföldön található Pozsonyi Repülőtér klimatikus állomás adatai szerint.

11-es táblázat: Hőmérséklet alakulása - a PO Repülőtér klímaállomás, 133 m-rel a tengerszint felett.

Időszak	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Év
DP 1951-1980	-1,5	0,7	4,6	9,9	14,7	18,4	19,8	19,1	15,2	9,7	4,8	0,7	9,7
Normális 1961-1990	-1,4	1,6	5,0	10,2	15,1	18,3	20,1	19,3	15,4	9,9	4,4	0,5	9,9
2015 – 2018-as átlag	0,2	2,6	6,6	12,3	17,1	21,4	23,2	22,8	17,2	11,4	6,2	2,2	11,9

Forrás: www.shmu.sk, 2019

12-es táblázat: Éghajlati viszonyok jellemzői - a PO Repülőtér klímaállomás, 133 m-rel a tengerszint felett.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013 - 2018-as átlag
Átlagos léghőmérséklet [°C]	11,1	12,1	12	11,5	11,8	12,4	11,8
Max. léghőmérséklet [°C]	39,4	34,2	37,6	34,6	37,9	35,3	36,5
Minim. léghőmérséklet [°C]	-14,1	-11,7	-9,8	-14,4	-15,4	-13,9	-13,2
Napsütéses napok száma az évben	28	16	26	32	31	28	26,8
Trópusi napok száma az évben	28	16	45	26	44	36	32,5
Nyári napok száma az évben	78	70	84	90	94	122	89,7
Fagyos napok száma az évben	72	38	64	76	81	78	68,2
Jeges napok száma az évben	13	9	5	16	21	12	12,7
Hótakarós napok száma az évben	37	10	19	21	34	18	23,2
Borús napok száma az évben	134	129	115	113	108	119	119,7

Forrás: www.shmu.sk, in <http://datacube.statistics.sk>, 2019

A Dunamenti-alföldön a legmelegebb hónap (a PO Repülőtér klímaállomás mérései szerint) a július, 23,2 °C-os átlaghőmérséklettel (2015-2018-as átlag), a leghidegebb hónap a január, 0,2 °C-os átlaghőmérséklettel (2015-2018-as átlag). Az átlagos éves hőmérséklet eléri a 11,9 °C-ot. A hosszú távú megfigyelések a hőmérséklet emelkedését regisztrálták.

Az alábbi táblázatok a hőmérséklet alakulását és az éghajlati viszonyok néhány jellemzőjét mutatják be az Erdőhíti-alföldön található Konyha, Nový Dvor klímaállomás adatai szerint.

13-as táblázat: A hőmérséklet alakulása - Konyha, Nový Dvor klímaállomás, 206 m-rel a tengerszint felett

Időszak	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Év
DP 1951-1980	-1,8	0,0	4,1	9,1	14,0	17,6	19,0	18,4	14,7	9,5	4,5	0,3	9,1
Normális 1961-1990	-1,9	0,3	4,4	9,2	14,3	17,4	19,1	18,1	14,7	9,7	4,2	0,0	9,1
2015 – 2018-as átlag	0,2	2,2	5,5	11,2	16,2	20,1	21,9	21,9	16,0	10,6	5,8	1,9	11,1

Forrás: www.shmu.sk, 2019

14-es táblázat: Éghajlati viszonyok jellemzői - Konyha, Nový Dvor klímaállomás, 206 m-rel a tengerszint felett

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013 - 2018-as átlag
Átlagos léghőmérséklet [°C]	10,3	11,4	11,5	10,7	10,6	11,6	11,0
Max. léghőmérséklet [°C]	39,2	35,1	37,9	35,6	37,7	34,9	36,7
Minim. léghőmérséklet [°C]	-16,3	-16	-13,3	-16,5	-19,6	-16,7	-16,4

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE						2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről							
Napsütéses napok száma az évben	31	17	31	25	28	18	25,0
Trópusi napok száma az évben	26	18	45	30	40	41	33,3
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013 - 2018-as átlag
Nyári napok száma az évben	70	66	77	93	84	125	85,8
Fagyos napok száma az évben	107	68	86	97	104	92	92,3
Jeges napok száma az évben	14	8	2	13	18	14	11,5
Hótakarós napok száma az évben	56	8	29	14	42	22	28,5
Borús napok száma az évben	129	111	115	110	111	111	114,5

Forrás: www.shmu.sk, in <http://datacube.statistics.sk>, 2019

Az Erdőháti-alföldön a legmelegebb hónap (a Konyha, Nový Dvor klímaállomás mérései szerint) a július, 21,9 °C-os átlaghőmérséklettel (2015-2018-as átlag), a leghidegebb hónap a január, 0,2 °C-os átlaghőmérséklettel (2015-2018-as átlag). Az átlagos éves hőmérséklet eléri a 11,1 °C-ot. A hosszú távú megfigyelések a hőmérséklet emelkedését regisztrálták.

A Kis-Kárpátok hegysége egy közepesen meleg éghajlati területhez tartozik, átlagosan kevesebb mint 50 nyári nappal évente, legalább 25 °C-os maximális nappali léghőmérséklettel, és a júliusi átlaghőmérséklet pedig legalább 16 °C.

Az alábbi táblázatok a hőmérséklet alakulását és az éghajlati viszonyok néhány jellemzőjét mutatják be az Erdőháti-alföldön található Modor, Piesok és Malý Javorník klímaállomások adatai szerint.

15-ös táblázat: Éghajlati viszonyok jellemzői - Modor, Piesok klímaállomás, 530 m-rel a tengerszint felett

Időszak	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Év
2015 – 2018-as átlag	0,03	0,3	4,3	9,8	14,3	18,3	20,3	20,3	14,9	9,2	4,4	0,5	9,7

Forrás: www.shmu.sk, 2019 16-os

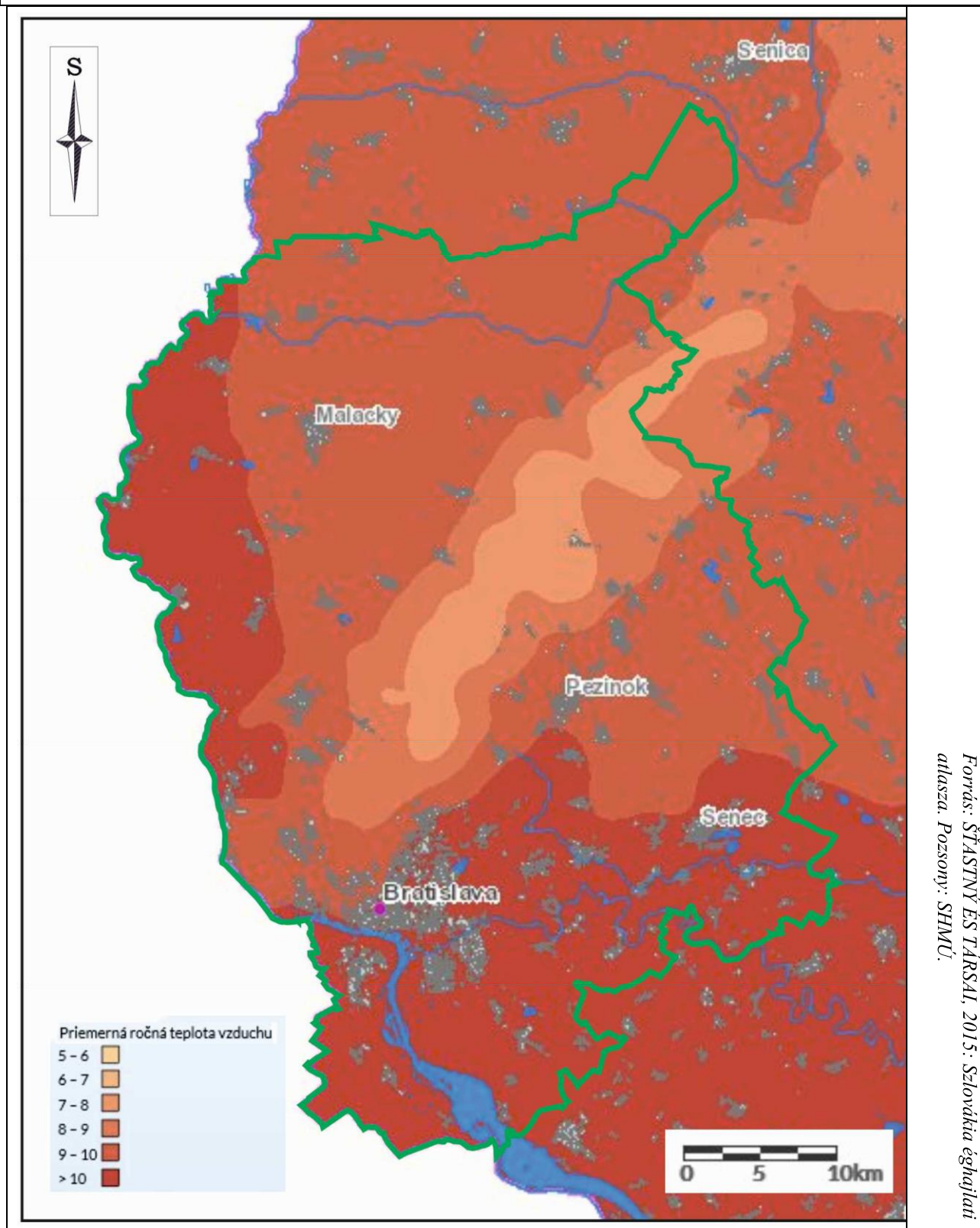
táblázat: Éghajlati viszonyok jellemzői - Malý Javorník (Kis-Kárpátok) klímaállomás, 584 m-rel a tengerszint felett

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013 - 2018-as átlag
Átlagos léghőmérséklet [°C]	8,5	9,6	9,8	9,1	9,1	9,9	9,3
Max. léghőmérséklet [°C]	35,6	31	34,7	31,5	34	31,5	33,1
Minim. léghőmérséklet [°C]	-10,4	-14,9	-9,2	-12	-18,5	-16	-13,5
Napsütéses napok száma az évben	31	25	46	46	0	55	33,8
Trópusi napok száma az évben	12	2	22	5	14	6	10,2
Nyári napok száma az évben	34	24	52	47	56	58	45,2
Fagyos napok száma az évben	112	48	82	90	98	92	87,0
Jeges napok száma az évben	57	23	17	32	41	47	36,2
Hótakarós napok száma az évben	88	24	53	63	66	78	62,0
Borús napok száma az évben	156	162	131	145	0	142	122,7

Forrás: www.shmu.sk, in <http://datacube.statistics.sk>, 2019

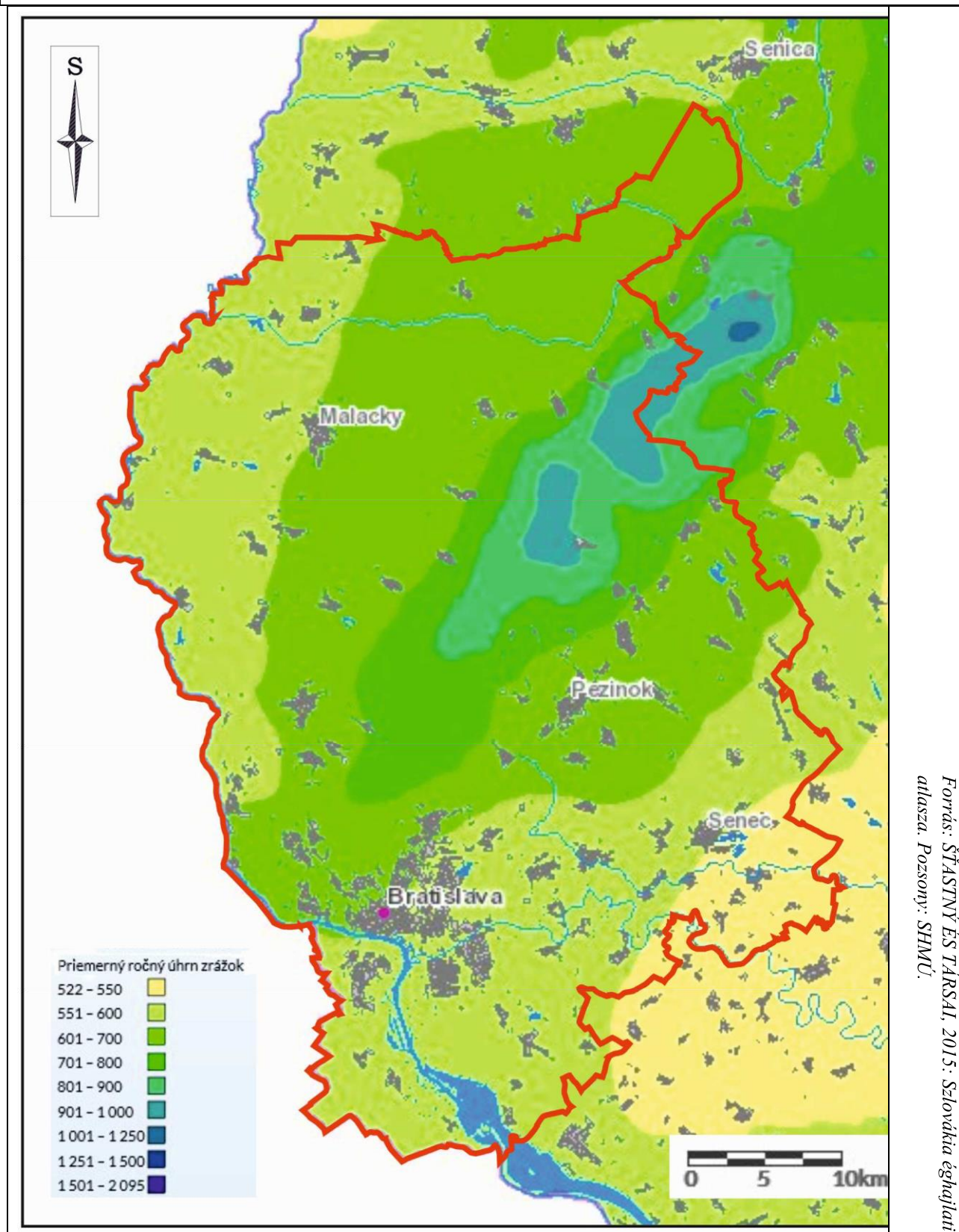
A Kis-Kárpátokban a legmelegebb hónap (Modor, Piesok klímaállomás mérései szerint) a július, 20,3 °C-os átlaghőmérséklettel (2015-2018-as átlag), a leghidegebb hónap a január, 0,03 °C-os átlaghőmérséklettel (2015-2018-as átlag). Az átlagos éves hőmérséklet a Kis-Kárpátokban 9,7 °C.

12-es ábra: Az átlagos éves hőmérséklet eloszlása BSK területén



III.1.5.3. Csapadékvizonyok

13-as ábra: Az átlagos éves csapadékmennyiség megoszlása BSK területén



Forrás: ŠTASTNÝ ĽS TÁRSAL, 2015: Szlovákia éghajlati atlasza. Pozsony: SHMÚ.

Dunamenti-alföld

17-es ábra: A csapadékmennyiség alakulása - a PO Repülőtér klímaállomás, 133 m-rel a tengerszint felett.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE											2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről													
Időszak	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Év
DP 1951-1980 [mm]	38,2	36,9	37,9	39,1	53,1	74,8	67,0	61,2	36,0	41,7	53,3	49,1	588,2
Normális 1961-1990 [mm]	43,3	42,9	37,9	35,2	55,8	65,9	54,2	62,5	39,9	36,6	54,2	50,0	578,5
2015 – 2018-as átlag [mm]	38	34,75	22,5	27,75	54,75	44	67,25	38,75	52,75	47,75	43,5	41	512,8

Forrás: www.shmu.sk, 2019

18-as táblázat: A csapadékmennyiség kiegészítő mutatói - a PO Repülőtér klímaállomás, 133 m-rel a tengerszint felett.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013 - 2018 –as átlag
Teljes csapadékmennyiség [mm]	693	746	493	552	400	607	581,8
Max. csapadékmennyiség 24.óra alatt. [mm]	77	58	33	28	22	54	45,3
Relatív páratartalom [%]	72	74	69	71	66	69	70,2

Forrás: www.shmu.sk, in <http://datacube.statistics.sk>, 2019

A régebbi csapadékmennyiség átlagainak összehasonlítása a 2015 - 2018 évekkel a csapadékmennyiség csökkenését mutatja, a legnagyobb csapadékmennyiség májustól augusztusig fordul elő, míg a legkevesebb csapadék január - április közt van.

Erdőháti-alföld

19-es táblázat: A csapadékmennyiség alakulása - Konyha, Nový Dvor klímaállomás, 206 m-rel a tengerszint felett

Időszak	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Év
DP 1951-1980 [mm]	38,7	42,3	40,0	52,5	62,9	98,9	95,9	68,5	41,0	50,0	56,1	45,9	692,9
Normális 1961-1990 [mm]	36,9	40,7	37,0	46,7	68,1	82,1	72,9	64,9	50,0	43,8	56,1	43,9	643,1
2015 – 2018-as átlag [mm]	34,25	41,5	26	39,5	63,25	73	75	59,75	75,5	48	35,75	41,25	612,8

Forrás: www.shmu.sk, 2019

20-as táblázat: A csapadékmennyiség kiegészítő mutatói - Konyha, Nový Dvor klímaállomás, 206 m-rel a tengerszint felett

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013 - 2018 –as átlag
Teljes csapadékmennyiség [mm]	679	843	532	650	505	759	661,3
Max. csapadékmennyiség 24.óra alatt. [mm]	43	89	36	31	28	76	50,5
Relatív páratartalom [%]	75	75	70	74	70	72	72,7

Forrás: www.shmu.sk, in <http://datacube.statistics.sk>, 2019

A régebbi csapadékmennyiség átlagainak összehasonlítása a 2015 - 2018 évekkel a csapadékmennyiség csökkenését mutatja, a legnagyobb csapadékmennyiség májustól augusztusig fordul elő, míg a legkevesebb csapadék január - április közt van.

Kis-Kárpátok hegység

21-es táblázat: Éghajlati viszonyok jellemzői - Modor, Piesok klímaállomás, 530 m-rel a tengerszint felett

Időszak	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Év
DP 1951-1980 mm]	57,0	58,0	50,0	54,9	68,0	95,8	94,6	74,4	41,9	61,7	82,4	73,9	812,6

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE											2020 március			
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről														
2015 – 2018-as átlag [mm]	77	65	41,75	51,25	49,75	65,75	94	55,75	66,25	104	64	67,5	802,0	

Forrás: www.shmu.sk, 2019

22-es táblázat: Éghajlati viszonyok jellemzői - Malý Javorník (Kis-Kárpátok) klímaállomás, 584 m-rel a tengerszint felett

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013 - 2018 –as átlag
Teljes csapadékmennyiség [mm]	899	986	670	712	650	864	796,8
Max. csapadékmennyiség 24.óra alatt. [mm]	40	77	35	40	25	90	51,2
Relatív páratartalom [%]	80	82	75	79	74	80	78,3

Forrás: www.shmu.sk, in <http://datacube.statistics.sk>, 2019

A régebbi csapadékmennyiség átlagainak összehasonlítása a 2015 - 2018 évekkel a csapadékmennyiség csökkenését mutatja, a legnagyobb csapadékmennyiség májustól augusztusig fordul elő, míg a legkevesebb csapadék január - április közt van.

III.1.5.4. Előrejelzés

A szimulációk eredményeinek elemzése az éghajlatváltozási forgatókönyvek szerint azt sugallja, hogy a jövőben olyan jelentős szélsőségek napok sora fog következni, amelyek napi átlagos hőmérséklete meghaladja a 24°C-ot. Szlovákia déli részén az ilyen napokat már a 21. század első évtizedében is feljegyezték, míg számuk évente átlagosan 6 nap körül ingadozik. Az ilyen napok száma két-háromszorosára is növekedhet, és feltételezhető, hogy a 21. század végére az ilyen napok száma évi 45 napra nő. A levegő hőmérsékletének növekedése a ciklonikus időjárás¹ idején jelentősen növeli a páratartalom nyomását, ideértve a pára kondenzálódását is az atmoszférában, ami nagymértékben növeli a teljes csapadékmennyiséget nemcsak az év melegebb időszakában tapasztalt heves viharok idején, hanem a több napig tartó és az egész évben előforduló ciklonális időjárási viszonyokban is. Feltételezhető, hogy az olyan szélsőséges esetekben, amelyek 50 évente vagy annál ritkábban fordulnak elő, nagy valószínűséggel 20-25%-kal magasabb lesz a csapadékmennyiség, mint a 21. század első évtizedében volt. Az egyes vizsgált klímaváltozási forgatókönyvek eredményeinek elemzése alapján Szlovákia több területén a nagyobb csapadékmennyiség meghaladhatja a 150 mm-t évente, és 50 évente egyszer átlagosan a 400 mm-t. Ezek a feltételezések közvetlenül a légköri csapadék fizikai elméletéből származnak. (Szerzői csapat, 2011: Előzetes árvíz kockázat-felmérés a Duna vízgyűjtőterületén)

III.1.5.5. Szélviszonyok

A vizsgált terület helyi szélviszonyaira nagy hatása van a Kis-Kárpátok hegységének, ami a helyi szélrendszerek kialakulását okozza.

A Dunamenti-alföldön az északi, északkeleti és északnyugati szélirány uralkodik. Ezzel ellentétben, a déli és délnyugati irányú szél fúj a legritkábban.

Az Erdőháti-alföldön uralkodó légtömeg-áramlás északi és déli irányú. A legritkábban északkeleti és keleti irányból fúj a szél.

¹ A ciklon (alacsonyabb légnyomás) olyan terület, ahol a légnyomás alacsonyabb, mint a környezeté. Az alacsony légnyomás általában frontális hullámnál jön létre (frontális találkozás), amikor az emelkedő mozgás - a meleg levegő kiáramlása a frontok találkozásánál és annak oldalirányú szétáramlása a felső troposzférában - elvonja a levegőt, vagyis csökkenti a nyomást, elősegítve ezzel az alacsony légnyomás kialakulását és terjedését ebben a térben. Az emelkedő mozgás során a levegő adiabatikusan lehül, ami a pára kondenzációjához, felhőképződéshez és csapadékhoz vezet.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

A Kis-Kárpátok területén az északnyugati szélirány uralkodik. A legritkábban pedig északkeleti irányú szél fúj. (SHMÚ in ÚPN-R BSK, KEP, 2010)

III.1.6. Légekör

Légszennyezés

BSK légszennyezéséhez legfőképpen a vegyipar, az energetikai szektor és a közúti közlekedés járul hozzá. A légszennyezés jelentős másodlagos forrása a szálló por, amelynek mennyisége a meteorológiai tényezőktől, a földmunkálatoktól és a mezőgazdasági munkálatoktól, valamint a felszín jellegétől függ. A népszámlálási adatok szerint a háztartások fűtésére főként földgázt használnak, a szilárd tüzelőanyagok aránya a többi zónához képest itt a legkisebb. (Hrdina, V. és társai, 2010: A térség területfejlesztési terve - Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.)

A legszennyezettebb levegő Pozsony városában van. Ezt az állapotot enyhítik a Kis-Kárpátok lejtői által kialakított szélviszonyok. A régió többi részében a levegőszennyezés szintje egyértelműen alacsonyabb, mint Pozsonyban. A régió erdőháti részén kivételt képez a nádasfői cementgyár.

BSK vizsgált területén a kibocsátások állapotát az alábbi táblázatok mutatják.

23-as táblázat: BSK legnagyobb szennyező forrásaiból származó TZL kibocsátás

Forrás	Üzemeltető	Kataszter	2017 [t]	2015 [t]	2010 [t]	2005 [t]
FCC Komplexum	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	27,073	12,194	17,165	32,277
Cementgyártás	CRH a.s.	Nádasfő	20,47	36,49	24,58	39,5
Új H2 és H2a lakkozó	VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.	Pozsony - Dévényújfalú	16,19	18,62	14,43	7,97
Forgácslemez gyártása	IKEA Industry Slovakia, s.r.o.	Malacka	7,11	3,32	0	0
58 MW PPC Energy forrás	PPC Energy, a.s.	Pozsony - Újváros	6,83	0,006	0	0
Széleskúti köfőjítő	ALAS SLOVAKIA, s.r.o.	Széleskút	6,54	4,68	4,05	5,55
Drótygyártó gépek	Bekaert Slovakia s.r.o.	Diószeg	5,05	4,7	0,75	0,14

Forrás: <http://www.air.sk/emissions.php>

24-es táblázat: BSK legnagyobb szennyező forrásaiból származó SOx kibocsátás

Forrás	Üzemeltető	Kataszter	2017 [t]	2015 [t]	2010 [t]	2005 [t]
Gázok, Kén	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	1170,66	1156,57	1010,57	894,43
Sulfenax	DUSLO, a.s.	Pozsony - Újváros	185,99	180,88	145,51	0
Hydrokrak Komplexum	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	148,43	17,86	15,52	1,98
Párlatok és Aromaolajak	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	103,71	89,07	43,75	156,6
Üzemanyagok hidrogénezése	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	80,67	13,89	9,56	3,6
AVD6	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	50,94	18,67	33,79	3,1
FCC Komplexum	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	27,07	12,19	17,17	32,28
RHC, VGH, HPP	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	18,94	15,84	8,99	8,23
Cementgyártás	CRH a.s.	Nádasfő	20,47	36,49	24,58	39,5

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről						
Új H2 és H2a lakkozó	VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.	Pozsony - Dévényújfalú	16,19	18,62	14,43	7,97
Etilén egység	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	10,91	3,26	0	2,09
Forgácslemez gyártása	IKEA Industry Slovakia, s.r.o.	Malacka	7,11	3,32	0	0
TKO égető	Odvoz a likvidácia odpadu, a. s.	Pozsony - Főrév	7,05	5,18	3,81	3,9
58 MW PPC Energy forrás	PPC Energy, a.s.	Pozsony - Újváros	6,83	0,01	0	0
Széleksúti kőfejtő	ALAS SLOVAKIA, s.r.o.	Széleskút	6,54	4,68	4,05	5,55
AD5	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	5,3	13	0	0
Forrás	Üzemeltető	Kataszter	2017 [t]	2015 [t]	2010 [t]	2005 [t]
Drótygyártó gépek	Bekaert Slovakia s.r.o.	Diószeg	5,05	4,7	0,75	0,14

Forrás: <http://www.air.sk/emissions.php>

25-ös táblázat: BSK legnagyobb szennyező forrásaiból származó NOx kibocsátás

Forrás	Üzemeltető	Kataszter	2017 [t]	2015 [t]	2010 [t]	2005 [t]
Cementgyártás	CRH a.s.	Nádasfő	1310,51	1428,21	1002,06	1321,29
Etilén egység	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	403,11	276,47	0	382,94
58 MW PPC Energy forrás	PPC Energy, a.s.	Pozsony - Újváros	136,78	0,04	0	0
Párlatok és Aromaolajak	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	115,25	157,77	117,19	185,82
Hydrokrak Komplexum	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	106,33	149,07	388,85	176,53
TKO égető	Odvoz a likvidácia odpadu, a. s.	Pozsony - Főrév	92,16	89,1	87,82	164,7
RHC, VGH, HPP	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	87,67	89,43	65,68	85,83
Forgácslemez gyártása	IKEA Industry Slovakia, s.r.o.	Malacka	58,67	104,47	0	0
Keleti fűtőmű	Bratislavská teplárenská, a. s.	Pozsony - Újváros	53,7	117,6	36,04	106,08
Új H2 és H2a lakkozó	VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.	Pozsony - Dévényújfalú	51,55	57,18	53,97	8,25
Nyugati fűtőmű	Bratislavská teplárenská, a. s.	Pozsony - Pozsonyhídegkút	49,12	52,95	96,23	92,58
AD5	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	44	50,67	0	0
AVD6	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	41,75	32,12	102,24	139,54
Vasút. u.-i Gázkazánház	TERMMING, a.s.	Pozsony - Vereckye	40,5	68,22	4,47	0
E5-ös Fűtőmű	VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.	Pozsony - Dévényújfalú	40,32	40,28	36,33	40,75
FCC Komplexum	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	38,19	9,99	24,04	29,08
Üzemanyagok hidrogénezése	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	29,84	26,99	16,6	40,68

Forrás: <http://www.air.sk/emissions.php>

26-os táblázat: BSK legnagyobb szennyező forrásaiból származó CO kibocsátás

Forrás	Üzemeltető	Kataszter	2017 [t]	2015 [t]	2010 [t]	2005 [t]
Cementgyártás	CRH a.s.	Nádasfő	1419,18	1071,54	1974,32	736,51
Gázok, Kén	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	384,19	377,23	264,39	307,24
58 MW PPC Energy forrás	PPC Energy, a.s.	Pozsony - Újváros	123,63	0,01	0	0
K8 kazánház	TERMMING, a.s.	Malacka	120,27	145,05	174,25	1,47
Forgácslemez gyártása	IKEA Industry Slovakia, s.r.o.	Malacka	88,87	298,95	0	0

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE					2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről						
Blokk kazánház	Nádasdó település	Nádasfő	32,67	26,98	0,45	0
Etilén egység	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	29,51	31,74	0	128,37
Sulfenax	DUSLO, a.s.	Pozsony - Újváros	26,69	5,32	0,75	0
Új H2 és H2a lakkozó	VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.	Pozsony - Dévényújfalú	26,51	29,87	44,46	3,09

Forrás: <http://www.air.sk/emissions.php>

27-es táblázat: BSK legnagyobb szennyező forrásaiból származó TOC kibocsátás

Forrás	Üzemeltető	Kataszter	2017 [t]	2015 [t]	2010 [t]	2005 [t]
Gázok, Kén	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	1170,66	1156,57	1010,57	894,43
Sulfenax	DUSLO, a.s.	Pozsony - Újváros	185,99	180,88	145,51	0
Hydrokrak Komplexum	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	148,43	17,86	15,52	1,98
Forrás	Üzemeltető	Kataszter	2017 [t]	2015 [t]	2010 [t]	2005 [t]
Párlatok és Aromaolajok	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	103,71	89,07	43,75	156,6
Üzemanyagok hidrogénezése	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	80,67	13,89	9,58	3,59
AVD6	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	50,94	18,67	33,79	3,1
FCC Komplexum	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	43,71	39,97	69,29	43,52
Cementgyártás	CRH a.s.	Nádasfő	29,38	118,14	94,68	287,62
RHC, VGH, HPP	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	18,94	15,84	8,99	8,23
Etilén egység	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	10,91	3,26	0	2,09
TKO égető	Odvoz a likvidácia odpadu, a. s. (Hulladékgyűjtés és Ártalmatlanítás Zrt.)	Pozsony - Főrév	7,05	5,18	3,81	3,9
AD5	SLOVNAFT, a.s.	Pozsony - Főrév	5,3	13	0	0

Forrás: <http://www.air.sk/emissions.php>

28-as táblázat: A közepes és nagy, helyhez kötött légszennyező források kibocsátásának felsorolása a BOD-ban

	2017	2015	2010	2000
TZL [t]	226,393	208,720	319,117	1 095,834
NOx [t]	4 373,924	4 066,463	5 160,915	7 800,365
CO [t]	2 601,442	2 408,025	3 362,580	2 472,618
SO ₂ [t]	2 602,763	2 389,982	10 376,951	13 352,411
összes szerves szén (TOC) [t]	693,339	455,216	541,787	241,185
CO ₂ [t]	2 059 566,230	1 621 901,000	-	-

Forrás: https://neisrep.shmu.sk/main_gui.php

2000 óta csökken a közepes és nagy légszennyező forrásokból származó TZL, NOx, SO₂ kibocsátás. A TOC, CO kibocsátása az egyes években ingadozik. Az ipar és az energetikai szektor szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentésében szerepet játszottak a kibocsátás korlátozásai (kibocsátási határértékek meghatározása), új környezetvédelmi technológiák és technológiai intézkedések bevezetése, amelyek a rendelkezésre álló legjobb technológiák bevezetésével kapcsolatosak, de az általános technológiai fejlődés és gazdasági okok is. A megvalósított és folyamatban lévő környezetvédelmi intézkedésekre tekintettel az ipari és energetikai szennyező anyagok levegőbe történő kibocsátásának növekedése nem várható, esetleg viszonylag jelentéktelen mértékben változnak csak meg.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

A járművek belső égésű motorjaiban a szénhidrogén-üzemanyagok elégetése eredményeként szennyező anyagok keletkeznek. Különösen nitrogén-oxidok (NOX), policiklusos aromás szénhidrogének (PAH) és szén-oxidok, főleg szén-monoxid (CO) szabadulnak fel a légkörbe. Kevésbé jelentős a közúti közlekedés hatása a kén-dioxid (SO₂) és ólom (Pb) kibocsátására, tekintettel a járműpark korszerűsítésére és a felhasznált üzemanyagok minőségére (a kéntartalom csökkentése, az ólom pótlása más adalékokkal). A probléma azonban az üvegházhatáshoz hozzájáruló gázok folyamatos növekedése: vagyis a szén-dioxid (CO₂) és dinitrogén-oxid (N₂O). Egyéb anyagok közé tartoznak az aromás és heterociklusos szénhidrogének, aldehidek, fenolok, ketonok, kátrány, korom és ún. platina csoport fémek, mint például a platina (Pt), palládium (Pd) és ródium (Rh). A szilárd szennyező anyagok (TZL) (PM) forrása a gumiabroncsok, a fékbetétek, a tengelykapcsolók kopása, az útfelület kopása, a szálló por is. A mobil forrásokból származó szennyezőanyag-kibocsátás a járművek számától és a teljesítményétől, azaz a futásteljesítménytől függ (ĐURČANSKÁ, D., JANDAČKA, D., OCHODNICKÝ, M., 2014: A közúti közlekedésből származó légszennyezés értékelésére szolgáló módszerek elemzése, Zsolnai Egyetem Építészmérnöki kara, Zsolna, EVITECH Trenčín, s.r.o.). A közlekedés levegőminőségre gyakorolt hatásainak domináns része a közúti gépkocsi közlekedéshez kapcsolódik, más közlekedési fajták kevésbé jelentősek.

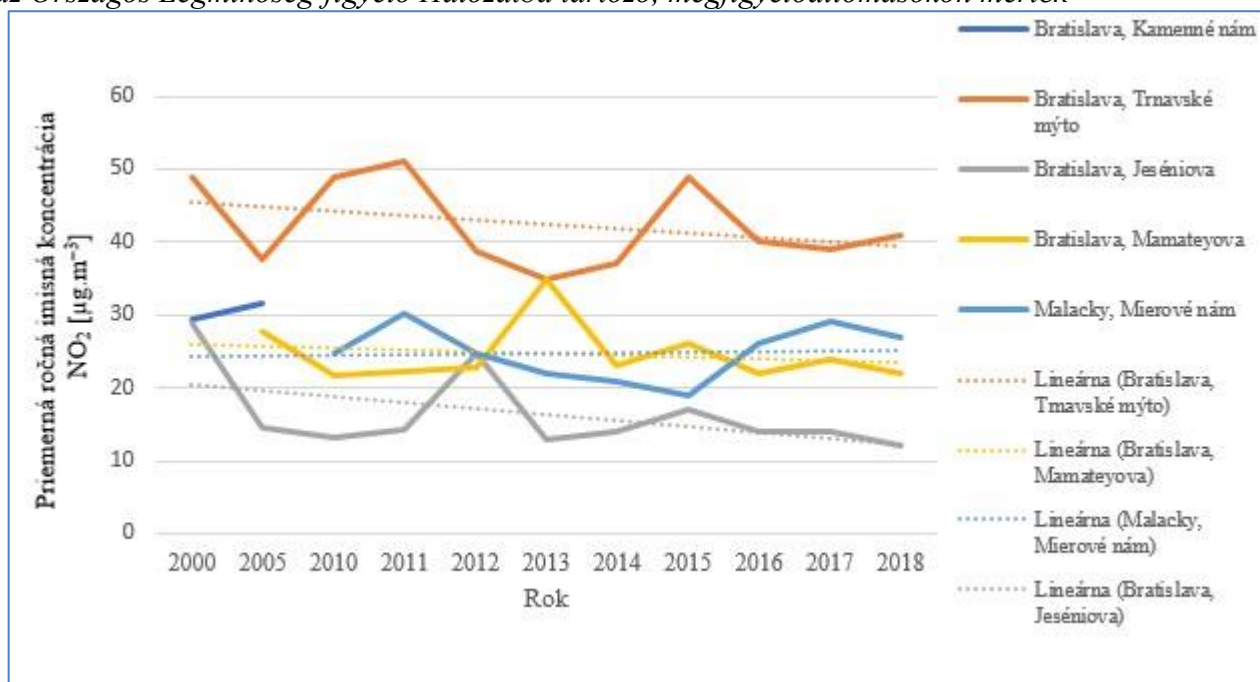
Levegőterheltségi szint

A közlekedés légszennyezésének hatása helyi és regionális szinten eltérő. Ezek mindig alacsonyan elhelyezkedő kibocsátási források, ezért az immissziók hatása kis magasságban, közvetlenül a felszín felett érezhető. A levegő diszperziója és a közlekedés által okozott légszennyezés hatása a többi légszennyezési forráshoz képest korlátozott. A lakott területeken a forgalmi légszennyezés tehát közvetlenül a lakosság légzési zónájában hat. A közlekedés által elsődlegesen kibocsátott szennyezőanyagok (a hatás jelentőségének szempontjából legfontosabbak a szálló por, nitrogén-oxidok és policiklusos aromás szénhidrogének) lokálisan éreztetik hatásukat, azaz többnyire pár száz méteres terjedelemben az úttól. Regionális szempontból nem lehet figyelmen kívül hagyni a gépkocsi közlekedésből származó nitrogén-oxidok és illékony szerves vegyületek kibocsátásának alapvető hatását a másodlagos aeroszolok képződésére, amely az erősen urbanizált, fejlett közlekedéssel rendelkező területeken a szálló por teljes levegőterheltségi szint jelentős részét teszi ki. A közlekedés általános légszennyező hatását gyakran nagymértékben befolyásolja a nagyobb urbanizált területi egységeken belüli számos út komoly együttes negatív hatása. Ennek a kölcsönhatásnak következtében a nagyobb települések gyakran túllépik a szálló por határértékét (különösen a legmagasabb napi értékek túllépésének megengedett számát), és a forgalmas útszakaszok helyén a nitrogén-dioxid határértékét is (átlagos éves koncentráció). A közlekedési források kumulatív hatása miatt a nagyobb településeken a policiklusos aromás szénhidrogének légszennyezés-hozzájárulása egyre jelentősebb, vidéken viszont nem veszélyes. Ezért a városokban a közlekedés a benzo(a)pirén teljes levegőterheltségi szint domináns részét teszi ki. (Bado, J. és társai, 2016: Stratégiai terv a Szlovák Köztársaság közlekedésének fejlesztésére 2030-ig - II. Fázis. SOH stratégiai dokumentum).

Pozsony városában, amelyet leterhel a koncentrált autóforgalom, a levegőminőségi problémák hosszú távúak. Bizonyos időszakokban a PM₁₀ koncentrációinak csökkenő tendenciája van, amely azonban szorosan összefügg az adott év éghajlati jellemzőivel, különösen a téli szezon hőmérsékletével. Annak ellenére, hogy Pozsonynak nincs problémája a szilárd tüzelőanyagot energiaforrásként használó helyi fűtőművekkel, a hőmérséklet és a fűtési szezon hossza befolyásolja a háttérkoncentrációkat, és ez a hatás a regionális viszonyok révén Pozsonyba is átjut. Ugyanakkor a téli szezon éghajlati jellemzői, beleértve a hőmérsékletet, szintén hatással vannak a közúti légszennyezés kibocsátására és annak eloszlására. Habár a regionális háttérnek nagy hatása van a hosszú távú átlagokban, a határértékek túllépésének napján általában a helyi hozzájárulás dominál. A PM₁₀ koncentrációja a fő útszakaszok mentén a kedvező években is túllépi a

határértékeket, sőt a hidegebb, rosszabb eloszlási körülmények között ez az érték riasztóan magas. Ezt alátámasztják a városi közlekedési környezetet képviselő, az Országos Légminőség-figyelő Hálózatba (NMSKO) tartozó, Trnavské mýto-i megfigyelő állomás mérései. (A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának kollektívája, OÚ BA, SHMÚ, 2016). A következő grafikonok az NO₂ és a PM₁₀ átlagos éves levegőterheltségi szintjének alakulását mutatják be, amelyet BSK területén lévő, az Országos Légminőség-figyelő Hálózatba tartozó, megfigyelőállomásokon mértek.

14-es ábra: az NO₂ átlagos éves levegőterheltségi szintjének alakulása, amelyet BSK területén lévő, az Országos Légminőség-figyelő Hálózatba tartozó, megfigyelőállomásokon mértek

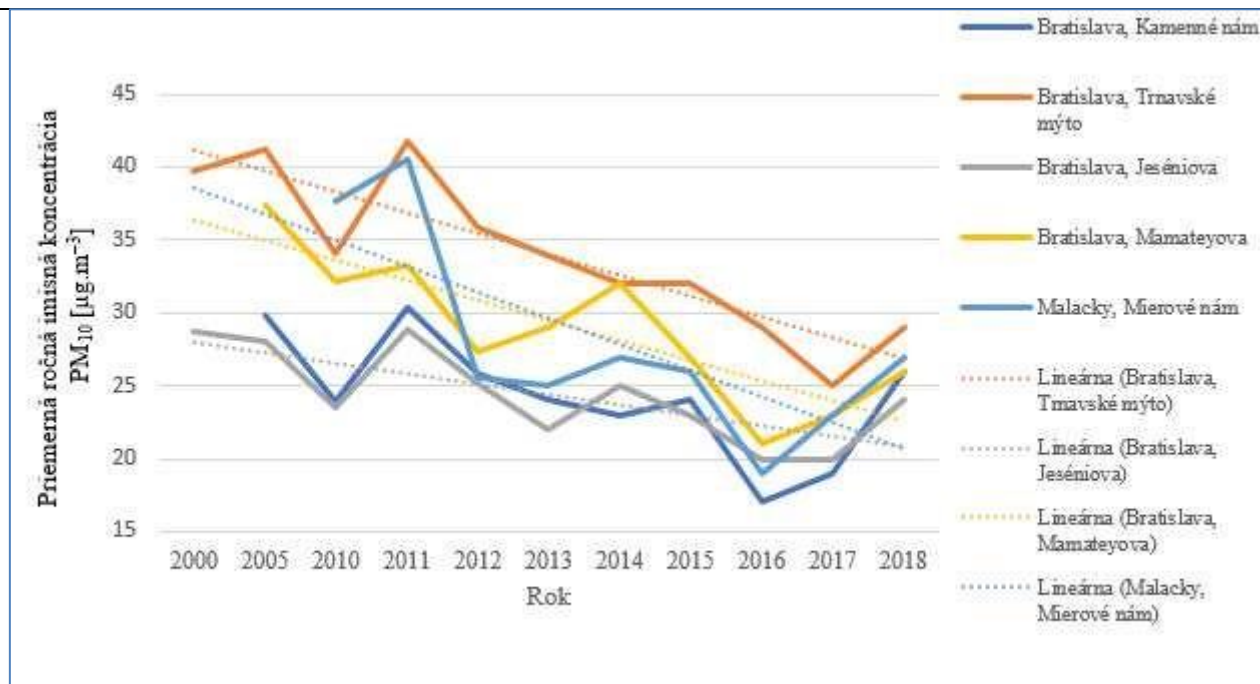


Forrás: na základe údajov www.shmu.sk, 2019

Összehasonlítva a NO₂ éves átlagos levegőterheltségi szint alakulását, az összes Pozsony területén található megfigyelőállomáson az értékek csökkenését regisztrálják. A malackai állomáson az NO₂ szintje csökkenő tendenciát mutat, de a 2016, 2017-es időszakban növekedett, viszont 2018-ban az átlagos éves NO₂ levegőterheltségi szint ismét csökkent.

15-ös ábra: az PM₁₀ átlagos éves levegőterheltségi szintjének alakulása, amelyet BSK területén lévő, az Országos Légminőség-figyelő Hálózatba tartozó, megfigyelőállomásokon mértek

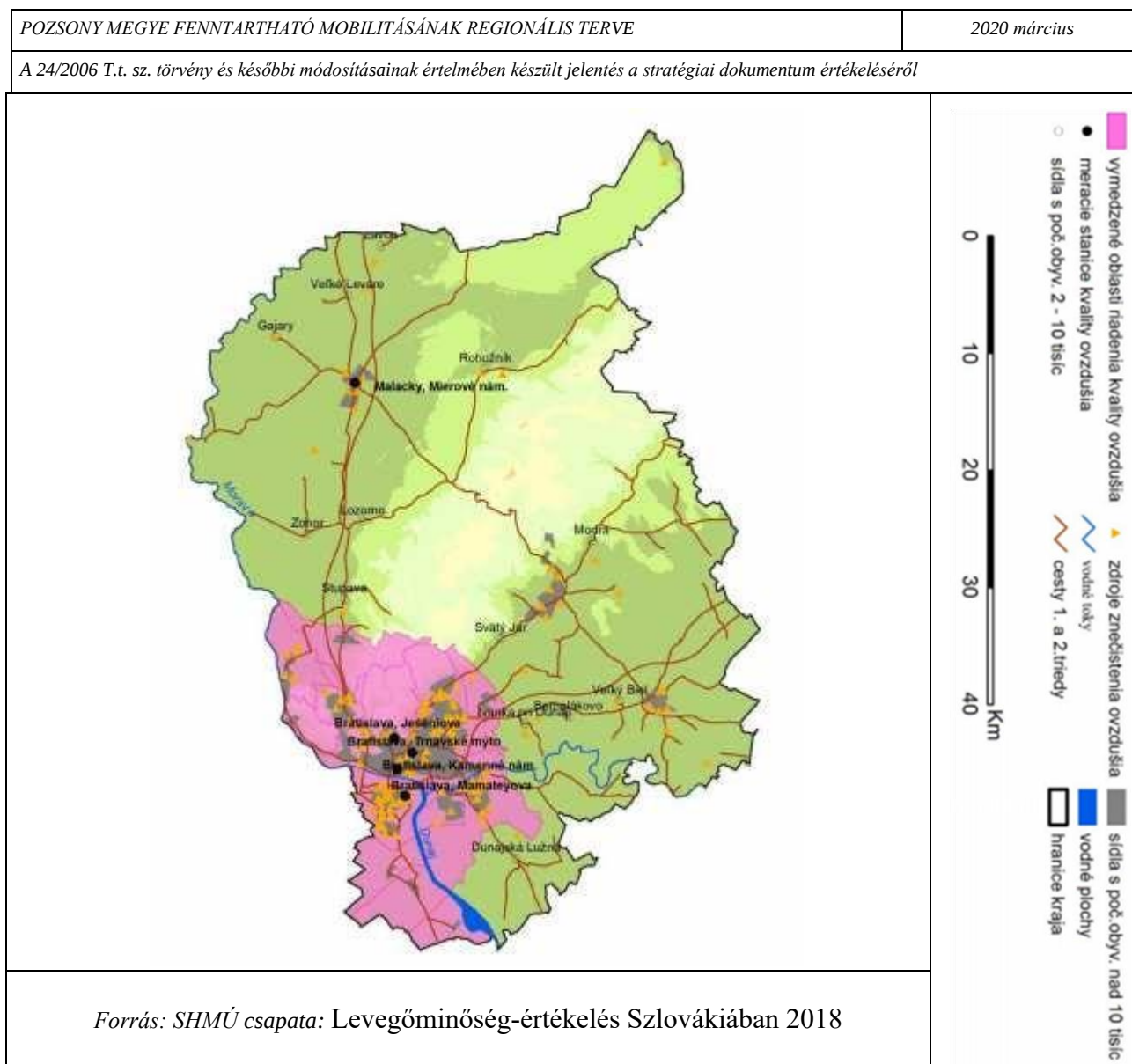
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről

Forrás: a www.shmu.sk adatai alapján, 2019

Összehasonlítva a PM_{10} éves átlagos levegőterheltségi szint alakulását, az összes megfigyelőállomáson az értékek csökkenését regisztrálják.

A SzK fővárosának, Pozsonynak a területe A zónák és agglomerációk levegőminőségének 2016 és 2018 közötti értékelése alapján levegőminőség-kezelés alatt áll olyan szennyező anyagok miatt, mint a NO_2 , és a benzo(a)pirén (BaP) (SHMÚ szerzői csapata: Levegőminőség-értékelés Szlovákiában 2018). Erre a területre dolgozták ki 2016-ban az ún. Integrált programot a levegőminőségének javítására olyan szennyező anyagok miatt, mint a PM_{10} , NO_2 , benzo(a)pirén. (A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának kollektívája, OÚ BA, SHMÚ, 2016)

16-os ábra: Pozsonyi agglomeráció és Pozsony megye övezete



A pozsonyi elkerülő út: D4-es autópálya és az R7-es gyorsforgalmi út PPP projektjének befejezése jelentős hatással lesz BSK levegőterheltségi szintjére.

A régió többi részében a levegőszennyezés szintje egyértelműen alacsonyabb, mint Pozsonyban, bár a főutak és a városi övezetek területén várható a levegőminőség befolyásolása.

Üvegházhatású gázok kibocsátása a közlekedésben

A Föld éghajlati rendszere az utóbbi években jelentősen megváltozott, és ezek a változások elsősorban az emberi hatásoknak tudhatók be - különösen az üvegházhatású gázok kibocsátásának növekedése miatt, ami a légkör talajmenti rétegeinek globális felmelegedését eredményezi. (<http://www.shmu.sk/sk/?page=1071>). A közlekedésből származó üvegházhatású gázok (CO₂, CH₄ és N₂O) kibocsátásának alakulását a környezetre nézve kedvezőtlen közúti szállítás (különösen az egyedi személygépkocsi közlekedés és teherforgalom) befolyásolja, főként a közlekedési teljesítmény és az üzemanyag-fogyasztás növekedése.

(<https://www.enviroportal.sk/indicator/detail?id=1081>) A 2000-2016 közötti időszakban a N₂O kibocsátása növekedett, a CO₂ kibocsátása megközelítőleg azonos szinten volt, a CH₄ kibocsátása pedig csökkent. A közlekedési ágazat által kibocsátott üvegházhatású gáz aránya az összes kibocsátott üvegházhatású gáz 16,4% volt 2016-ban (CO₂ egyenértékben kifejezve). 2000 óta a közlekedésből származó CO₂-kibocsátás 17,8%-kal nőtt, viszont 2015-höz képest 1,2%-kal csökkent. 2000 óta a legjelentősebb csökkenést a CH₄ kibocsátásnál mérték - 62,9%-ot, ellenben az

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

N₂O-kibocsátás 17,2%-kal nőtt. (A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának kollektívája, SAŽP, 2018: Jelentés a Szlovák Köztársaság környezeti állapotáról 2017-ben, <https://www.enviroportal.sk/spravy/detail/8323>).

III.1.7. Talajviszonyok

III.1.7.1. Talajtípusok

A talaj fontos tájelem, pótolhatatlan energetikai- és biotermelési funkcióval rendelkezik. Az alábbi ábrán látható Szlovákia talajtérképének metszete BSK területén.

BSK területén a következő talajtípusok képviseltetik magukat: hordaléktalaj, Szoloncsák talaj, csernozjom, földes kopárok, barna talaj, agyagbemosódásos talaj, cambisol, karbonáttalaj, láptalaj, tőzegtalaj, szikes talaj, gleysol, anthrosol. Az egyes típusok járasonkénti százalékos arányát a következő táblázat összegzi.

29-es táblázat: Földtípusok aránya Pozsony megye járásaiban [mezőgazdasági talaj %-a]:

Járás	FM	ČA	ČM	RM	HM	LM	KM	RA	OM	SK,SC	GL	KT	kevert
Pozsony I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pozsony II	63,44	2,88	33,68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pozsony III	11,91	25,45	12,33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,47
Pozsony IV	5,05	39,41	-	26,98	-	-	19,09	-	7,91	-	-	0,54	0,01
Pozsony V	29,72	-	70,28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Malacka	5,97	47,65	0,25	31,37	-	-	8,69	-	1,96	0,39	-	3,55	0,17
Bazin	5,13	11,51	7,83	4,29	40,23	0,36	24,26	0,05	0,03	0,87	0,05	0,04	5,35
Szenc	29,36	7,48	51,2	2,25	9,63	-	0,06	-	-	0,01	-	-	-
Pozsony megye	16,39	23,89	22,09	13,97	10,38	0,07	8,85	0,01	1,04	0,31	0,01	1,32	1,68

Forrás: http://www.podnemapy.sk/portal/reg_pod_infoservis/pt/pt.aspx, 2019. október

Magyarázat: FM – hordaléktalaj, ČA – Szoloncsák talaj, ČM – csernozjom, RM – földes kopárok, HM – barna talaj, LM – agyagbemosódásos talaj, KM – cambisol, RA – karbonáttalaj, OM – láptalaj, SK, SC - tőzegtalaj, szikes talaj, GL – gleysol, KT – anthrosol

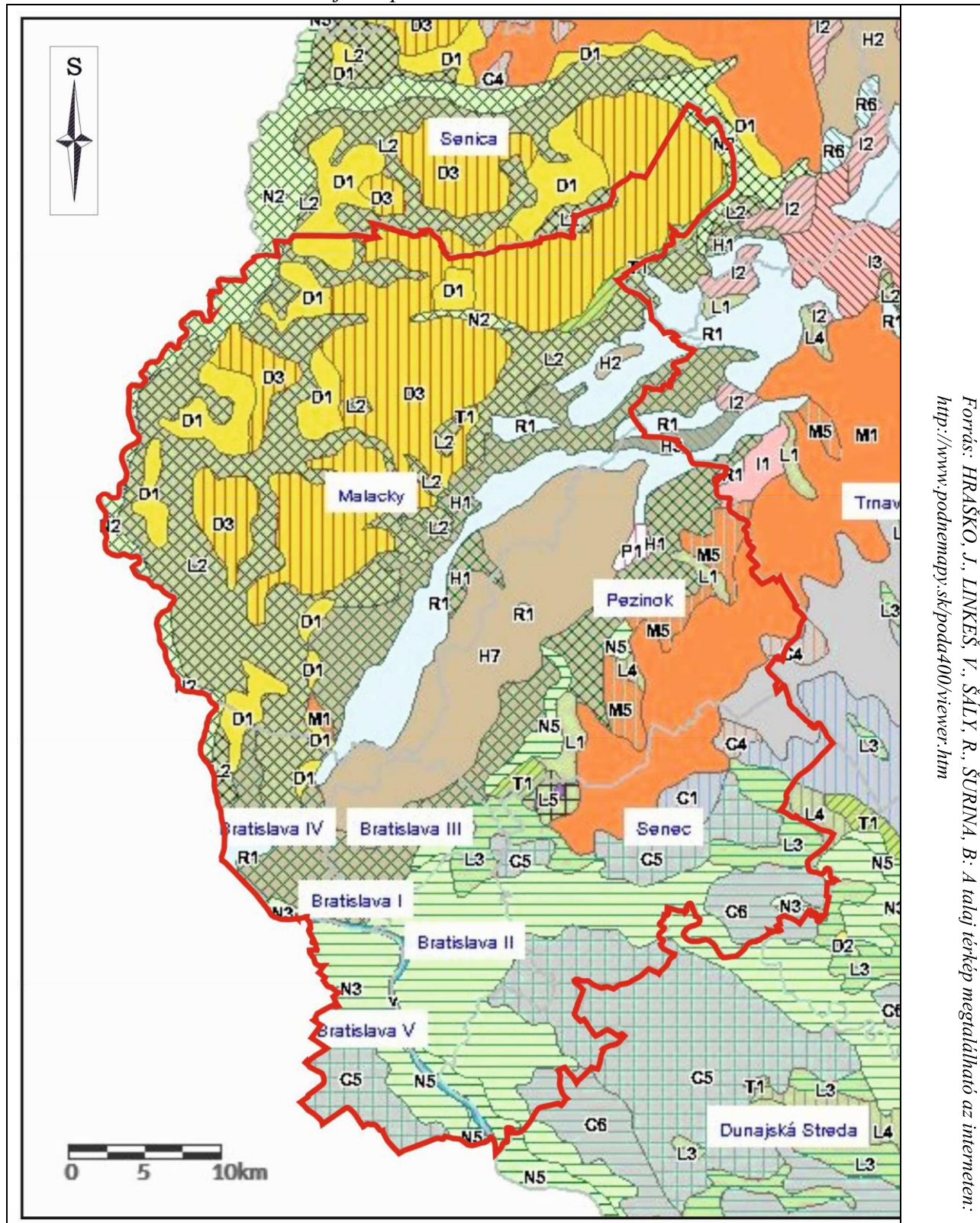
Az egyes szemcsetípusok százalékos tartalma szerint a talajokat ún. talajtípusokba sorolhatjuk.

30-as táblázat: Földtípusok aránya Pozsony megye járásaiban [mezőgazdasági talaj %-a]

Járás	könnyű	Közepesen nehéz		nehéz	Nagyon nehéz
	homok, vályogos homok	Homokos vályog	Vályog	Agyagos vályog	Vályogos agyag, agyag
Pozsony I	-	-	-	-	-
Pozsony II	9,41	60,03	28,34	2,23	-
Pozsony III	44,92	53,09	0,38	-	1,62
Pozsony IV	39,60	48,24	9,15	1,54	1,47
Pozsony V	28,41	22,48	49,12	-	-
Malacka	60,84	32,58	1,59	4,73	0,26
Bazin	8,84	74,41	9,51	7,24	-
Szenc	9,86	72,04	10,93	7,12	0,05
Pozsony megye	31,00	53,78	9,67	5,35	0,20

Forrás: http://www.podnemapy.sk/portal/reg_pod_infoservis/pd/pd.aspx, 2019. október

17-es ábra: Részlet Szlovákia talajtérképéről 1 : 400 000



Forrás: HRAŠKO, J., LINKEŠ, V., ŠÁLY, R., ŠURINA, B.: A talaj térkép megtalálható az interneten: <http://www.podnemapy.sk/poda400/viewer.htm>

Magyarázat:

- Č₁ Tipikus Csernozjom, karbonáttalaj
- Č₂ Tipikus Csernozjom
- Č₄ Barna talajú Csernozjom (anthrosol barna föld) és pseudogley csernozjom (anthrosol pseudogleysol)
- Č₅ Anthrosol Csernozjom (modális), karbonátos

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- Č₆ Szolocsák talajú Csernozjom (anthrosol Szolocsák talaj), karbonátos
- D₁ Modális földes kopárok (anthrosol), szilikátos, homok a vályogos-homok
- D₂ Modális földes kopárok (anthrosol), karbonátos homok egészen vályogos-homokig
- D₃ Modális földes kopárok (anthrosol), szilikátos és savanyú modális cambisol (anthrosol), homok és vályogos-homok
- I₁ Modális agyagbemosódásos talaj (anthrosol) és pseudogleysol agyagbemosódásos talaj (anthrosol pseudogleysol)
- I₂ Modális agyagbemosódásos talaj (anthrosol) és pseudogleysol agyagbemosódásos talaj (anthrosol pseudogleysol)
- M₁ Modális barna talaj (anthrosol)
- M₅ Pseudogleysol barna talaj (anthrosol pseudogleysol) és pseudogleysol
- R₁ Karbonáttalaj és karbonáttalajú cambisol (anthrosol karbonáttalaj)
- N₁ Modális hordaléktalaj (anthrosol)
- N₂ Modális hordaléktalaj (anthrosol)
- N₃ Modális hordaléktalaj (anthrosol) karbonátos
- N₅ Gleysol hordaléktalaj (anthrosol gleysol)
- H₂ Modális cambisol (anthrosol) telített
- H₇ Szürke erdei talajos cambisol (anthrosol szürke erdei talaj) és savanyú modális cambisol
- L₂ Anthrosol Szolocsák talaj (modális), homok és vályogos-homok
- L₃ Anthrosol Szolocsák talaj (modális) karbonátos
- L₄ Gleysol Szolocsák talaj (anthrosol gleysol)
- T₁ Tőzeges láptalaj és telített, esetleg karbonátos gleysol láptalaj

A mezőgazdasági földterületek védelméről és használatáról, valamint a környezet szennyezésének integrált megelőzéséről és csökkentéséről szóló 245/2003 T.t. sz. törvény módosításáról, valamint egyéb törvények változtatásáról és kiegészítéséről szóló 220/2004 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében az összes mezőgazdasági földterület a BPEJ-hez való tartozása szerint a talajminőség 9 csoportjába van besorolva. A legjobb minőségű talajok az 1., a legrosszabb minőségűek a 9. csoportba tartoznak. Az első 4 csoport a mezőgazdasági földterületek védelméről szóló törvény 12. §-a szerint védett, és ideiglenesen vagy tartósan nem mezőgazdasági célokra csak szükség esetén alkalmazható, ha nem lehetséges más alternatív megoldás. A minősített talajökológiai egységek (BPEJ) kódjainak besorolása a BPEJ 9 csoportjába, vagyis talajminőségi szintekre a 220/2004 T.t. sz. törvény 3. mellékletében található.

31-es ábra: A mezőgazdasági földterületek minőségi szintjének ábrázolása Pozsony megye járásaiban ha-ban kifejezve

Járás	Minőségi szint								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Pozsony I [há]	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pozsony II [há]	8,98	63,78	16,18	0,30	-	10,76	-	-	-
Pozsony III [há]	19,28	-	6,96	20,02	1,97	15,13	15,48	-	21,16
Pozsony IV [há]	17,08	0,91	12,20	-	1,10	24,93	31,92	1,07	10,79
Pozsony V [há]	-	65,56	4,70	-	-	29,74	-	-	-
Malacka [há]	13,28	2,77	9,24	0,36	3,53	28,72	34,21	3,65	4,24
Bazin [há]	6,65	24,21	16,02	10,98	5,20	24,44	3,91	0,28	8,31
Szenc [há]	13,65	41,25	21,60	4,52	2,48	15,97	0,54	-	-
Pozson megye [há]	11,56	23,91	14,34	3,83	3,07	23,05	14,96	1,43	3,84

Forrás: http://www.podnemapy.sk/portal/reg_pod_infoservis/kvalita/kvalita.aspx, 2019. október

III.1.7.2. Természetes stressz jelenségek - eróziós-akkumulációs jelenségek

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Vízerózió

A vízerózió intenzitását meghatározó fő tényezők közé tartozik a terület lejtése, a növénytakaró, a csapadék mennyisége és intenzitása, valamint a talaj szemcséssége. Bár a vízerózió természetes folyamat, a meggondolatlan emberi tevékenység jelentősen befolyásolhatja annak eredményét.

32-es táblázat: A vízerózió által veszélyeztetett talajkategóriák ábrázolása Pozsony megyében [a mezőgazdasági földterület % -a]

Járás	eróziós kockázati kategória			
	semmilyen vagy kicsi	közepes	erős	extrém
Pozsony I	100,0	-	-	-
Pozsony II	100,0	-	-	-
Pozsony III	71,47	3,26	0,23	25,04
Pozsony IV	54,46	25,42	9,29	10,83
Pozsony V	100,0	-	-	-
Malacka	81,67	12,79	1,3	4,24
Bazin	58,85	29,46	3,12	8,57
Szenc	97,06	2,32	0,63	-
Pozsony megye	82,71	11,79	8,71	3,88

Forrás: http://www.podnema.sk/portal/reg_pod_infoservis/vod/vod.aspx, 2019. október

Pozsony megye legtöbb mezőgazdasági földterületét nem fenyegeti a víz eróziója, esetleg annak intenzitása csak nagyon alacsony. A vízerózió legintenzívebb megnyilvánulása a Kis-Kárpátok lejtőin figyelhető meg. (Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.)

Szélerózió

A széleróziót a talaj felszínének a szél mozgási energiája által történő koptatása (abrázió), a levált részecskék szél általi eltávolítása (defláció) és ezen részecskék más helyre történő lerakódása (felhalmozódás) okozza. Ez a fajta erózió nemcsak a mezőgazdasági földterületben és termelésben okoz kárt, hanem hatásának köszönhetően behordódnak az utak, vízfolyamok is, homokbuckák keletkeznek, és növeli a légszennyezést.

33-as táblázat: A szélerózió által veszélyeztetett talajkategóriák ábrázolása Pozsony megyében [a mezőgazdasági földterület % -a]

Járás	eróziós kockázati kategória			
	semmilyen vagy kicsi	közepes	erős	extrém
Pozsony I	100	-	-	-
Pozsony II	100	28,66	9,2	-
Pozsony III	98,99	10,01	-	-
Pozsony IV	55,07	10,12	7,8	27,01
Pozsony V	30,08	48,94	20,98	-
Malacka	47,11	6,04	17,73	29,12
Bazin	90,05	9,64	0,07	0,23
Szenc	80,64	10,55	8,29	0,52

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről				
Pozsony megye	66,39	11,25	10,66	11,7

Forrás: http://www.podnemapy.sk/portal/reg_pod_infoservis/vet/vet.aspx, 2019. október A mezőgazdasági földterületeket fenyegető veszélyt tekintve a területek nagy része abba a kategóriába tartozik, ahol az erózió nem érezteti hatását, vagy alacsony az intenzitása. Magasabb fokú eróziós kockázat (erős és extrém erózió) előfordulhat a könnyű homokos talajú síkságokon (Erdőháti-alföld). (Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.)

III.1.7.3. Másodlagos stressz jelenségek - talajszennyezés

Az értékelt terület jelentős részét mezőgazdasági szempontból intenzíven használják. A nagyméretű földgazdálkodás fejlődése a táj szerkezetének ökológiai minőségének csökkenését és annak ökológiai stabilitását veszélyezteti. A mezőgazdasági, termelési és bányászati tevékenységek folytatása potenciálisan növelheti a talajszennyezés kockázatát.

A „Talajszennyezés“ (Čurlík, J., Šefčík, P.: Talajszennyezés [online]. Pozsony: ŠGÚDŠ [2019. november]. Elérhető az interneten: <http://apl.geology.sk/atlaskrajiny/>) térkép szerint BSK területének nagy részén a talaj viszonylag tiszta. A nem szennyezett talajok (ill. a kevésbé szennyezettek), amelyekben egyes kockázati elemek (Ba, V, Mo, Ni, V) geogenetikailag kondicionált tartalma eléri az A határértéket, Annamajor, Dunahidas területén, Újváros, Pozsonyhídegkút területén, Pieskov területén találhatóak. Bazin és Modor területén is találhatóak nem szennyezett talajok, ezen a területen találtak az As, Cu, Ba indikátorok B határértéket meghaladó területet is. A Bazin DNY része - Limpak - Myslenica közötti területen szennyezett talajok találhatóak, ahol a kockázati elemek tartalma eléri a B határértéket. A nehézfémekkel való szennyeződés az ércék természetes kialakulásával, valamint az ezen a területen található ércék kitermelésével és feldolgozásával függ össze. A talajszennyeződést a kockázati elemek (As, Ba, Be, Cd, Co, Cr, Cu, Hg, Mo, Ni, Pb, Se, Sn, V, Zn) tartalma alapján értékeltük, a Szlovák Köztársaság Mezőgazdasági Minisztériumának hatályos 531/1994-5402 sz. határozata szerint.²

² A talajok kockázati elemekkel való szennyezése (As, Ba, Be, Cd, Co, Cr, Cu, Hg, Mo, Ni, Pb, Se, Sn, V, Zn) az elemek szintjének határértékeire utal a Szlovák Köztársaság Mezőgazdasági Minisztériumának hatályos 531/1994-5402 sz. határozata szerint:

A – a referenciaérték azt jelenti, hogy a talaj nem szennyezett, ha az elem koncentrációja ezen érték alatt van.

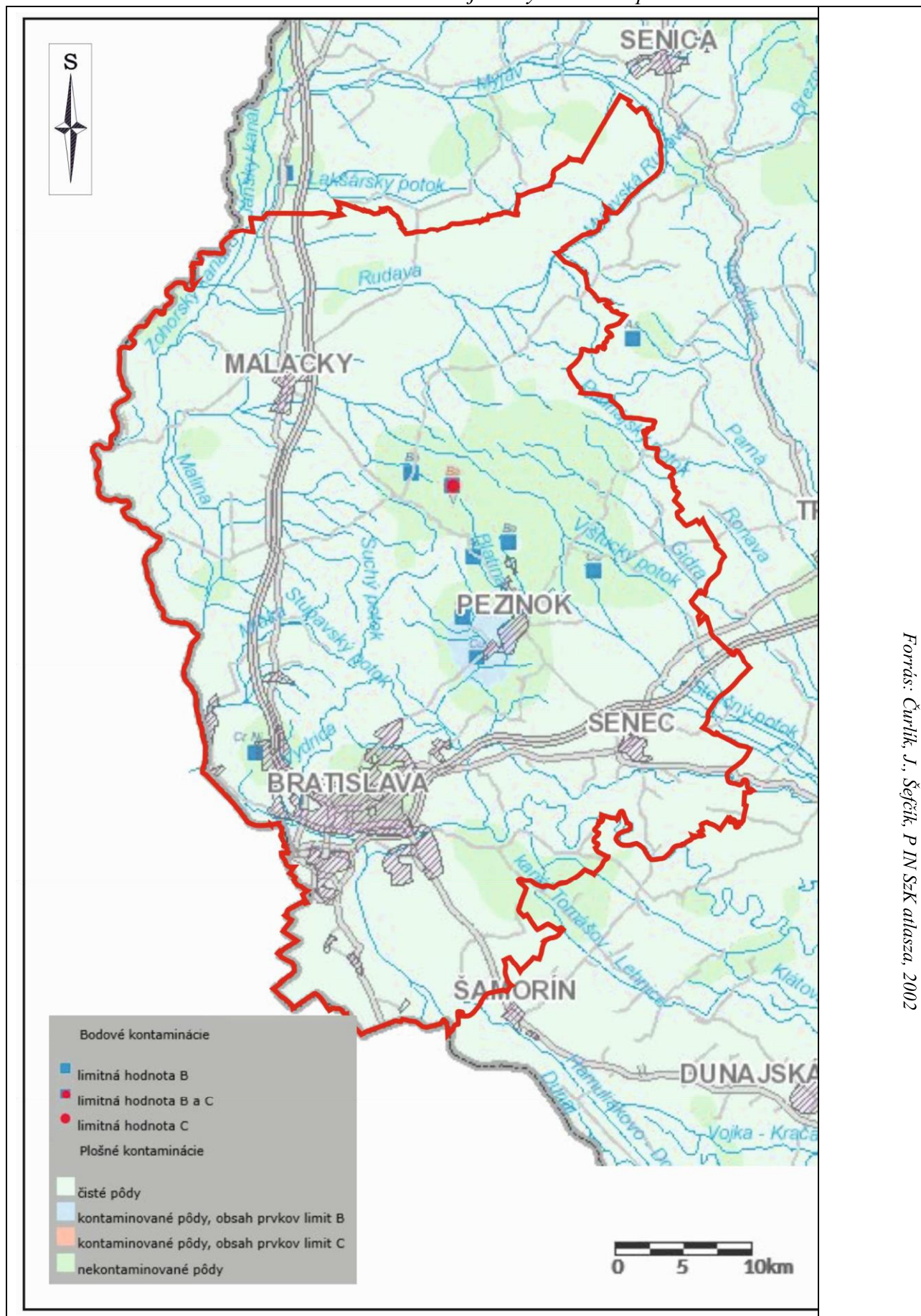
Abban az esetben, ha eléri, ill. meghaladja ezt az értéket, akkor ennek az elemnek a tartalma magasabb, mint a terület phono (háttér) értéke

A1 – referenciaérték a 2M HNO₃ kockázati elemek tartalmára

B – az indikációs érték azt jelenti, hogy a talaj szennyezettségét analitikusan igazolták. A szennyeződés további vizsgálatára és ellenőrzésére akkor van szükség, ha a kockázati elemek kialakulása, mértéke és koncentrációja negatív hatással lehet az emberi egészségre vagy a környezet egyéb összetevőire.

C – a kármentesítés indikációs értéke azt jelenti, hogy ha az elem koncentrációja eléri ezt az értéket, akkor azonnal meghatározó analitikus feltérképezést kell végezni a helyszínen bekövetkezett kár mértékéről, és dönteni kell a helyreállító intézkedésről.

18-as ábra: Kivonat BSK területén található "Talajszennyezés" térképről



III.1.8. Flóra, fauna, biotópok

III.1.8.1. Flóra

Növényföldrajzi-vegetációs felosztás

Növényföldrajzi-vegetációs tagolódás szempontjából a vizsgált terület a tölgyes zónába tartozik. A vizsgált területének övezetén belül lehetőség van több körzet elkülönítésére, annak alkörzeteivel együtt. Síkságos terület

- Morva-folyó és Mijava-folyó ártéri körzete (1)
- Erdőháti-síkság körzete – északi alkörzet (2a), déli alkörzet (2b)
- Lakšari-dombvidék körzete (3)
- Bori körzet (4)
- Sub-Kis-Kárpátoki-síkság körzete (5)
- Nem mocsári körzet – Súri alkörzet (6a), vízparti erdős alkörzet (6b), a felső-Csallóköz dubravinsky alkörzete (6c)

Dombvidékes terület

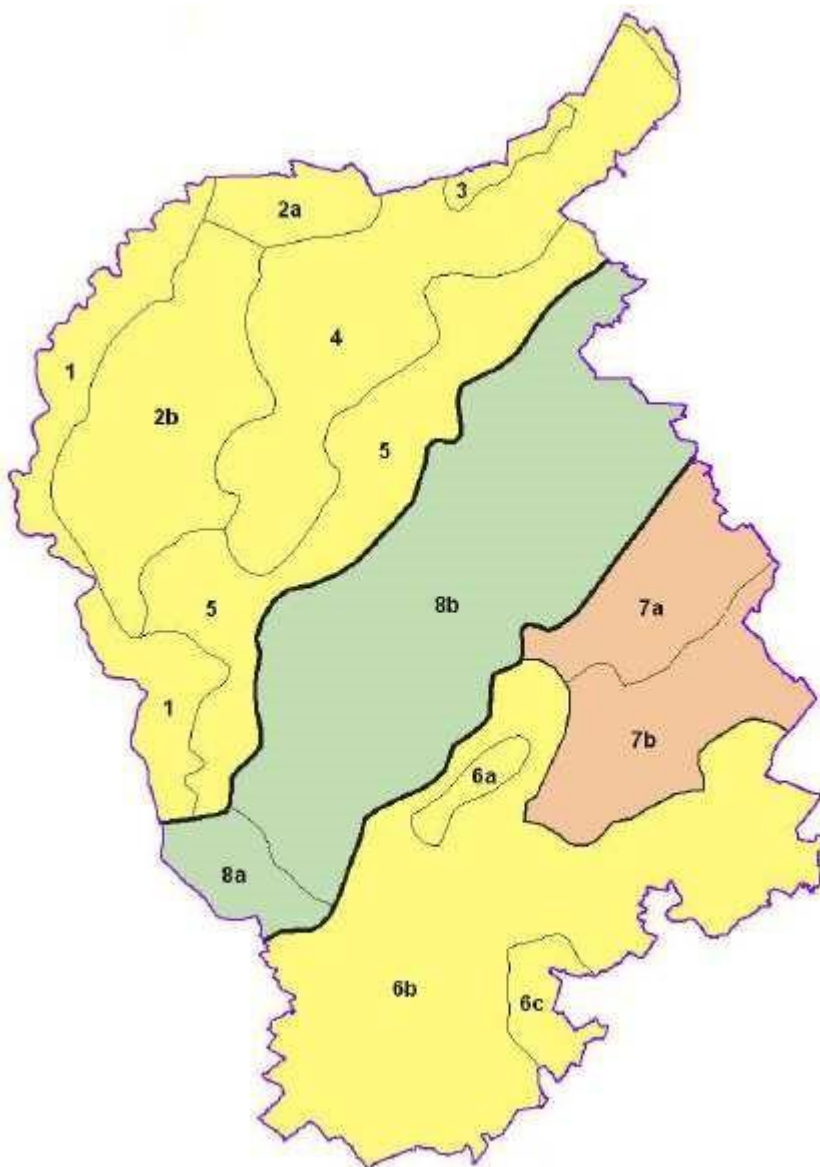
- Nagyszombati-dombvidék alkörzete– Sub-Kis-Kárpátoki dombvidék alkörzete (7a), nagyszombati-tábla alkörzete (7b)

Kristályos mezolit régió

- Kis-Kárpátok körzete – Dévényi-Kárpátok

alkörzete (8a), Bazini-Kárpátok alkörzete (8b)

19-es ábra: Növényföldrajzi-vegetációs felosztás – BSK területi sémája



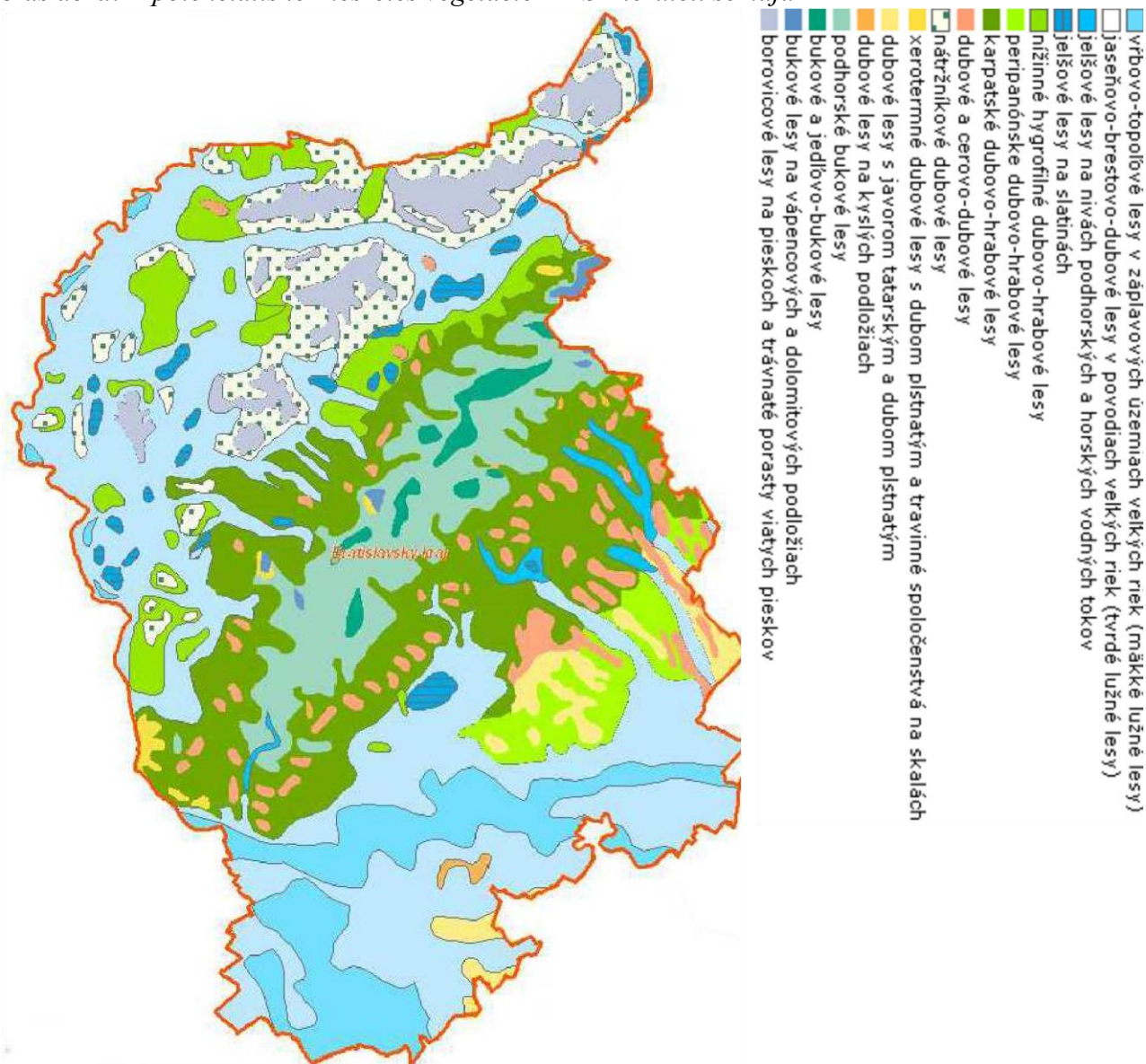
Forrás: Plesnik, P. in SzK atlasza, 2002 – módosítva a Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési tervében – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.

Potenciális növényzet

A potenciális természetes vegetáció olyan növényzet, amely bizonyos klimatikus, talaj- és hidrológiai körülmények között, egy adott helyen (biotópban) fejlődne, ha az emberi tevékenység

hatása azonnal megszűnne. (Michalko és társai, 1980, 1986). A természetes potenciális növényzet (erdei és nem erdei) ismeretét annak megközelítésére vagy a természetes állapotba való teljes visszaállítás céljából mutatják be, és így biztosítják a terület ökológiai stabilitását. A Szlovák Köztársaság atlasza (2002) szerint lehetőség van a vizsgált terület természetes növényzet feltérképezési egységeinek felosztására, amelyeket az alábbi ábra mutat be.

20-as ábra: A potenciális természetes vegetáció – BSK területi sémája



Forrás: Maglocký, Š. in SzK atlasza, 2002 - módosítva a Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési tervében – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.

Fűz-nyár ártéri erdők a nagy folyók árterein (Sx) (puha ártéri erdők), a következő fajokkal: fehér nyár (*Populus alba*), fekete nyár (*Populus nigra*), fehér fűz (*Salix alba*), törékeny fűz (*Salix fragilis*), zöld pántlikafű (*Phalaroides arundinacea*), mocsári sás (*Carex acutiformis*). Tölgy-körisszil ligeterdők a nagy folyók vízgyűjtőterülein (U) (kemény ártéri erdők), a következő fajokkal: mezei szil (*Ulmus minor*), Vénic-szil (*Ulmus laevis*), kocsányos tölgy (*Quercus robur*), fekete bodza (*Sambucus nigra*), medvehagyma (*Allium ursinum*), bogláros szellőrózsa (*Anemone Ranunculoides*).

Égererdők a hegylábak és a hegyi vízfolyások árterén, melynek képviselői: mézgás éger (*Alnus glutinosa*), hamvas éger (*Alnus incana*), magas kőris (*Fraxinus excelsior*), törékeny fűz (*Salix*

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

fragilis), zelnicegy (Prunus padus), közönséges gyertyán (Carpinus betulus), podagrafű (Aegopodium podagraria), európai struccpáfrány (Matteuccia struthiopteris).

Alföldi hygrophil tölgy-gyertyánerdők, melynek képviselői: kocsányos tölgy (Quercus robur), csertölgy (Quercus cerris), közönséges gyertyán (Carpinus betulus), mezei szil (Ulmus minor), közönséges fagyal (Ligustrum vulgare), odvas keltike (Corydalisava), csodás ibolya (Viola mirabilis).

Peripannon tölgy-gyertyánerdők (Cl) a következő fajokkal: kocsányos tölgy (Quercus robur), közönséges gyertyán (Carpinus betulus), széleslevelű salamonpecsét (Polygonatum latifolium).

Kárpátoki tölgy-gyertyánerdők (C) - képviselői: kocsánytalan tölgy (Quercus petraea), közönséges gyertyán (Carpinus betulus), kislevelű hárs (Tilia cordata), mezei juhar (Acer campestre), бүккшас (Carex pilosa), hagymás fogasír (Dentaria bulbifera), mandula tejfű (Tithymalus amygdaloides).

Cseres-tölgyes erdők (Qc) - képviselői: csertölgy (Quercus cerris), kocsánytalan tölgy (Quercus petraea), dárdás karéjú kocsánytalan tölgy (Quercus dalechampii), szürke tölgy (Quercus pedunculiflora), hegyi sás (Carex Montana), feketedő fürtös-zanót (Lembotropis nigricans), vitéz бүккшны (Vicia cassubica), bársonyos түдшфű (Pulmonaria mollis), keskenylevelű perje (Poa angustifolia).

Pimpó-tölgyerdő: kocsányos tölgy (Quercus robur), szürke tölgy (Quercus pedunculiflora), rezgő nyár (Populus tremula), közönséges nyír (Betula pendula), fehér pimpó (Potentilla alba), festő zsoltina (Serratulain).

Xerotermikus tölgyerdő, molyhos tölgyesekkel és füves közösségekkel a sziklákon (Qm) - képviselik: molyhos tölgy (Quercus pubescens), csertölgy (Quercus cerris), húsos som (Cornus mas), sajmeggy (Cerasus mahaleb), deres csenkesz (Festuca pallens), törpe sás (Carex humilis), sárga hagyma (Allium flavum).

Tölgyerdők tatár juharral és nemez tölgyfával (Qt) - képviselik: molyhos tölgy (Quercus pubescens), (Quercus virgiliana), tatár juhar (Acer tataricum), pusztai csenkesz (Festuca rupicola), gumós macskahere (Phlomis tuberosa), nagyzezerjófű (Dictamnus albus), tarka nőszirm (Iris variegata), Ligeti perje (Poa nemoralis).

Tölgyerdők savas táptalajokon, melyeknek képviselői: dárdás karéjú kocsánytalan tölgy (Quercus dalechampii), tölgy (Quercus polycarpa), erdei sédbúza (Avenella flexuosa), fehér perjeszittyó (Luzula luzuloides), erdei nádtippán (Calamagrostis arundinacea), orvosi veronika (Veronica officinalis), selymes rekettye (Genista pilosa).

Hegyaljai бүккшшк képviselői: európai бүкк (Fagus sylvatica), közönséges gyertyán (Carpinus betulus), korai juhar (Acer platanoides), бүккшас (Carex pilosa), hagymás fogasír (Dentaria bulbifera), hegyi csenkesz (Festuca drymeja), szagos мүге (Galium odoratum).

Bүкк- és jegenye-bүккшрдшк képviselői: európai бүкк (Fagus sylvatica), hegyi juhar (Acer pseudoplatanus), kislevelű hárs (Tilia cordata), közönséges jegenyefenyő (Abies alba), ikrás fogasír (Dentaria glandulosa), бшкшлш fogasír (Dentaria enneaphyllos).

Bүккшшк мшсшкшш és dolomit szubsztrátumokon, melynek képviselői: európai бүкк (Fagus sylvatica), erdeifenyő (Pinus sylvestris), үкшркшлшс (Lonicera xylosteum), varjútшvis (Rhamnus cathartica), széleslevelű bordamag (Laserpitium latifolium), erdei hajperje (Hordelymus europaeus), fehér madársisak (Cephalanthera damasonium), piros madársisak (Cephalanthera rubra).

Fenyvesek a homokon és a laza homok gyepein, melynek képviselői: erdeifenyő (Pinus sylvestris), kocsánytalan tölgy (Quercus petraea), kocsányos tölgy (Quercus robur), rezgő nyár (Populus tremula), közönséges nyír (Betula pendula), sáspáfrány (Pteridium aquilinum), erdei sédbúza

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

(*Avenella flexuosa*), parlagi macskatalp (*Antennaria dioica*), csarab (*Calluna vulgaris*), csinos ernyőskörtike (*Chimaphila umbellata*), vörös áfonya (*Vaccinium vitis-idaea*).

III.1.8.2. Fauna

Az állatföldrajz szempontjából (Jedlička, L., Kalivodová, E. in SzK atlasza, 2002) értékelt terület felosztható a szárazföldi biociklus integrálása szerinti pusztai tartományra - pannóniai szakasz (Dumaneti- és Bori-alföld) és a lombhullató erdőtartományba - kárpátaljai szakaszba (Kis-Kárpátok).

A limnikus biociklus zoogeográfiai felosztása szerint (Hensel, K., Krno, I. in SzK atlasza, 2002) az állatvilág a pontokaszpikus tartomány, dunamenti körzetének nyugat szlovákiai részéhez tartozik.

Az értékelt terület faunája változatos, amelyet az élőhelyek sokfélesége, a terület nagysága és viszonylag nagy töredezettsége feltételez. A területen több védett és jelentős állatfaj található.

Védett és jelentős emlősök és madarak: európai vidra (*Lutra lutra*), kis őrgébics egyedülálló fészkei (*Lanius minor*), kékbegy (*Luscinia svecika*), gyurgyalag (*Merops apiaster*).

Védett és jelentős szárazföldi gerinctelen fajok: imádkozó sáska (*Mantis religiosa*), fűrészeslábú szöcske (*Saga pedo*), óriás énekeskabóca (*Tibicina haematodes*), remetebogár (*Osmodrema eremita*), havasi cincér (*Rosalia alpina*), tundrasáska (*Stethophyma grossum*), hegyi énekeskabóca (*Cicadetta montana*), nagy szarvasbogár (*Lucanus cervus*).

Védett és jelentős vízi gerinctelen fajok: lápi szitakötő (*Leucorrhinia pectoralis*), erdei szitakötő (*Ophiogomphus cecilia*), dunavirág (*Ephoron virgo*), kérész (*Heptagenia coreulans*), sárgás szitakötő (*Stylurus flavipes*), álkérész (*Isoperla obscura*).

A hüllők és a kétélűek fontos fajai állatföldrajzi és növénytanilag szempontból: erdei sikló (*Elaphe longissima*), rézsikló (*Coronella austriaca*), mocsári béka (*Rana arvalis*), erdei béka (*Rana dalmatina*), gyepi béka (*Rana temporaria*), kecskebéka (*Rana sp.*), zöld levelibéka (*Hyla arborea*), fali gyík (*Podarcis muralis*), foltos szalamandra (*Salamandra salamandra*).

Állatföldrajzilag és növénytanilag jelentős halfajok: lápi póc (*Umbra krameri*), ponty (vadon élő (*Cyprinus carpio*)), tengeri tarka géb (*Proterorhinus marmoratus*), petényi-márna (*Barbus peloponnesius*), réti csík (*Misgurnus fossilis*), szivárványos ökle (*Rhodeus amarus*).

III.1.8.3. Az ökológiai stabilitás területi rendszere

Pozsony megye ökológiai stabilitásának regionális területi rendszerére (RÚSES) vonatkozó javaslat a következő dokumentumokon alapul: RÚSES Pozsony - vidék (Staníková, és társai, 1993), RÚSES Pozsony (Králik és társai, 1994), RÚSES Galanta (Liška és társai 1994), RÚSES Dunaszerdahely (Izakovičová, és társai 1994), RÚSES Pozsony - vidék – erdőháti körzet (Regioplán, 1995), NRÚSES RÚSES Pozsony - vidék – erdőháti körzet (Regioplán, 1995). Ezek a dokumentumok egyben az ÚPN-R Pozsony megye RÚSES tervének alapjául is szolgáltak ((Aurex, spol. s r.o., 1998)), amelyen belül az említett dokumentációt újraértékeltek, és az egységes módszertannak megfelelően az ÚSES egyes kompozíciós elemeit korrigálták. A 2000 és 2001 közötti időszakban frissítették a szubregionális ÚSES egységes tervét (GNÚSES) és beépítették Szlovákia területfejlesztési koncepciójába (KURS) 2001. A GNÚSES frissítést később beépítették az "Ökológiai stabilitás területi rendszereinek megvalósítása (ÚSES) – A regionális ÚSES elemeinek frissítése" dokumentumba, amely Pozsony városára, valamint a Malackai, Bazini és Szenci járásokra vonatkozott, és amelyet a Szlovák Környezetvédelmi Hivatal dolgozott fel 2005 és 2006 között. Ezek azonban olyan dokumentumok, amelyeket nem vitattak meg és nem hagytak jóvá megfelelően, ennek eredményeként nem képeznek kötelező alapot a területfejlesztési terv kidolgozásához. Ugyanakkor a RÚSES elemeinek javaslata a Regionális ÚSES elemeinek frissítésén belül már tükrözi azokat a változásokat, amelyek a 2000-2001 közötti GNÚSES frissítés

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

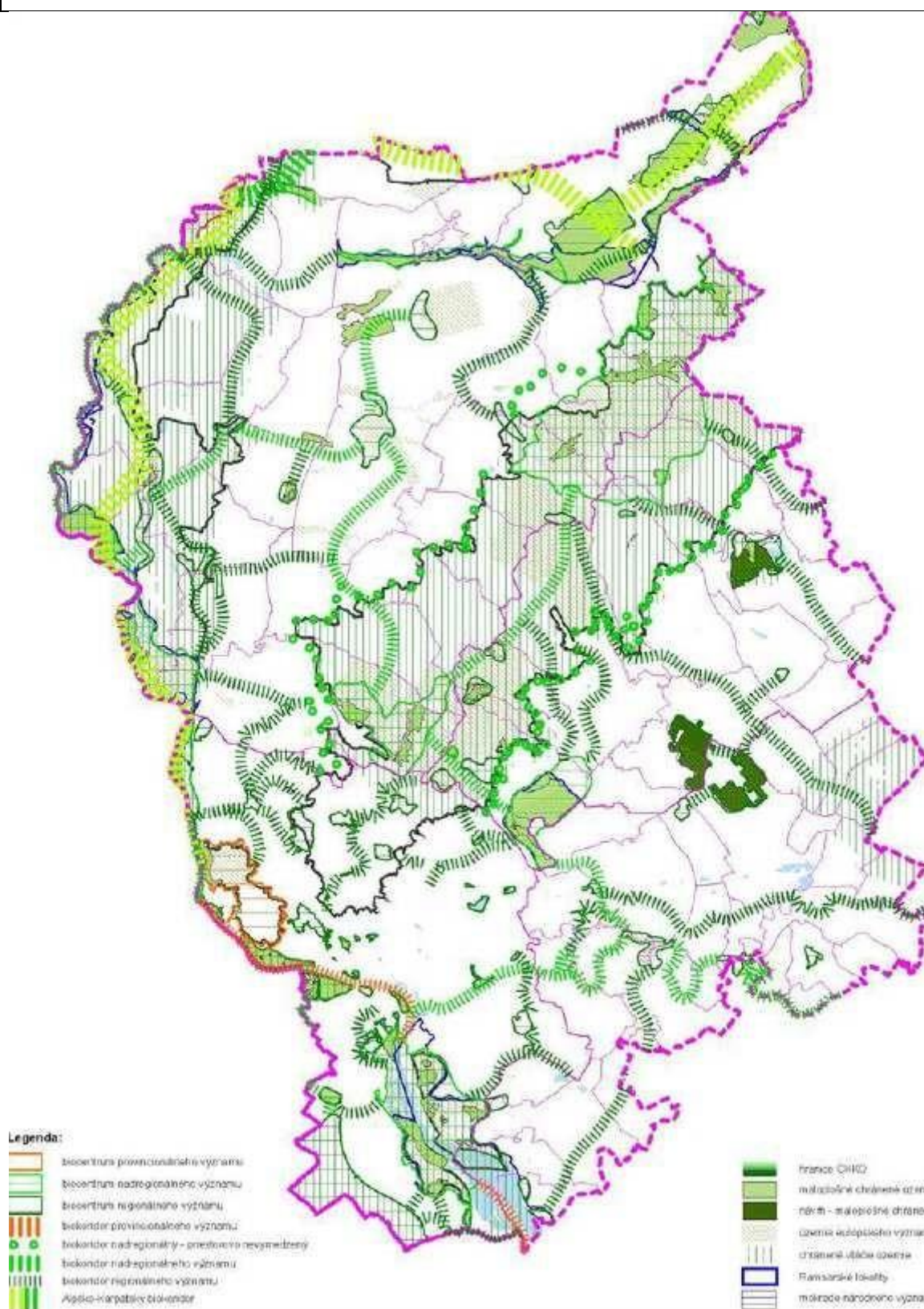
alapján történtek, és amelyeket már a KÚRS (2001) is magában foglalt. A javaslatok a fenti tényeken kívül figyelembe veszik az ÚSES aktualizált vetületét a Szlovák Köztársaság atlaszában is (SzK Környezetvédelmi Minisztériuma, Szlovák Környezetvédelmi Hivatal, 2002) és a másodlagos tájszerkezet valós helyzetét a vizsgált területen. A Malackai, Bazini, Szenci, Pozsonyi járások számára az ökológiai stabilitás regionális területi rendszerének frissítését dolgozzák újra jelenleg (Az ökológiai stabilitás regionális területi rendszereinek dokumentumainak feldolgozása a zöld infrastruktúra kiépítésének javaslati szabályozásának kiindulópontjának megalkotása érdekében megnevezésű projekten belül (RÚSES II) (<https://www.sazp.sk/projekty-eu/ruses-ii.html>)).

Az ÚSES elemei BSK területén, amelyek forrása: Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.:

Tartományi jelentőségű biocentrumok (PRBc)		
Dévényi-tető	Moravai-Thaya ártér	
Szubregionális jelentőségű biocentrumok (NRBc)		
Abrod	Fehér-hegység (Roštín)	Pozsonyi ártér
Alsómorvai-ártér	Rudava	Súr
Regionális jelentőségű biocentrumok (RBc)		
Bažantnica	Bezodné	Bežnisko
Fehér-víz - javaslat	Bogdalický vrch	Ciglad
Ördöghegy	Vöröskereszt	Dévény
Dévényi-tó	Dlhé dielce	Draždiak
Berek	Horský park	Várhegy
Hrubá pleš	Hrubý vrch	Jasenácke
György-tó	Szemet – Okružle	Kalná
Kalvária	Kamenáče	Egyházhely – Pozsonyhidegkút
Király-völgy	Ľadová vodaň	Lindava
Maholán	Machnáč	Kis-sziget
Martinský erdő – Senkőci berek – Vříšky	Mláka	Vizes-erdő
Nad Jurom	Nad Šenkárou	Nové košariská – bányató
Ostré rúbanisko	Pečenský erdő	Pekná cesta
Pod Pajštúnom	Pri Štachte	Prievoz – Verekyne
Rašeliniská Cerová	Oroszvár	Sihoť
Sitina	Szláv-sziget	Sobroš
Bagoly-erdő	Šmolzie – Rozporec	Šprinclov majer
Šranek	Súri-sziget	Táborisko
Tanieriky – erdőcske	Vajnorka	Pozsonyszőlősi-völgy
Kárpáthalas – Silard	Vízforrás - Pozsonypüspöki - új Bc tervezés	Zbojníčka – Panský erdő
Zlatá studnička – Lambašská vyvieračka	Aranyhomok	Železná studnička 1. és 2. halastó
Železná studnička 3. és 4. halastó		

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
Tartományi jelentőségű biokorridorok (PRBk)		
Dévénytető – Dévény – Hainburgi dombok biokorridor	Dunai biokorridor	Kis-Kárpátok biokorridor
Tartományi jelentőségű biokorridorok (NRBk)		
Morva-folyó ártere biokorridor	Pozsonyi ártér – Nezider-tó biokorridor	Duna – Rajka – Dunacsún – Oroszvár – Horvátjáfalu – Bažantnica – Pečenský les biokorridor
Biokorridor Kis-Kárpátokban DK lejtőin	Biokorridor Kis-Kárpátokban ÉNY lejtőin	Kis-Duna biokorridor
Pod Pajštúnom – Súr – Kis-Duna biokorridor	Strmina – Súr – Kis-Duna biokorridor	
Regionális jelentőségű biokorridorok (RBk)		
Biela voda biokorridor	Čertov kopec – Trnianska dolina – Dolné Čady biokorridor	Feketevíz biokorridor
Biokorridor Devínska Kobyla – Malé Karpaty	Biokorridor Devínska Kobyla – Marchfeld	Duna – Kis-Duna biokorridor
Hajdúky, Vysoká – Sušiansky berek biokorridor	Hajdúky, Vysoká – Voderady biokorridor	Horvát-ér biokorridor
Horvátjáfalui-ér – Bažantnica biokorridor	Ľadová voda biokorridor	Lakšári-patak biokorridor
Lamacs – Dévénytető biokorridor	Limpaki-patak – Súr biokorridor	Malina biokorridor
Miava-Rudava biokorridor	Struha-patak biokorridor	Forévi-patak biokorridor
Rudavkai biokorridor	Rudavai biokorridor	Silard – Martinský les – Senkőci berek biokorridor
Stará Mláka biokorridor	Stará Mláka biokorridor	Stomfai-patak biokorridor
Šmolzie – Egyházfa – Pozsonyhidegkút - Rudava biokorridor	Súr – Senkőci berek biokorridor	Pozsonypüspöki vízforrás – Kis-Duna – RBc č. 30 biokorridor
Vydrícai biokorridor	Zohori-csatorna biokorridor	

21-es ábra: A RÚSES elemek folyamata - BSK területi sémája



Forrás: Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o. módosított

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

III.1.9. Tájjellemzők

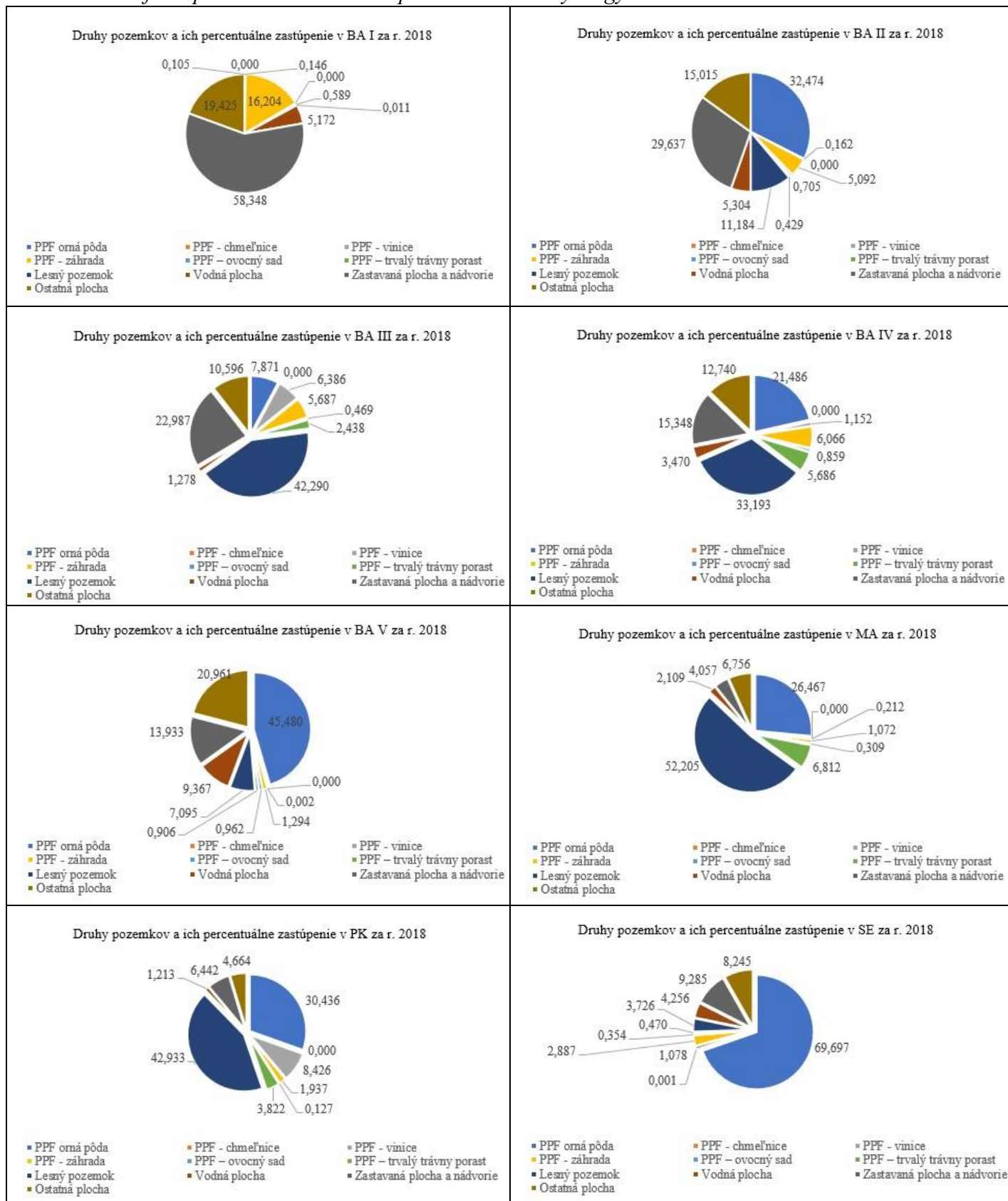
Az aktuális tájszerkezetet a földtípusok szerint az alábbi táblázat és grafikonok mutatják.

34-es táblázat: A vizsgált terület szerkezete a földtípusok szerint a 2018-as, 2000-es években hektárokból megadva az egyes járások számára

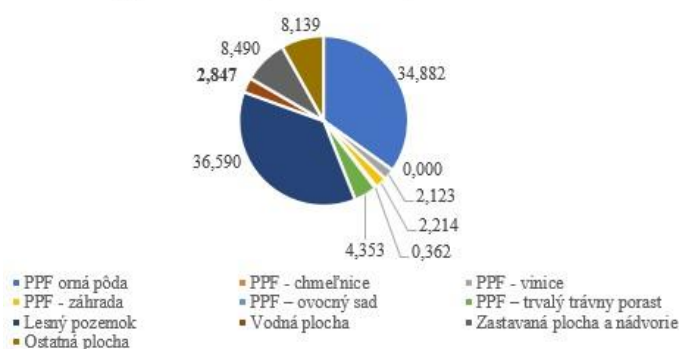
	BSK [km²]			PO I [km²]			PO II [km²]			PO III [km²]			PO IV [km²]			PO V [km²]			Malacka [km²]			Bazin [km²]			Szend [km²]		
	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%
Teljes terület	2052,6	2052,5	100,0	9,6	9,6	100,0	92,5	92,5	100,0	74,7	74,6	100,1	96,7	96,6	100,0	94,2	94,2	100,0	949,6	949,6	100,0	375,5	375,5	100,0	359,9	359,9	100,0
PP összesen	901,8	960,6	93,9	1,6	1,8	89,9	35,9	41,3	87,0	17,1	18,7	91,0	34,1	37,0	92,0	45,8	49,0	93,4	331,1	342,9	96,6	168,0	175,1	96,0	268,1	294,7	91,0
PP - termőföld	716,0	764,5	93,7	0,0	0,0	86,1	30,0	34,0	88,3	5,9	6,5	90,7	20,8	26,3	79,1	42,8	45,4	94,4	251,3	254,3	98,8	114,3	121,2	94,3	250,8	276,9	90,6
PP- komlósföld	0,0	0,0	431,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
PP - szőlőskert	43,6	47,9	91,0	0,0	0,0	76,6	0,1	0,2	76,5	4,8	6,5	73,6	1,1	0,8	132,0	0,0	0,0	89,3	2,0	2,6	78,7	31,6	33,0	95,8	3,9	4,6	85,2
PP - kert	45,4	45,4	100,2	1,6	1,7	90,8	4,7	5,4	88,0	4,2	4,1	102,5	5,9	5,9	99,4	1,2	1,2	100,8	10,2	10,4	97,5	7,3	7,1	102,3	10,4	9,5	109,1
PP – gyümölcsös	7,4	12,9	57,7	0,0	0,0	0,0	0,7	1,1	57,1	0,3	0,8	41,9	0,8	1,2	71,7	0,9	1,8	51,3	2,9	5,3	55,1	0,5	0,8	57,5	1,3	1,8	70,5
PP – TTP	89,4	89,7	99,6	0,1	0,1	74,2	0,4	0,6	65,5	1,8	0,8	218,6	5,5	2,3	236,8	0,9	0,7	127,7	64,7	72,0	89,8	14,4	13,0	110,6	1,7	2,0	86,6
NP összesen	1150,8	1091,9	105,4	8,0	7,8	102,4	56,5	51,2	110,5	57,6	55,9	103,1	62,6	59,5	105,1	48,4	45,2	107,1	618,4	606,8	101,9	207,5	200,4	103,5	91,8	65,2	140,8
NP – Erdei terület	751,1	754,8	99,5	0,0	0,0	52,0	10,3	10,5	98,4	31,6	31,6	100,0	32,1	32,3	99,5	6,7	6,7	99,2	495,7	499,0	99,3	161,2	161,1	100,1	13,4	13,7	98,2
NP – vízfelület	58,4	55,9	104,6	0,5	0,5	100,9	4,9	5,8	84,6	1,0	1,0	98,9	3,4	3,3	100,6	8,8	4,2	211,7	20,0	20,0	100,0	4,6	4,5	100,4	15,3	16,5	92,6
NP – beépített terület és udvar	174,3	140,5	124,0	5,6	5,1	110,7	27,4	20,0	137,4	17,2	13,8	124,6	14,8	11,6	127,9	13,1	10,1	129,8	38,5	31,4	122,5	24,2	22,1	109,6	33,4	26,5	125,9
NP – egyéb terület	167,1	140,7	118,7	1,9	2,2	83,7	13,9	14,9	93,0	7,9	9,5	82,9	12,3	12,4	99,7	19,7	24,1	81,8	64,2	56,2	114,1	17,5	12,8	137,3	29,7	8,5	349,1

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

22-es ábra: A földtípusok és százalékos képviselőjük Pozsony megyében 2018



Druhy pozemkov a ich percentuálne zastúpenie v BSK za r. 2018



BSK az uralkodó földtípus a mezőgazdasági földterületek, amelyek 2018-ban a terület 43,9%-át tették ki, őket követik az erdőterületek 36,59%-kal, a beépített területek és az udvarok 8,49%-kal, és az egyéb területek pedig a 8,1%-kal. A PP főként termőföldekből áll, amelynek területe 34,9%-ot tesz ki. Az Pozsony I.-V. járásokban a legnagyobb a beépített területek aránya. A legtöbb beépített terület Pozsonyi I. járásban van. A termőföldek (és ezáltal a mezőgazdasági területek is) túlnyomó részt a Malackai, Bazini és Szenci járásokban található. A Malackai járásban található a legnagyobb arányban erdei terület. Az egyes járások méretéhez viszonyítva a Pozsony II., a Pozsony III. és a Bazini járásban szintén jelentős erdőterület található. Pozsony megye földterületeinek fejlődése minden járásában megegyezik a Szlovák Köztársaság földterületeinek fejlődésével, megfigyelhető a mezőgazdasági földterület arányának csökkenése. A mezőgazdasági földterületek csökkenésének oka elsősorban a földterületek nem mezőgazdasági célú felhasználása.

III.1.10. Települések

Pozsony megye területe 2 052,6 km² (<http://datacube.statistics.sk>).

Ezen a területen az állandó lakosok száma 2017. június 30-án 646 365 volt. BSK 8 járásból áll (Pozsony I-V, Malacka, Bazin, Senc).

BSK fejlődésének nemzeti és szubregionális összefüggései

Az 1990 után bekövetkezett politikai, gazdasági és társadalmi változások fokozatosan megváltoztatták a lakosság, valamint más entitások térbeli viselkedését is. A térbeli viselkedés az entitások állandó vagy ideiglenes migrációját jelenti a teljes települési rendszeren belül. A határkorlátok feloldásával az egyes entitások migrációja gyakorlatilag az egész Európai Unióra kiterjedt.

A múlt század 90-es évek második felében és az elmúlt évtizedben Pozsony megye területén, Pozsony városa közelében erőteljesebb szuburbanizációs tendenciákat figyeltek meg (a lakhatás és a gazdasági tevékenységek áthelyezése a városból a külvárosba). Velük egyidejűleg koncentrációs-dekoncentrációs tendenciák is megfigyelhetők (az alanyok bevándorlása más területekről Pozsony külvárosaiba - a pozsonyi agglomerációba).

Már a kilencvenes évek első felében megkezdődött a kiköltözés Pozsony elővárosaiba. Fokozatosan néhány gazdasági tevékenység is áttelepült. Új logisztikai és bevásárlóközpontok épülnek. Az új gazdasági és üzleti központok építése Pozsony fő útvonalai mentén zajlik, főleg Senc és az Erdőhát-alföld irányába.

Annak ellenére, hogy a külvárosi településeken fokozatosan új munkalehetőségek jönnek létre, ezek nem fedezik a meglévő gazdaságilag is aktív népesség igényét, ráadásul az új, gazdaságilag aktív népesség továbbra is a regionális központok felé munkaorientált, különösen Pozsony felé. Ennek eredményeként aránytalanul növekszik a Pozsony irányába tartó közlekedés iránti igény,

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

különösen a közúti közlekedés vonatkozásában, amely sok esetben nem képes kielégíteni a város és az elővárosok közötti reggeli és esti migrációs áramlást.

Pozsony városa közelében a szuburbanizációs tendenciák tükröződnek a körülötte lévő városokban is, amelyek különálló városi egységek. Intenzív agglomerációs kapcsolatok alakulnak így ki Pozsony városa és a régió többi városa között. Pozsony városának szuburbanizációs és agglomerációs hatásai kezdenek megnyilvánulni a szomszédos országokban - az Osztrák Köztársaságban és Magyarországon is. (Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.)

BSK fejlődésének regionális összefüggései

Pozsony városa nagy urbanizációs potenciállal rendelkezik, és más nagyvárosokhoz hasonlóan természetesen terjeszkedik az elővárosaiba. Pozsony városa közelében egy másik jelenség is megfigyelhető, mégpedig az a tény, hogy a kilencvenes évek végétől az elővárosokra irányuló beruházások lokalizációjának említett térbeli trendjei mellett a városban is egyre nagyobb és nagy befektetési építkezések tendenciája kezdett intenzíven megnyilvánulni (reurbanizáció). Az új befektetési építkezések, ill. a már bejegyzett tervek, nagyrészt a város területén, a közigazgatási kerület peremterületeire irányulnak. Megépítésük így közvetlenül és közvetetten is érinti a város vonzáskörzetében lévő környező településeket, valamint a távolabbi településeket is, amelyekből könnyen megközelíthető a város.

Pozsony megye fő fejlődési irányait a sugárirányú közlekedési rendszer adja, amelyet alapvetően geomorfológiai viszonyai határoznak meg. Eddig a Pozsony - Szenc és az erdőhátú sáv Pozsony - Malacka irányban fejlődött a legjobban. Lassabb tempóban fejlődött a kis-kárpátoki Pozsony - Bazin - Modor sáv és a csallóközi Pozsony - Somorja sáv. Ebben a kettőben ez valószínűleg a talajvédelemből adódó bonyolultabb területfejlesztési feltételeknek köszönhető. Ez a négy fő fejlődési irány Pozsony város körül szabadon vezet Pozsony megye négy jellegzetes természeti területére és települési rendszerébe. Ezek az Erdőhát, a Kis-Kárpátok keleti lábai, a Kis-Duna és a Csallóköz területe. Ezen területek mindegyikének megvannak a sajátos természeti és geomorfológiai feltételei a települési tevékenységek fejlesztéséhez. Ezek a területek közigazgatási körzeteket is alkotnak, a Kis-Duna és a Csallóköz területe viszont közösen a Szenci járásban található. A települési rendszer szempontjából mindegyik térség képviselteti magát egy közepesen nagy járási várossal, Malackával, Bazinnal és Szencsel, kivéve a csallóközi térséget, melynek logikai és természetes központja Somorja városa, amelyik kívül esik Pozsony megye határain. Ezeknek a területeknek a vidéki településein is megmutatkoznak a történelmileg kifejlődött gazdasági tevékenységekből - mezőgazdaság, szőlőtermesztés - adódó jellegzetességek.

Erdőhát területét Pozsony megyében a Malackai járás képviseli. Erre a területre jellemzőek a homokdűnék, fenyvesek, lápok és a Morva-folyó. Két város, Malacka és Stomfa, valamint számos falu őrzi a vidék eredeti hangulatát.

A Kis-Kárpátok régióját a Bazini járás alkotja. A Kis-Kárpátok lábánál található északkeleti irányú fő települési sávot Pozsony felől elsősorban Szentgyörgy, Bazin és Modor városok, valamint más kisebb bortermelő falvak alkotják. A Dunamenti-síkság irányába a D1-es autópálya ill. az I / 61-es út vonalán olyan települések fekszenek, mint Tótgurab, Horvátgurab, Hattyúpatak, Senkőc, Pozsonysárfő, Kárpáthalas, Gidrafa, Báhom.

A harmadik járást - a Szenci járást - a települési rendszer szempontjából két jellegzetes települési zóna alkotja.

Az úgynevezett szenci sávot a D1-es autópálya mentén fekvő települések alkotják (Pozsonyivánka, Cseklész, Magyarbél, Szenc egészen Csatajig. Délkeleti irányban az I / 61-es út és a Duna között található egy települési sáv, mely a III. osztályú utak mentén alakult ki a Pozsony – Dunahidas - Fél

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

/ Csallóközsütörtök (Dunaszerdahelyi járás) irányban. A Csallóköz irányába tartó második sáv az I / 63-as út mentén halad Pozsony - Csölle - Dénesdortcsmisérd irányába.

(Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.)

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSIÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

III.1.11. Demográfia

Az 1970-es népszámláláskor Pozsony megye lakosainak száma 459 975, 2008-ban (december 31-i állapot szerint) 616 578 lakos volt, vagyis a népesség 2008-ra 156 603 fővel (azaz 34%-kal) nőtt 1970-hez képest. A lakosok számának növekedése a legnagyobb mértékben az 1970-1980-as években történt (a megye lakóinak száma 83 825 lakossal, azaz 18,2%-kal nőtt). A következő évtizedben (1980-1991) a népesség száma 62 551 lakossal nőtt, azaz 11,5%-kal. Az 1991–2001-es években a régió népessége 7 336 fővel csökkent, viszont a 2001–2008-as időszakban újra 17 563 fővel nőtt, ami kitartott 2018-ig.

Az alábbi táblázat áttekintést nyújt a népesség állapotáról és mozgásáról BSK és BSK járásainak szintjén a 2000, 2010, 2018 években a Szlovák Köztársaság Statisztikai Hivatalának adatai szerint.

35-ös táblázat: A népesség állapota és mozgása BSK a 2000, 2010, 2018 években

	középtértek			Élve születettek			Elhunytak			Természetes szaporulat, (-fogyás)			Beköltöztek			Elköltöztek			Migrációs egyenleg			Teljes szaporulat, (-fogyás)		
	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018
BSK	617196	625715	655198	4895	7567	8572	5839	5957	6284	-944	1610	2288	4180	7779	10447	3169	3409	3975	1011	4370	6472	67	5980	8760
PO I	45879	40782	40802	362	444	454	712	534	501	-350	-90	-47	1162	1468	1517	1205	1120	985	-43	348	532	-393	258	485
PO II	111787	113356	115345	889	1447	1586	1239	1216	1314	-350	231	272	2168	3237	3338	2011	2579	2877	157	658	461	-193	889	733
PO III	63413	63540	67225	467	768	949	823	841	774	-356	-73	175	1420	2066	2994	1280	1510	1698	140	556	1296	-216	483	1471
PO IV	98280	96888	96956	852	1093	1199	706	809	892	146	284	307	1859	2559	2483	1848	2154	2320	11	405	163	157	689	470
PO V	128518	117439	110737	830	1411	1496	609	778	920	221	633	576	1804	1955	2564	2327	3167	2999	-523	-1212	-435	-302	-579	141
Malacka	64111	69530	73591	590	780	823	674	696	718	-84	84	105	824	1202	1657	463	548	776	361	654	881	277	738	986
Bazin	54171	59178	64177	448	702	841	534	529	569	-86	173	272	762	1153	1554	430	546	767	332	607	787	246	780	1059
Szenc	51037	65002	86365	457	922	1224	543	554	596	-85	368	628	1060	3045	4076	484	691	1289	576	2354	2787	491	2722	3415

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

Pozsony megye népessége elsősorban a népesség migrációjának növekedésének köszönhető. Számszerűen a Pozsony II. járás volt a legnagyobb 2018-ban, amelynek lakói a megye népességének 17,6% -át tették ki, ezt követi a Pozsony V. járás (16,9%) és a Pozsony IV. járás (14,8%). A népesség szerint a legkisebb járás a Pozsony I. járás (6,23%).

36-os táblázat: BSK népsűrűsége a 2000, 2010, 2018 években

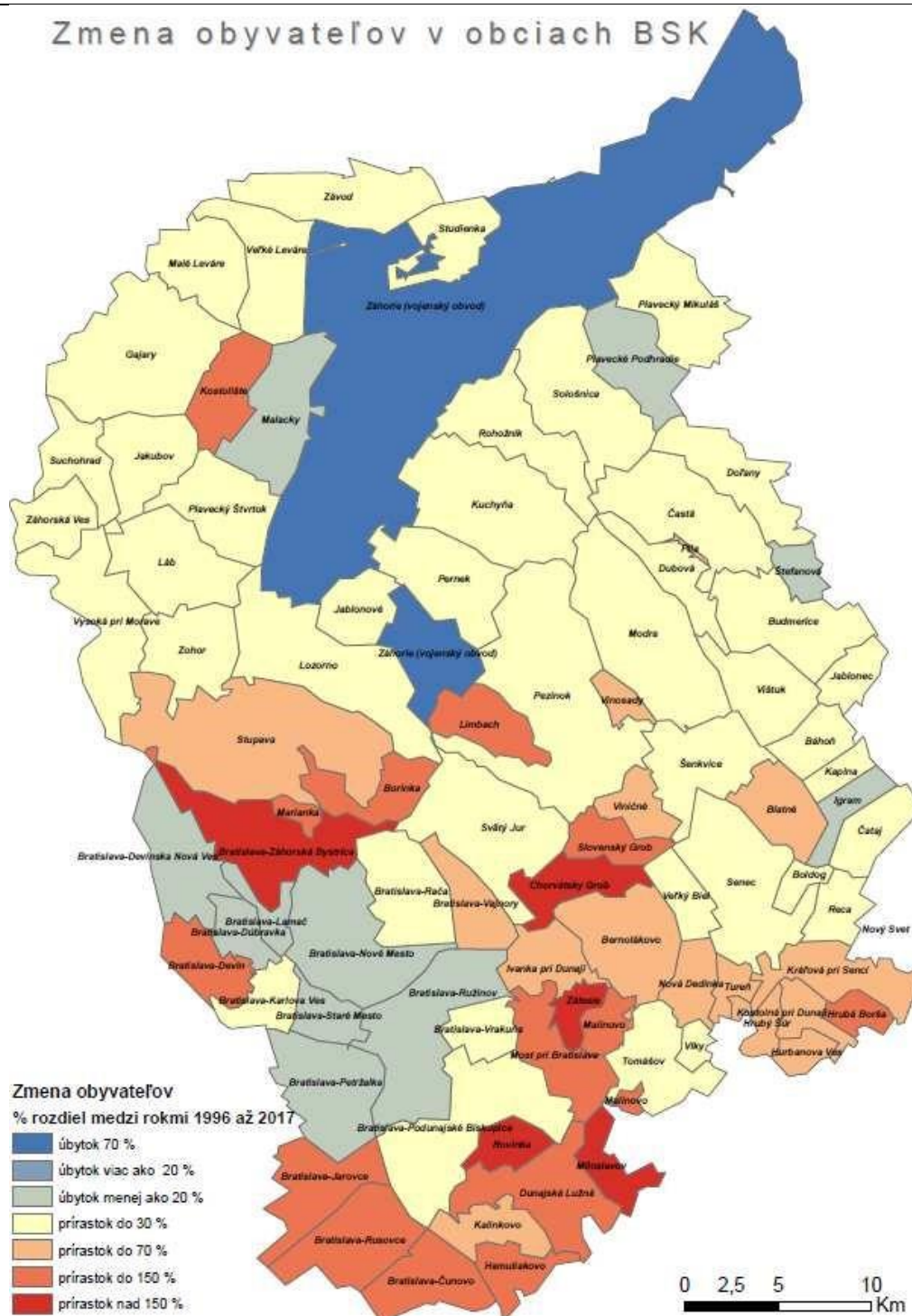
	A népesség állapota december 31-én			Népsűrűség km ² -ben megadva		
	2000	2010	2018	2000	2010	2018
BSK	617049	628686	659598	300,66	304,91	319,21
PO I	45687	41086	41095	4784,82	4253,75	4259,85
PO II	111599	113764	115653	1207,65	1225,62	1246,47
PO III	63400	63866	67913	849,83	851,04	899,6
PO IV	98303	97092	97261	1017,2	1001,97	1003,73
PO V	128356	116993	110642	1364,61	1246,92	1176,89
Malacka	64202	69936	73985	67,51	73,25	77,4
Bazin	54282	59547	64697	144,24	157,61	170,87
Szenc	51220	66402	88052	141,77	180,71	239,92

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

BSK-n belül a legsűrűbben lakott járás Pozsony I. járás (4259,85 lakos / km²), amelyet a Pozsony II (1246,47 lakos / km²), és Pozsony V. (1176,89 lakos / km²) járások követnek. A megyei átlag (319,21 lakos / km²) alatt található a Szenci (239,92 lakos / km²), a Bazini (170,87 lakos / km²) és a Malackai (77,4 lakos / km²) járás.

A múlt század kilencvenes éveinek végétől napjainkig terjedő településfejlesztés szempontjából szuburbanizáció figyelhető meg, ami ház- és lakásépítésben nyilvánult meg elsősorban a Pozsony közigazgatási határához legközelebb eső településeken (Tótgurab, Horvátgurab, Szentgyörgy, Pozsonyivánka, Csölle stb.), valamint a vonzó természeti környezetben elhelyezkedő falvakban (például Limpak) és a ház- és lakásépítés szempontjából már korábban is érdekes településeken, mint például az összes járási város, vagy akár Dénesdórcsmisérd is vagy hasonló. (Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.)

23-as ábra: BSK településeinek népességének változása, % különbség 1996 és 2017 között



Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019 in PUM BSK

A megfigyelt 1996 és 2016 közötti időszakban Záhorie településen több mint 70% -os népességsökkenés történt, 20%-nál kevesebb csökkenést regisztráltak a következőkben: PO-Pozs, PO-Förév, PO-Óváros, PO-Újváros, PO-Lamacs, PO-Pozsonyhídegkút, PO-Dévényújfalú, Igrám, Istvánkirályfalva, Detrekőváralja, Malacka. A legnagyobb népességnövekedést ebben az időszakban, amely meghaladja a 150%-ot, itt regisztrálták: Csölle, Annamajor, Tökéssziget, Horvátgurab, PO-Pozsonybeszterce. A népesség 150%-ig történő növekedését a következő települések érték el: PO-Horvátjáfalu, PO-Oroszvár, PO-Dunacsún, Gutor, Dénesdortocsmisér, Éberhárd, Dunahidas, Nagyborsa, PO-Dévény, Máriavölgy, Pozsonyborostyánkő, Limpak, Tótgurab, Egyházhely. A következő települések növekedése legfeljebb 70%-os volt: Szemet, PO-Pozsonyszőlős, Pozsonyivánka, Cseklész, Dunaújfalú, Zonctorony, Királyfa, Egyházfa, Hegysúr,

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Hurbanfalva, Hattyúpatak, Pozsonysárfő, Csukárd-Terlény, Stommfa, Gidrafűrész. BSK többi településénél az 1996 és 2016 közötti időszakban a lakosság 30% -ának növekedését figyelték meg.

37-es táblázat: BSK populációjának korszerkezete a 2000, 2010, 2018 években

	A gazdaságilag még nem aktív életkorú lakosság aránya [%]			A gazdaságilag aktív életkorú lakosság aránya [%]			A gazdaságilag már nem aktív életkorú lakosság aránya [%]			Átlagéletkor			Öregedési index		
	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018
BSK	15,64	13,4	17,16	72,26	73,72	66,08	12,1	12,87	16,76	37,89	40,11	40,92	77,4	96,03	97,67
PO I	12,6	11,75	15,94	66,22	69,37	62,9	21,19	18,88	21,16	43,26	44,14	43,5	168,2	160,59	132,71
PO II	14,71	12,85	16,17	69,95	70,53	64,85	15,34	16,63	18,98	40,24	41,59	42,15	104,23	129,46	117,41
PO III	13,49	12,61	16,88	67,19	70,43	64,96	19,32	16,97	18,16	41,81	42,33	41,65	143,29	134,58	107,61
PO IV	18,75	13,37	16,01	71,41	73,08	65,94	9,84	13,55	18,05	36,75	39,99	41,61	52,49	101,36	112,74
PO V	13,56	11,12	15,81	81,54	81,96	68,11	4,9	6,92	16,08	34,6	39,29	41,57	36,14	62,19	101,7
Malacka	17,8	15,19	17,69	70,57	73,25	67,19	11,62	11,56	15,12	36,32	38,52	39,84	65,28	76,06	85,46
Bazin	17,57	15,23	18,17	71,05	73,4	66,66	11,36	11,37	15,18	36,52	38,58	39,85	64,61	74,63	83,54
Szenc	17,46	16,7	21,05	70,77	72,28	66,26	11,77	11,02	12,69	36,96	37,58	37,66	67,43	65,96	60,3

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

Pozsony megye népességének korszerkezetére jellemző a gazdaságilag még nem aktív életkorú lakosság alacsonyabb aránya, míg a gazdaságilag már nem aktív életkorú lakosság magasabb aránya. Az átlagéletkor növekvő tendenciát mutat.

2018-ban BSK populációjának körülbelül 90%-a szlovák, körülbelül 4%-a magyar, körülbelül 1,2%-a cseh nemzetiségű volt, míg más nemzetiségű lakosok száma 1% alatt volt, és BSK népességének 3,2%-ának nem ismert a nemzetisége.

38-as táblázat: BSK népessége nemzetiségek szerint

	Összesen	Szlovák	Magyar	Roma	Ruszin	Ukrán	Cseh	Német	Lengyel	Orosz	Egyéb, nem ismert
BSK	659598	593219	25169	746	927	1502	8089	2049	1141	1062	20884
PO I	41095	35657	1287	41	60	119	714	360	103	134	2144
PO II	115653	102289	5577	121	205	299	1545	398	252	213	3727
PO III	67913	60997	1764	46	109	202	972	259	155	159	2213
PO IV	97261	88953	2366	60	186	203	1506	373	212	186	2641
PO V	110642	100987	3943	94	209	250	1365	286	198	184	2816
Malacka	73985	70013	458	207	36	107	732	97	68	47	1748
Bazin	64697	61652	395	122	47	91	544	120	37	56	1430
Szenc	88052	72671	9379	55	75	231	711	156	116	83	4165

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

III.1.12. A lakosság jelenlegi egészségügyi állapota

A geológiai szerkezet kivetülése eltérő geokémiai hátteret okoz, amelynek különböző (pozitív vagy negatív) hatása lehet az emberi egészségre. Fontos szerepet játszik a geológiai környezet antropogén szennyezése is. A jelenlegi kutatások szerint az emberi test másképp reagál a különböző geológiai szerkezetekre / geokémiai hátterekre. Különösen az üledékes és a karbonátos kőzetek jelentik azokat az alapvető kémiai elemeket, amelyek pozitívan befolyásolják az emberi egészséget. Másrészt a szilikát kőzetekre (vulkánok, gránit kőzetek és kristályos pala) jellemző, hogy hiányoznak belőlük az emberi egészséghöz szükséges kémiai elemek. Ezek a tények hatással lehetnek arra, hogy a Szlovák Köztársaság területén vannak olyan vidékek (járások, települések, települések csoportjai), ahol dokumentáltan alacsonyabb a helyben élő emberek születéskor várható élettartama a szlovák átlaghoz képest, és ahol megfigyelhetjük a különböző betegségek által

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

okozott megnövekedett halálozást (30 - 60%), különösen a kardiovaszkuláris és onkológiai betegségeknél. A természetesen adott geológiai környezet és a geológiai környezet antropogén szennyezésének a Szlovák Köztársaság lakosságának egészségi állapotára gyakorolt hatása a "Környezet geológiai összetevőjének hatása a Szlovák Köztársaság lakosságának egészségi állapotára" megnevezésű projekt keretében a kutatás és értékelés tárgyát képezi. (Fajčíková, K., Cvečková, V., Rapant, S., Dietzová, Z., Sedláková, D., Stehlíková, B., 2016, ŠGÚDŠ).

A felszín alatti vizekben / talajban lévő környezeti mutatók és az egészségügyi mutatók kapcsolatának jellemzése érdekében a mesterséges neurális hálózatok számításai révén a következőket határozták meg: a környezeti mutatók hatásának sorrendje az egyes egészségügyi mutatókra, a 10 legbefolyásosabb környezeti mutató határa és optimális értéke az értékelt egészségügyi mutatókhoz viszonyítva. A mesterséges ideghálózatok számításainak eredményei alapján az értékelt egészségügyi mutatók szempontjából a felszín alatti vizekben található Ca és Mg a legfontosabb, valamint a víz "keménysége" (Ca + Mg). Más értékelt környezeti mutatók sokkal kisebb hatással vannak az emberi egészségre.

A Szlovák Köztársaság területének geológiai felépítését a projekt keretében 8 fő egységre osztották. A javasolt építkezés területének szempontjából a geológiai környezet a karbonátos mezozoikumba és bazális paleogénbe van besorolva: főleg mészkővel, dolomitokkal, meszes kőzetekkel. A javasolt építkezés területén semmilyen vagy alacsony környezeti kockázat áll fenn a felszín alatti vizek és a talaj szennyezése miatt.

Az terület egészségügyi felosztását 39 negatív egészségi mutató alapján dolgozták ki. Ebből megállapították, hogy az egészségi állapot nagyon jó, jó, átlagos, romlott, kedvezőtlen.

Az alábbi táblázat áttekintést nyújt az értékelt környezeti mutatók minőségéről és az egészségügyi állapotról a negatív egészségi mutatók összessége alapján BSK egyes településein.

39-es táblázat: Az értékelt környezeti mutatók minőségének és az egészségügyi állapot áttekintése a negatív egészségi mutatók összessége alapján BSK egyes településein

Település	Vízminőség (A határértékeket meghaladó körny. mutatók)	Talajminőség (A határértékeket meghaladó körny. mutatók)	Egészségügyi állapot
PO I – PO IV járások			
Pozsony	Közepes szennyezettség (Fe, Mn, Cd)	Nem szennyezett	Jó
Malackai járás			
Pozsonyborostyánkő	Nem szennyezett	Nem szennyezett	Átlagos
Gajar	Nagyon magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mg, Fe, Mn, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Pozsonyalmás	Közepes szennyezettség (Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Nagyon jó
Nagyjakabfalva	Nagyon magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mg, Fe, Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos
Egyházhely	Közepes szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mg, Fe, Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Nagyon jó
Konyha	Nem szennyezett	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Láb	Magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Fe, Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos
Lozornó	Közepes szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos
Malacka	Közepes szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mg, Fe, Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Jó
Kislévárd	Magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mg, Fe, Mn, NO ₃ , As)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Romlott
Máriavölgy	Magas szennyezettség (NO ₃ , Cd)	Nem szennyezett	Átlagos
Pernek	Alacsony szennyezettség (Fe, Mn, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Jó
Detrekővára	Nem szennyezett	Nem szennyezett	Átlagos
Detrekőszentmiklós	Alacsony szennyezettség (ChSK _{Mn} , NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos
Detrekőcsütörtök	Magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Fe, Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Jó
Nádasfő	Alacsony szennyezettség (ChSK _{Mn})	Nem szennyezett	Nagyon jó
Széleskút	Nem szennyezett	Nem szennyezett	Átlagos
Szentistvánkút	Közepes szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos
Stomfa	Magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mn, NO ₃ , Cd)	Nem szennyezett	Átlagos
Dimvár	Nagyon magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mg, Fe, Mn, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Nagylévárd	Magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mg, Fe, Mn, NO ₃ , As)	Nem szennyezett	Átlagos
Nagymagasfalu	Nagyon magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Fe, Mn, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről			
Erdőhát	Közepes szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Nagyon jó
Magyarfalu	Nagyon magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Ca+Mg, Mg, Fe, Mn, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Jó
Pozsonyzávod	Közepes szennyezettség (ChSK _{Mn} , Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos
Zohor	Magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Fe, Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos
Bazini járás			
Báhony	Közepes szennyezettség (MIN, Ca+Mg, Mg, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Romlott
Gidrafa	Alacsony szennyezettség (Ca+Mg, Mg, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Cseszte	Nem szennyezett	Nem szennyezett	Átlagos
Ottóvölgy	Nem szennyezett	Alacsony szennyezettség (Cr)	Jó
Cserfalu	Nem szennyezett	Nem szennyezett	Jó
Halmos	Közepes szennyezettség (MIN, Ca+Mg, Mg, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Kedvezőtlen
Limpak	Alacsony szennyezettség (Mg – alacsonyabb érték, Mn)	Nem szennyezett	Átlagos
Település	Vízminőség (A határértékeket meghaladó körny. mutatók)	Talajminőség (A határértékeket meghaladó körny. mutatók)	Egészségügyi állapot
Modor	Nem szennyezett	Nem szennyezett	Jó
Bazin	Közepes szennyezettség (Fe, Mn)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Jó
Gidrafűrész	Nem szennyezett	Nem szennyezett	Romlott
Senkőc	Közepes szennyezettség (MIN, Ca+Mg, Mg, Fe, Mn, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Jó
Tótgurab	Magas szennyezettség (MIN, Ca+Mg, Mg, Fe, Mn, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Romlott
Istvánkirályfalva	Alacsony szennyezettség (Ca+Mg, Mg, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Szentgyörgy	Közepes szennyezettség (ChSK _{Mn} , Fe, Mn, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Hattyúpatak	Magas szennyezettség (MIN, ChSK _{Mn} , Ca+Mg, Mg, Fe, Mn, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Csukárd-Terlény	Magas szennyezettség (ChSK _{Mn} , Fe, Mn, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Kárpáthalas	Alacsony szennyezettség (Ca+Mg, Mg, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Szenci járás			
Cseklész	Közepes szennyezettség (Ca+Mg, Mg, Fe, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Pozsonysárfő	Közepes szennyezettség (MIN, Ca+Mg, Mg, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Pozsonybologfa	Közepes szennyezettség (Ca+Mg, Mg, NO ₃)	Nem szennyezett	Nagyon jó
Csataj	Közepes szennyezettség (MIN, Ca+Mg, Mg, NO ₂ , NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Romlott
Horvátgurab	Magas szennyezettség (MIN, Ca+Mg, Mg, Fe, Mn, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Dénesdorcsmisérd	Nem szennyezett	Nem szennyezett	Átlagos
Gutor	Nem szennyezett	Nem szennyezett	Átlagos
Nagyborsa	Közepes szennyezettség (Mg, Mn, NO ₂ , NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos
Hegysúr	Közepes szennyezettség (Mg, Fe, Mn)	Nem szennyezett	Jó
Hurbanfalva	Közepes szennyezettség (Mg, Fe, Mn)	Nem szennyezett	Kedvezőtlen
Igrám	Közepes szennyezettség (MIN, Ca+Mg, Mg, NO ₂ , NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Pozsonyivánka	Közepes szennyezettség (Ca+Mg, Mg, Fe, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Átlagos
Szemet	Alacsony szennyezettség (Fe, Mn)	Nem szennyezett	Átlagos
Erzsébetkapolna	Közepes szennyezettség (MIN, Ca+Mg, Mg, NO ₂ , NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Jó
Egyházfa	Közepes szennyezettség (Mg, Mn)	Nem szennyezett	Jó
Királyfa	Közepes szennyezettség (Mg, Mn, NO ₂ , NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos
Éberhárd	Alacsony szennyezettség (Mg, Mn)	Nem szennyezett	Átlagos
Annamajor	Alacsony szennyezettség (Mg, NO ₃)	Nem szennyezett	Jó
Dunahidas	Alacsony szennyezettség (Mg, NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos
Dunaújfalva	Alacsony szennyezettség (Mg, Mn, NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos
Réte	Közepes szennyezettség (Ca+Mg, Mg, Mn, NO ₂ , NO ₃)	Nem szennyezett	Kedvezőtlen
Csölle	Nem szennyezett	Nem szennyezett	Átlagos
Szenc	Alacsony szennyezettség (Ca+Mg, Mg, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Jó
Fél	Közepes szennyezettség (Mn)	Nem szennyezett	Átlagos
Zonctorony	Alacsony szennyezettség (Mg)	Nem szennyezett	Átlagos
Magyarbél	Közepes szennyezettség (MIN, Ca+Mg, Mg, Fe, NO ₃)	Alacsony szennyezettség (Cr)	Kedvezőtlen
Vök	Közepes szennyezettség (Mn)	Nem szennyezett	Jó
Tökésisziget	Alacsony szennyezettség (Mg, NO ₃)	Nem szennyezett	Átlagos

Forrás: FAJČÍKOVÁ, K., CVEČKOVÁ, V., RAPANT, S., DIETZOVÁ, Z., SEDLÁKOVÁ, D., STEHLÍKOVÁ, B., 2016, ŠGÚDŠ

A rák előfordulásának száma évente kissé növekszik. A kórházi halálozás vezető helyein azonban a szívelégtelenség és a stroke szerepel.

40-es táblázat: Az elhalálozás leggyakoribb okainak száma az állandó lakhely szerint 2017-ben és 2010-ben

	2017	2010
--	------	------

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
	összesen	100 000 lakosra	összesen	100 000 lakosra	
Összesen elhunytak	6 158	952,7	5 957	951,8	
Daganatok	1 602	247,8	1 459	233,1	
Keringési rendszer betegségei	2 988	462,3	2 964	473,6	
Légzési rendszer betegségei	392	60,6	428	68,4	
Emésztési rendszer betegségei	348	53,8	365	58,3	
Külső behatások	278	43,0	330	52,7	

Forrás: SzK kórházi statisztikái a 2010-es és 2017-es évben, <http://www.nczisk.sk/>

III.1.13. Gazdasági bázis

III.1.13.1. Ipar

Multifunkcionális jellegével, valamint helyi, regionális és szuperregionális jelentőségű tevékenységeivel a régió ipari potenciálja jelentősen hozzájárul a Szlovák Köztársaság ipari potenciáljához. Az ipari vállalkozások száma, az ipar szerkezete, a foglalkoztatás és a gazdasági eredmények a megyét a Szlovák Köztársaság legiparosabb régiói közé sorolják. Pozsony megye nyújtja a szlovák gazdaság legnagyobb teljesítményét. Az egy főre jutó regionális bruttó hazai termék 2017-ben elérte a 36.704,645 EUR-t, míg a SzK egészét figyelembe véve 15.602,208 EUR volt. 2017-ben az egy főre jutó regionális GDP aránya BSK a szlovák átlaghoz viszonyítva elérte a 235,253%. Pozsony megye gazdaságában szinte minden ágazat képviselteti magát, amely a hagyományos ipari terméktermelésen alapul. Az ipar saját termeléséből és termékeiből származó bevételekből, valamint a foglalkoztatás szempontjából a termelési ipari csaknem 65%-ot, a villamos energia, a gáz és a víz termelése és elosztása pedig csaknem 35%-ot tett ki. Az ipari termelésen belül az autógyártásra, az olajfinomításra, a gépiparra, az elektrotechnikára és az élelmiszeriparra összpontosító vállalatok meghatározó részesedéssel rendelkeznek. A közelmúltban Pozsony megye az autóipar európai központjává fejlődött, amely az országos export 30%-át teszi ki. A régió gazdaságában jelenleg zajló strukturális változásokkal összefüggésben növekszik a harmadik szektor jelentősége, különösen a kereskedelem és a szolgáltatások, a banki és a biztosítási területeken. Pozsony megyében régóta a legalacsonyabb a munkanélküliségi ráta a Szlovák Köztársaság összes megyéje közül, és az elért átlagos nominális havi bér összege meghaladja az országos átlagos havi bér szintjét. A feldolgozóipar vállalatai közül a régió és a Szlovák Köztársaság gazdasági potenciáljához viszonyított jelentőségét tekintve 3 vállalat országos jelentőségű, a Slovenské elektrárne, a.s., SPP, a.s. és a Slovnaft, a.s.. A szubregionális jelentőségű vállalatok közé tartozik pl. a DUSLO a.s., odštepný závod ISTROCHEM, Volkswagen Slovensko, a.s., PALMA Group Bratislava, a.s., Slovenská Grafia, a.s., Kraft Foods Slovakia, a.s.. A többi vállalat regionális és helyi jelentőségű, kiegészítve a régió gazdasági bázisát.

41-es táblázat: Vállalatok BSK területén a gazdasági tevékenységek szerint 2018-ban az SK NACE Rev.2 szerint

Összesen	77 484
Mezőgazdaság, erdőgazdaság és halászat	592
Ipar együttesen	6 086
Bányászat és kőfejtés	36
Ipari termelés	5 622
Elektromosáram, gáz, gőz és hideg levegő elosztása	173
Víz elosztása; szennyvízkezelés és ártalmatlanítás, hulladék és hulladék ártalmatlanítása	255
Építőipar	5 448

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
Nagy-és kiskereskedelem; gépjárművek és motorkerékpárok javítása	12 326	
Szállítás és tárolás	2 643	
Szállás és étkeztetés	2 363	
Információ és kommunikáció	6 276	
Pénzügyi és biztosítási tevékenység	427	
Ingatlanügyletek	6 530	
Szakmai, tudományos és műszaki tevékenység	19 205	
Adminisztratív és támogató szolgáltatások	10 567	
Közigazgatás és védelem; kötelező társadalombiztosítás	5	
Oktatás	1 369	
Egészségügyi és szociális munka	1 181	
Művészet, szórakoztatás és szabadidő	1 166	
Egyéb tevékenységek	1 300	

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

42-es táblázat: Jogi személyek a kiválasztott jogi formák szerint 2018

Jogi személyek összesen	Gazdasági társaságok	Szövetkezetek	Állami vállalatok	Költségvetési szervek	Speciális jogállású költségvetési szerv	Egyéb szervezetek
84 372	73 584	213	6	516	126	9 927

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

43-as táblázat: Gazdasági statisztika alapvető mutatói

		2018	2010
Ipari üzemek száma	SzK	2872	2353
	BSK	344	261
Az iparban foglalkoztatottak átlagos száma (természetes személyek)	SzK	558884	477963
	BSK	85896	71633
Bevételek a saját termelésből és termékekből (ezer EUR-ban, folyó árak)	SzK	101147584	67496738
	BSK	33455661	22333262
Munka termelékenysége a saját termelésből és termékekből befolyt bevételeiből (EUR)	SzK	180981	141218
	BSK	389490	311775
Az alkalmazott átlagos nominális havi bére (EUR)	SzK	1117	789
	BSK	1537	1088

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

2018-ban Pozsony megye területén 45 317 magányszemély – vállalkozó és 40 549 egyéni vállalkozó tevékenykedett.

44-es táblázat: Egyéni vállalkozók BSK területén a gazdasági tevékenységek szerint 2018-ban (SK NACE Rev.2)

Összesen	40 549
Mezőgazdaság, erdőgazdaság és halászat	551
Ipar együttesen	3 726
Bányászat és kőfejtés	3
Ipari termelés	3 658

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
Elektromosáram, gáz, gőz és hideg levegő elosztása		1
Víz elosztása; szennyvízkezelés és ártalmatlanítás, hulladék és hulladék ártalmatlanítása		64
Építőipar		4 530
Nagy-és kiskereskedelem; gépjárművek és motorkerékpárok javítása		9 590
Szállítás és tárolás		1 731
Szállás és étkeztetés		1 166
Információ és kommunikáció		3 419
Pénzügyi és biztosítási tevékenység		446
Ingatlanügyletek		503
Szakmai, tudományos és műszaki tevékenység		7 304
Adminisztratív és támogató szolgáltatások		3 226
Oktatás		1 168
Egészségügyi és szociális munka		163
Művészet, szórakoztatás és szabadidő		520
Egyéb tevékenységek		2 506

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

III.1.13.2. Mezőgazdaság

A hatalmas Dunamenti- és Erdőhádi-alföldek és a megfelelő éghajlati viszonyok miatt Pozsony megye alkalmas különböző típusú mezőgazdasági növény termesztésére. BSK járásában a mezőgazdasági földterületek egyes kategóriáinak területeit és azok használatának változását az alábbi táblázat tartalmazza.

45-ös táblázat: A mezőgazdasági földterületek területei és azok változásai BSK-ben 2018-2000-közt km²-ben megadva

	BSK [km ²]			POI [km ²]			POII [km ²]			POIII [km ²]			POIV [km ²]			POV [km ²]			Malacka [km ²]			Bazin [km ²]			Szenc [km ²]		
	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%	2018	2000	Δ%
Teljes terület	2052,6	2052,5	-	9,6	9,6	-	92,5	92,5	-	74,7	74,6	-	96,7	96,6	-	94,2	94,2	-	949,6	949,6	-	375,5	375,5	-	359,9	359,9	-
PP összesen	901,8	960,6	93,9	1,6	1,8	89,9	35,9	41,3	87,0	17,1	18,7	91,0	34,1	37,0	92,0	45,8	49,0	93,4	331,1	342,9	96,6	168,0	175,1	96,0	268,1	294,7	91,0
PP - termőföld	716,0	764,5	93,7	0,0	0,0	86,1	30,0	34,0	88,3	5,9	6,5	90,7	20,8	26,3	79,1	42,8	45,4	94,4	251,3	254,3	98,8	114,3	121,2	94,3	250,8	276,9	90,6
PP- komlósföld	0,0	0,0	431,6	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
PP - szőlőskert	43,6	47,9	91,0	0,0	0,0	76,6	0,1	0,2	76,5	4,8	6,5	73,6	1,1	0,8	132,0	0,0	0,0	89,3	2,0	2,6	78,7	31,6	33,0	95,8	3,9	4,6	85,2
PP - kert	45,4	45,4	100,2	1,6	1,7	90,8	4,7	5,4	88,0	4,2	4,1	102,5	5,9	5,9	99,4	1,2	1,2	100,8	10,2	10,4	97,5	7,3	7,1	102,3	10,4	9,5	109,1
PP – gyümölcsös	7,4	12,9	57,7	0,0	0,0	-	0,7	1,1	57,1	0,3	0,8	41,9	0,8	1,2	71,7	0,9	1,8	51,3	2,9	5,3	55,1	0,5	0,8	57,5	1,3	1,8	70,5
PP – TTP	89,4	89,7	99,6	0,1	0,1	74,2	0,4	0,6	65,5	1,8	0,8	218,6	5,5	2,3	236,8	0,9	0,7	127,7	64,7	72,0	89,8	14,4	13,0	110,6	1,7	2,0	86,6

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

46-os táblázat: Az egyes mezőgazdasági területek aránya a járás területéből %-ban megadva (2018-ban)

	PP aránya összesen [%]	Termőföld aránya a PP-ből [%]	Komlósföld aránya a PP-ből [%]	Szőlőskert aránya a PP-ből [%]	Kertek aránya a PP-ből [%]	Gyümölcsösök aránya a PP-ből [%]	TTP aránya a PP-ből [%]
BSK	43,9	79,4	0,0004	4,8	5,0	0,8	9,9
PO I	17,0	0,6	0	0,9	95,1	0	3,5
PO II	38,9	83,6	0	0,4	13,1	1,8	1,1
PO III	22,8	34,4	0	27,9	24,9	2,1	10,7

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE					2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről							
PO IV	35,2	61,0	0	3,3	17,2	2,4	16,1
PO V	48,6	93,5	0	0004	2,7	2,0	1,9
Malacka	34,9	75,9	0	0,6	3,1	0,9	19,5
Bazin	44,7	68,0	0	18,8	4,3	0,3	8,5
Szenc	74,5	93,6	0,001	1,4	3,9	0,5	0,6

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Pozsony megye azon régiók közé tartozik, ahol a szlovák talaj termelési potenciálja a legnagyobb. Pozsony megye teljes területének 43,9% -át foglalják el a mezőgazdasági földterületek (2018-as állapot).

Ennek 79,4%-a termőföld, 0,0004%-a komlósföld, 4,8%-a szőlőskert, 5,0%-a kertek, 0,8% gyümölcsös, 9,9% TTP. A legnagyobb arányú mezőgazdasági földterület a Szenci, a Bazini és a Malackai járásban található, az Pozsony I., Pozsony II., Pozsony III., Pozsony IV. és Pozsony V. járásokat a városfejlesztésben használják ki intenzíven. A Kis-Kárpátok lejtőinek közelsége és a megfelelő éghajlati klíma ideális feltételeket teremt a szőlőtermesztéshez és szőlőskertek számára, amelyek megtalálhatók a Bazini járásban és a Pozsonyi III. járásban. Pozsony megye földterületének fejlődése minden kerületében egybeesik a Szlovák Köztársaság földterületének fejlődésével, csökken a mezőgazdasági földterület. A mezőgazdasági földek elvesztésének oka elsősorban a nem mezőgazdasági célú felhasználás mértéke.

Pozsony megye földterületeinek fejlődése minden járásában megegyezik a Szlovák Köztársaság földterületeinek fejlődésével, megfigyelhető a mezőgazdasági földterület arányának a csökkenése. A mezőgazdasági földterületek csökkenésének oka elsősorban a földterületek nem mezőgazdasági célú felhasználása.

47-es táblázat: A kiválasztott mezőgazdasági növények hektárhozama (tonnában) BSK-ben a 2000-ben, 2010-ben, 2018-ban

	Gabonafélék			Olajnövények			Burgonya			Cukorrépa			Évelő takarmány		
	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018
BSK	2,64	4,37	5,12	1,46	2,03	2,6	17,44	25,27	34,96	30,35	53,11	58,11	5,87	4,81	2,98
PO I-V	3,17	4,99	6,23	1,59	2,03	2,55	8,39	16,59	19,44	-	-	D	6,3	4,98	3,2
Malacka	1,83	3,22	3,83	1,09	1,91	2,08	12,06	13,12	26,68	-	-	D	3,4	4,11	2,57
Bazin	2,42	4,21	4,72	1,59	D	3,02	14,26	0,65	20,00	28,0	-	D	10,32	7,45	3,07
Szenc	3,13	4,95	5,64	1,72	2,12	2,77	20,02	26,44	35,98	30,53	54,88	61,69	6,88	6,05	4,94

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

48-as táblázat: Állattenyésztés intenzitása (100 ha termőföldre) BSK-ben

	Szarvasmarha			Tehenek			Juhok			Sertés			Szárnyasok			Tyúkok		
	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018
BSK	21,8	16,8	16,6	9,3	8,3	7,8	1,0	0,6	1,5	54,8	32,9	40,1	1151,8	1409,6	1574,3	483,1	1183,2	1106,9
PO I-V	16,0	12,7	9,0	6,3	5,9	3,3	3,2	1,5	4,5	38,8	5,7	4,9	80,4	110,0	1912,8	74,5	107,0	71,6
Malacka	24,1	25,7	31,1	10,0	13,5	15,3	0,5	0,8	1,2	35,8	6,1	1,1	232,8	148,8	158,6	148,2	120,5	128,5
Bazin	18,4	13,5	15,6	8,2	6,0	7,1	0,8	0,6	0,8	138,3	173,7	277,6	3838,8	5964,7	7527,2	2304,7	5340,2	6852,6
Szenc	24,1	10,2	6,9	10,9	4,6	3,0	0,4	0	0,2	47,7	8,8	5,7	1515,1	1169,9	445,1	275,1	837,1	414,7

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

49-es táblázat: BSK-ban az elsődleges termelésből származó mezőgazdasági termékek értékesítéséből származó bevételek (ezer €-ban)

	2001	2010	2018
Összesen	67582,8	84158,6	127021,4
Növénytermesztés	28580,0	45438,9	67791,8

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről			
Állattenyésztés	398002,9	38719,7	59229,5

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

Pozsony megye növénytermesztése a búza, az árpa, a csemegekukorica, az olajnövények, a cukorrépa, a burgonya, a zöldségfélék és a takarmány termesztésére összpontosul. A mezőgazdasági területek agronómiai értékét csökkenti a nedvesség hiánya. A növénytermesztés stabilizálására részlegesen öntözőrendszereket használnak. BSK jelenlegi vízrajzi helyzete a nagyjából 50 000 ha területre épített meliorációs módosítások eredménye. Üzemeltetője az állami Hydromeliorácie, a.s. vállalat.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

III.1.13.3. Erdő gazdálkodás

A vizsgált területre nem jellemző a magas fokú erdőgazdálkodás. Pozsony megye teljes területének 36,6% -át foglalják el az erdők. Ebből 45,5% gazdasági erdő, 8,1% védő erdő, a többi 46,5% pedig egyéb rendeltetésű erdő. A régióban a legalacsonyabb arányú erdő Pozsony I. járásában található, ennek oka pedig, hogy ez alföldön fekszik, és intenzíven folyik benne a városfejlesztés. Ellenkezőleg a legnagyobb erdőkomplexum a Kis-Kárpátok hegységben található a Malackai (52,2% erdő), Bazini (42,9% erdő) és Pozsony III (42,3% erdő) járások területén. Erdőtöredékek találhatóak az Erdőháti-alföldön is. Az ártéri erdők a Duna és Morva-folyó medencéiben találhatóak. A következő fatípusok fordulnak elő BSK területén: erdeifenyő 34,25%, bükk 29,86%, tölgy 10,68%, gyertyán 5,35%, kőris 3,96%, akác 3,56%, éger 3,37%, juhar 2,19%, csertölgy 1,47%, vörösfenyő 1%, nyárfa 0,89%, nyírfa 0,84%, lucfenyő 0,7%.

50-es táblázat: Az erdős területek és azok változásai BSK területén a 2018-ban, 2000-ben

	BSK			POI			POII			POIII			POIV			POV			Malacka			Bazin			Szenc		
	2018 [km ²]	2000 [km ²]	Δ%	2018 [km ²]	2000 [km ²]	Δ%	2018 [km ²]	2000 [km ²]	Δ%	2018 [km ²]	2000 [km ²]	Δ%	2018 [km ²]	2000 [km ²]	Δ%	2018 [km ²]	2000 [km ²]	Δ%	2018 [km ²]	2000 [km ²]	Δ%	2018 [km ²]	2000 [km ²]	Δ%	2018 [km ²]	2000 [km ²]	Δ%
Teljes terület	2052,6	2052,5	-	9,6	9,6	-	92,5	92,5	-	74,7	74,6	-	96,7	96,6	-	94,2	94,2	-	949,6	949,6	-	375,5	375,5	-	359,9	359,9	-
Erdők	751,1	754,8	5,99	0,0	0,0	52,0	10,3	10,5	4,98	31,6	31,6	100,0	32,1	32,3	99,5	6,7	6,7	2,99	495,7	499,0	3,99	161,2	161,1	100,1	13,4	13,7	2,98

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

51-es táblázat: Az erdők aránya a járás területéből %-ban (2018-ban)

	Teljes terület [km ²]	Erdők területe [km ²]	Az erdők aránya a járás területéből %-ban
BSK	2052,6	751,1	36,6
PO I	9,6	0,0011	0,01
PO II	92,5	10,3	11,2
PO III	74,7	31,6	42,3
PO IV	96,7	32,1	33,2
PO V	94,2	6,7	7,1

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről			
Malacka	949,6	495,7	52,2
Bazin	375,5	161,2	42,9
Szenc	359,9	13,4	3,7

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

52-es táblázat: BSK erdőinek területe kategóriák szerint

	Gazdasági erdők		Védő erdők		Egyéb rendeltetésű erdők		Összesen
	[ha]	[%]	[ha]	[%]	[ha]	[%]	
BSK	33072,15	45,45	5883,94	8,09	33805,74	46,46	72761,83
Pozsony I	-	-	-	-	0,11	100,0	0,11
Pozsony II	623,02	66,70	94,72	10,14	216,37	23,16	934,11
Pozsony III	337,85	11,07	64,16	2,10	2651,31	86,83	3053,32
Pozsony VI	1312,62	42,14	260,12	8,35	1542,49	49,51	3115,23
Pozsony V	127,63	21,72	28,66	4,88	431,40	73,41	587,69
Malacka	19155,04	39,78	4232,49	8,79	24767,03	51,43	48154,56
Bazin	10444,12	66,61	1051,56	6,71	4184,57	26,69	15680,25
Szenc	1071,87	86,68	152,23	12,31	12,46	1,01	1236,56

Forrás: <http://gis.nlc.sk.org/lqis/>

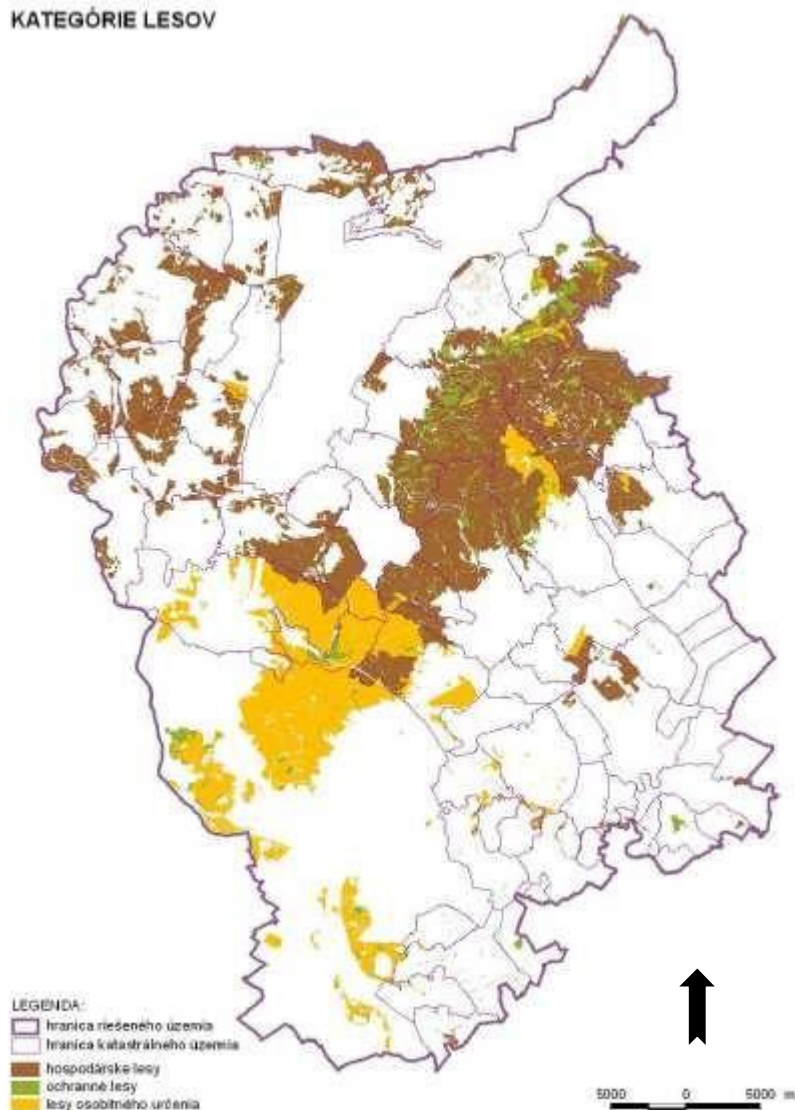
53-as táblázat: A BSK erdők alkategóriáinak területe

	Védő erdők		Egyéb rendeltetésű erdők				
	Rendkívül kedvezőtlen helyeken lévő erdők	Egyéb, különösen talajvédelmi rendeltetésű erdők	Erdők az OP vízellátási erőforrásai körül	Város menti és rekreációs erdők	Elismert vadaskerti és önálló fácánnevelői erdők	Védett erdők	Katonai erdők
BSK	2337,26	3546,68	138,57	8380,37	244,01	1668,29	20830,44
Pozsony I	-	-	-	0,11	-	-	-
Pozsony II	33,58	61,14	-	-	-	216,37	-
Pozsony III	2,77	61,39	-	2651,31	-	-	-
Pozsony VI	9,45	250,67	138,57	1383,74	-	20,18	-
Pozsony V	25,88	2,78	-	198,94	-	232,46	-
Malacka	1860,65	2371,84	-	2920,47	18,91	627,49	20660,49
Bazin	300,48	751,08	-	1224,51	225,1	560,62	169,95
Szenc	104,45	47,78	-	-	1,29	11,17	-

Forrás: <http://gis.nlc.sk.org/lqis/>

24-es ábra: Az egyes erdőkategóriák térbeli eloszlása – BSK területi sémája

KATEGÓRIE LESOV



Forrás: Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.

III.1.14. Közlekedési infrastruktúra

III.1.14.1. Úthálózat

Az úthálózat fekvésileg stabilizálódott, jelenleg a D4-es autópálya keleti és déli részét valósítják meg a Horvátjárfalu - Pozsonyivánka - Récse szakaszon (II / 502) az R7-es gyorsforgalmi úttal együtt a PO - Egyházgelle szakaszon. Tervezés alatt áll a D1-es autópálya átépítése 8 sávosra + leállósávok a Pozsony - Szenc szakaszon, valamint 6 sávosra + leállósávok a Szenc - Nagyszombat szakaszon.

54-es táblázat: Alapvető adatok BSK úthálózatáról

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

OKRES	DIANCE	DIAMŔNE PRIVÁDŽE	RYCHLOSTNÉ CESTY	PRIVÁDŽE RYCHLOSTNEJ CESTY	CESTY I. TREDY	CESTY II. TREDY	CESTY III. TREDY	SPOLU	CESTY, KTORÉ SU SÚČASŤOU			ROZLOHA	POČET OBYVATEĽOV	HUSTOTA CESTNEJ SÍTĚ	
									TE FAKOV	TRAS "TEM"	MULTIMODÁ- LYCH A DOPĽNKOVÝCH KORIDOROV "TEN" Y				
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km ²]	[počet]	[km/km ²]	[km/1000 obyv.]
Bratislava I					0,381	3,582		3,963				10	39 953	0,413	0,099
Bratislava II	10,014				18,137	8,549	3,342	40,042	16,282	10,014	10,014	92	114 092	0,433	0,351
Bratislava III	1,385					10,446	6,453	20,284	1,385	1,385	1,385	75	65 093	0,272	0,312
Bratislava IV	15,747				11,665	7,344	4,615	39,371	13,669	13,669	13,669	97	96 032	0,407	0,410
Bratislava V	25,198				21,619		5,340	52,157	23,281	23,238	24,370	94	110 753	0,554	0,471
Malacky	35,680				35,322	90,513	116,335	277,850	34,339	34,339	34,339	950	72 098	0,293	3,854
Pezinok						58,363	77,130	135,493				376	62 459	0,361	2,169
Senec	22,414				42,946	28,280	139,429	233,069	31,197	22,414	22,414	360	81 412	0,648	2,863
BRATISLAVSKÝ KRAJ SPOLU:	110,438				130,070	207,077	354,644	802,229	120,153	105,059	106,191	2 053	641 892	0,391	1,250

Forrás: SSC, CDB, 2018

Autópályák

Meglévő és tervezett autópályák az autópályák és gyorsforgalmi utak új építési projektjének megfelelően

D1 Pozsony (Pozsonyligetfalu – kereszteződése a D2-vel) –BSK határa – Nagyszombat – Zsolna – Kassa – Ukrajna határa, a Pozsony - Nagyszombat szakaszt 2009-ben rekonstruálták egy korlátozott 6-sávós útra, tervezés alatt áll a Pozsonyszőlős külön szintű kereszteződése (a továbbiakban: "MÚK") – Szenc-Kelet MÚK közötti szakasz teljes átépítését 8 sávós autópályára és a MÚK szakaszokat is
Szenc-Kelet – Nagyszombati MÚK szakasz átépítése egy teljes értékű 6 sávós autópályára, jelenleg építés alatt áll a Triblavina MÚK, már elkészültek Szenc-Kelet MÚK (I/61) következő szakaszai: Pozsonyszőlős – Triblavina, Triblavina MÚK – Szenc-Kelet, Szenc-Kelet MÚK, Szenc-Kelet – Nagyszombat

D2 Csehország határa, Jókút –BSK határa – Malacka – Pozsony – Oroszvár, Magyarország határa, a következő célkitűzések:

- A Pozsony-Lamacs – Malackai MÚK szakaszon átépítés 6-sávósra
- Malackai MÚK – Malacka-Észak MÚK szakaszon átépítés 6-sávósra
- Malacka-Észak MÚK – SzK határa (-SzK/CsK határa) változatlan 4 sáv szélességű elrendezés
- kiegészíteni a MÚK-et a Stomfa-Észak és a Malacka-Észak kereszteződésekkel

D4 Ausztria/SzK határa –Horvátjárfalui MÚK a D2-vel (használatban)

- építés alatt áll a Oroszvár MÚK az I/2-sel– Ketelc MÚK az R7-sel – Csölle MÚK az I/63-sal – Pozsonypüspöki MÚK a II/572-sel – Ivánka nyugat MÚK az I/61-sel – Ivánka észak MÚK a D1-sel – Feketevíz MÚK a III/1082-sel – Récse MÚK a II/502-sel szakasz
- tervezés alatt áll a Pozsonybeszterce MÚK a I/2-sel – Stomfa dél MÚK a D2-sel (már használatban) – Dévényújfalú MÚK a II/505-sel – SzK/Ausztria határa – összeköttetés az osztrák S8 gyorsforgalmi úttal
- I. szakasz már használatban van: AT/SzK államhatár – Horvátjárfalu MÚK a D2-vel
- II. szakasz: Horvátjárfalu MÚK – Ivánka észak MÚK
- III. szakasz: Ivánka észak MÚK – Récse MÚK
- IV. szakasz: Récse MÚK – Pozsonybeszterce MÚK (Kárpátok alagút)
- V. szakasz: Pozsonybeszterce MÚK – Dévényújfalú MÚK (félhasználatban)
- VI. szakasz: Dévényújfalú MÚK – SzK/AT államhatár (összeköttetés az osztrák S8 gyorsforgalmi úttal).

A tervezett D4-es autópálya a Kis-Kárpátok masszívumán keresztül csak alagútváltozatként lehetséges, ami azonban a beruházások és a területfejlesztés szempontjából nagyon megterhelő. Figyelembe véve a D4-es nyomvonalának 30 évig tartó meghatározását az eddig jóváhagyott ÚPN-

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

ekben, a PD egyes szakaszainak feldolgozott állapotát, a D2-es autópályán már kiépített Stomfa-déli külön szintű kereszteződést és Pozsony jelenlegi elviselhetetlen forgalmi állapotát, ezt a megoldást alkalmasnak tartja az ÚPN-R BSK is.

Gyorsforgalmi autópályák

BSK területén jelenleg egy gyorsforgalmi útszakasz se található. A megye területén kellene áthaladnia a tervezett R1 és R7 gyorsforgalmi utak egyes szakaszainak:

R1 (tervezés alatt) – kereszteződés a D4-sel – Pozsonypüspöki MÚK –Fél MÚK összeköttetéssel a II/510 sz. úttal – Farkashida (Vlčkovce) – Nyitra irányában tovább, az ajánlott útvonal az ún. "barna" változat

R7 (építés alatt) - Pozsony Prievoz MÚK– Slovnafťská MÚK– a szakasz a Slovnafť nyugati oldalánál vezetne – kereszteződés a D4-sel a Ketelec MÚK-nél –Dénesdórcsmisérđ MÚK – BSK határa – Nemesgomba, összeköttetés a létező I/63-sal.

Az új gyorsforgalmi utak előkészítésével kapcsolatban meg kell határozni a következő forgalomtechnikai összefüggéseket és célokat: Az R1-es gyorsforgalmi út - csak akkor lehet maximális jelentőségű, ha rácsatlakozik a már beüzemelt D4-es szakaszára, annak déli részén (a D1-es autópályától a Dunán és Pozsonyligetfalun át a Horvátjárfalu MÚK-ig). Az R1 gyorsforgalmi út új útvonalának alátámasztására szolgál az a tény is, hogy a Nagyszombatig kiszélesített D1-es autópálya 6 sávján megengedett legnagyobb intenzitás mértéke a 110 000 skv/d körüli forgalom, miközben ismert (a CSD 2005, 2010 és 2015 szerint), hogy a D1-es autópálya forgalma a Nagyszombat MÚK-ben Póštyén (Piešťany) irányába 52%-ban, Nyitra irányába pedig 48%-ban oszlik meg. Ez azt jelenti, hogy a Szeredtől Pozsonyig tartó új R1-es útvonal 40-50 ezer skv / d körüli forgalmi intenzitást vehet át, és így a D1 Nagyszombatig tartó szakasza pedig sokáig meg fog felelni a jelenlegi állapotában.

R7-es gyorsforgalmi út - Az R7-es gyorsforgalmi út maximális forgalmi hatását úgy lehet elérni, hogy az rácsatlakozik a D1-re a Bajkalská útnál a Slovnafť-tól nyugatra eső útvonalon, és a D4-es teljes hosszában elkészül.

I. osztályú utak

BSK-ben a következő I. osztályú utak találhatóak:

- I/2, CsK határa – Jókút –BSK határa – Malacka – Pozsony – Oroszvár, Magyarország határa
- I/61, AT határa – Pozsony-Pozsonyligetfalu – kereszteződés a D1-sel – Szenc - BSK határa - Nagyszombat – Zsolna
- I/62, Szenc kereszteződés a I/61-sel – BSK határa – Diószeg – Sered –Sempte MÚK az R1-sel
- I/63, Pozsony – Dénesdórcsmisérđ – BSK határa – Dunaszerdahely – Komárom – Párkány

I. osztályú utak– a javasolt szakaszok leírása (UPNR-BSK szerint)

- I/2, Stomfa elkerülőútja a D2-es autópálya mentén a Stomfa – dél MÚK-tól a Stomfa – észak MÚK-ig tartó szakaszon, összeköttetéssel a már létező I/2-re. Nincs szükség az úthálózat átszervezésére, de a belvároson kívüli eltérítésére szükséges a közúti forgalom, különösen a nehéz és a tranzit forgalom átszervezése a városi központot elkerülő útra.
- I/2, Malacka északi elkerülőútja a D2-es Malacka- észak MÚK-tól a I/590-es úttal, összeköttetéssel a már létező I/2-re. Nincs szükség az úthálózat átszervezésére, de a belvároson kívüli eltérítésére szükséges a közúti forgalom, különösen a nehéz és a tranzit forgalom átszervezése a városi központot elkerülő útra.
- I/61, az út új pozícióba (4 sávos) áthelyezése a Pozsonyivánka, Cseklész és Szenc útvonalon az I/62 útig.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- I/2, Oroszvár elkerülőútja a nyugati irányban Pozsony – Oroszvár VR belterületétől, összeköttetéssel a már létező I/2-re

II. osztályú utak

BSK-ben a következő II. osztályú utak találhatók:

- II/501 –I/2-es út– Lozornó – Pernek – Detrekőszentmiklós - BSK határa - Jablánc, I/51
- II/502 – Pozsony – Bazin – Modor – Cserfalu - BSK határa - Pozsonynádas, I/51
- II/503 ún. "megyei körút" – Somorja, I/63 – BSK határa – Szenc – Bazin – Malacka – Magyarfalu, SzK/A határa
- II/504 – Modor, II/502 - Gidrafa - BSK határa – Nagyszombat
- II/505 – Pozsony, I/2 – Dévényújfalú – Stomfa, I/2
- II/510 – Dunahidas, II/572 – Fél –BSK határa • II/572 – Pozsony – Dunahidas – BSK határa
- II/590 – Malacka, I/2 – Szentistvánkút – BSK határa.

II. osztályú utak– a javasolt szakaszok leírása (UPNR-BSK szerint)

- II/501 kérvény, hogy az utat vigyék át a települések központján kívülre (Pozsonyalmás, Nádasfő, Detrekőszentmiklós)
- II/502 – az út áthelyezése a Pozsony – Bazin – Modor – Ottóvölgy szakaszon egy új, a településeken kívül eső vonalon, beleértve Cserfalu és Cseszte elkerülőútjait. A II/502 és II/504 utak átminősítését I. osztályú útra, mivel Pozsony és Nagyszombat megyei városokat összekötő útról van szó. A javaslat 4-sávós úttal számol Pozsony – Bazin szakaszon (II/503) majd 2-sávós szakasszal BSK határáig.
- II/503 – a megfelelő kapacitású és közvetlen közlekedésű ún. "Megyei körút" megteremtése - az út áthelyezése a Baba alatti alagútba, Nagyjakabfalva, Malacka, Pernek, Bazin, Hattyúpatak és Hegysúr települések elkerülő útjaival. A Morva-folyón átvezető autóhid megépítése a Magyarfalu - Angern (AUT) településektől délre. Javaslat a II/503-as út I. osztályú úttá történő átsorolására. A javaslat négy-sávós utat feltételez a Bazini II/502-sel történő kereszteződéstől vezető - D1-es Szenc MÚK-ig tartó szakaszon
- II/510 kérelem az út áthelyezésére Fél központját elkerülve
- II/572 – az út áthelyezése az érintett M.R. Štefánik Repülőtér melletti szakaszon
- • A D1-től északra fekvő fejlesztési terület (Horvátgurab település katasztere) összekapcsolása a D1-es autópálya Triblavina MÚK-val, előreláthatóan egy II. osztályú úttal.

III. osztályú utak

BSK-ben a következő III. osztályú utak találhatók:

- Pozsony I- V járás: III/1015, 1082, 1020, 1030
- Malackai járás: III/1091, 1100,1101, 1102, 1103, 1104, 1105, 1106,1107, 1108, 1109, 1111, 1112, 1113, 1114, 1115, 1169, 1110
- Bazini járás: III/1046, 1080, 1081, 1084, 1085, 1086, 1087, 1088, 1089, 1090, 1091, 1092, 1093, 1094, 1095, 1282, 1083, 1082, 1282, 1295
- Szenci járás: III/1030, 1040, 1041, 1042, 1048, 1054, 1055, 1056, 1057, 1058, 1059, 1062, 1063,
1065, 1066, 1083, 1053, 1043, 1044, 1045, 1050, 1052, 1355, 1060, 1047, 1061, 1067, 1334, 1049, 1051, 1082, 1064, 1095, 1281, 1046

III. osztályú utak– a javasolt szakaszok leírása (UPNR-BSK szerint)

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- új összeköttetés III. osztályú úttal Tökésisziget település és az I / 61-es út között a Pozsonyivánka és Cseklész közt összeköttetéssel D1-es autópálya új Triblavina MŰK-sel.
- III/1113 (felújítás) Malacka – Nádasfő szakasz, Nádasfő északi elkerülőútjával, mely rácsatlakozik a II/501-es útra, amely összeköttetésben van a D2-es autópályával, a nádasfői cementgyár teherforgalmának útvonala, átminősítés II. úttá.
- III/1103 Detreköcsütörtök és Láb elkerülőútja
- Szenc városának elekrülőútja III. számú úttal (új szakasz) a II/503-tól az I/61-es úttal való kereszteződésén keresztül egészen a I/62-es útig a város keleti oldalán.

Az úthálózat legterheltebb szakaszai a Szlovák Köztársaság fővárosának, Pozsonynak a bevezető útja, minden irányból. A város határainál a helyzet kritikus, ami abban nyilvánul meg, hogy a közúti kapacitás naponta meghaladja a QSV = E-F szintet (a QSV besorolás 6 szintje szerint az AF tartományban, a legrosszabb érték a rendes üzemállapotnál QSV = D). A minőségi szint E-F szintű értékelése a pozsonyi bejáratoknál azt jelenti, hogy a TP 102 értelmében a forgalom nem folyamatos, hanem gyakran leáll és elindul. Ez a jelenség a mindennapi kora reggeli csúcsidőszakban megfigyelhető a város minden bevezetésénél, különösen a D1, I/61 és I/63 bevezető utakon.

Hasonlóképpen megállapítható a forgalom túlterheltsége a II. osztályú utakon is, különösen a II/502-es Bazin - Pozsony szakaszán és a II/572-es Dunahidas - Pozsony szakaszán.

A Pozsony környékén meglévő úthálózat kapacitása nem kielégítő a kora reggeli és délutáni csúcsidőben. Az úthálózat többi szakaszán, az összes osztályt beleszámítva, nem figyeltek meg torlódásokat.

A forgalom minőségének részletes elemzését BSK területén az 1.5.2. fejezet tartalmazza.

A ma már folyó építkezések befejezése után továbbra is hiányozni fog a II/503-as út minőségi paramétereinek növelése, mint a megyei körútnak, amelyet a BSK területfejlesztési tervében javasoltak és hagytak jóvá 2012-ben, majd 2017-ben megerősítettek annak 1. ZaD-ben (1. Változtatások és kiegészítések). Ennek a közútnak elégtelen a szélességi elrendezése, különösen a Szenc - Bazin szakaszon (6-7 méter széles úttest). Körülbelül 20 nagy kapacitású logisztikai központ kapcsolódik erre az útszakaszra, ami megnövelte a teherforgalom arányát a D1-es külön szintű Szenci kereszteződésen.

Az úthálózat minősége hosszú távon alapvetően nem változik. Az utak szélességének elrendezése hosszú ideje változatlan, ami problémákat okoz, különösen a III. osztályú utak szélességénél (kb. 6,00 m), ahol a teherforgalom és buszközlekedés biztonságának biztosítása lenne szükséges. Ahogy az az Adatgyűjtés fejezet, 1.5.1.5 pontja alatt szerepel, az utak sáv szélessége nem kielégítő BSK területén található I.-III. osztályú utak 2,52%-nál (2,75 méternél keskenyebb forgalmi sáv), azonban a III. osztályú utak 10,72%-nál keskenyebb a forgalmi sáv, mint 2,75 méter, és csak a III. osztályú utak 9,45%-nál kielégítő a forgalmi sáv szélessége (szélesebb, mint 3,25 méter). (RPUM BSK Kivitelezője, 2019)

Vasúti sínek

A pozsonyi vasúti csomóponthoz 6 fő vasútvonal kapcsolódik. BSK területén továbbá 3 regionális vonal is működik, amelyek egyvágányúak és nem villamosítottak. A legkihasználtabb vonalak a 110-es, a 120-as és a 130-as. A regionális vonalak közül a Dunaszerdahely irányába tartó 131-es vonal bír különös jelentőséggel az elővárosi személyszállítás rendszerében, amelyet az IDS BSK-n belül szerveznek.

A fő vasútvonalak a következő területeken haladnak át:

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- 110: Pozsony –Jókút –SzK/CsK államhatára, előkészületek a felújításra, hogy lehetőség legyen rajta 200 km/h sebességgel közlekedni. Kétvágányú folyosó villamosított vonala, amelynek maximális sebessége 140 km/h. A 110-es vonal a IV. sz. folyosó része.
- 120: Pozsony – Zsolna, felújított 160km/h sebességgel való közlekedésre. Kétvágányú folyosó villamosított vonala, amely fel lett újítva a maximális 160 km/h sebességre. A 120-as vonal a V. sz. folyosó része, Zsolna – Kassa irányban.
- 130: Pozsony – Párkány –SzK/MK államhatára, előkészületek a felújításra, hogy lehetőség legyen rajta 200 km/h sebességgel közlekedni. Kétvágányú folyosó villamosított vonala, amelynek maximális sebessége 140 km/h. A 130-es vonal a IV. sz. folyosó része.
- 100: Pozsony – Dévényújfalú –SzK/AUT államhatára, az előkészületek szükségessége a villamosításra, esetleg kétvágányúsításra a jövőben lesz vizsgálva. A vonal a pozsonyi főpályaudvar - Dévényújfalú szakaszon kétvágányú és villamosított, majd nem villamosított egyvágányúként halad tovább, 80 km/h sebességgel. A Dévényújfalú felől érkező vonal egy részét személy- és teherszállításra használják.
- 132: Pozsony-Újváros – Oroszvár –SzK/MK államhatára. Kétvágányú és villamosított vonal, amely közvetlen összeköttetéssel rendelkezik Magyarországgal és Ausztriával. A Pozsonyiligetfalú – Rajka szakasz egyvágányú.
- 137: Pozsonyiligetfalú –SzK/AUT államhatára. A Pozsony - Kittsee szakaszon 24 személyvonat közlekedik Kittsee irányába és 22 személyvonat Pozsony irányába. A személyvonatok 4:27 és 23:15 óra között közlekednek Kittsee irányába, és 5:44 és 1:59 között Pozsony irányába.

Regionális vasútvonalak:

- 131: Pozsony – Dunaszerdahely – Komárom, egyvágányú, nem villamosított vonal.
- 112: Zohor - Detrekőszentmiklós, egyvágányú, nem villamosított vonal, melyet főleg teherszállításra használnak, személyszállítás elsősorban rekreáció céljából folyik. A Jabláncba vezető szakasz már nem valósult meg.
- 113: Zohor - Magyarfalú, egyvágányú, nem villamosított vonal.

BSK-ben történő vasúti közlekedés működésének részletes adatait az I. fejezet – Adatgyűjtés tartalmazza: (lásd RPUM BSK, 2019 1. sz. Mellékletét).

Vasúti közlekedés - Nagyszombattól Pozsonyig tartó fővonalat $V = 160$ km/h-ra korszerűsítették. Más vonalak kielégítő állapotban vannak az elért sebességek szempontjából ($V = 120$ km/h, egyes szakaszokon $V = 140$ km/h), valamint ezek korszerűsítését is tervezik a sebességük és kapacitásuk növelése érdekében. A ŽSR infrastruktúrájának üzemeltetőjének nem kielégítő karbantartásának negatív jelensége a sok sebességkorlátozás, az ún. lassú haladás, amely negatívan befolyásolja a menetrend betartását.

Jelenleg befejeződött a „ŽSR, Pozsonyi közlekedési csomópont - megvalósíthatósági tanulmány” című dokumentum kidolgozása, amelyben e csomópont rekonstrukcióját és módosítását javasolják annak érdekében, hogy növeljék az összes pozsonyi vasúti létesítmény áteresztő képességét és kapacitását. (RPUM BSK Kivitelezője, 2019)

III.1.14.2. A napi utazások összefoglalása BSK-ben

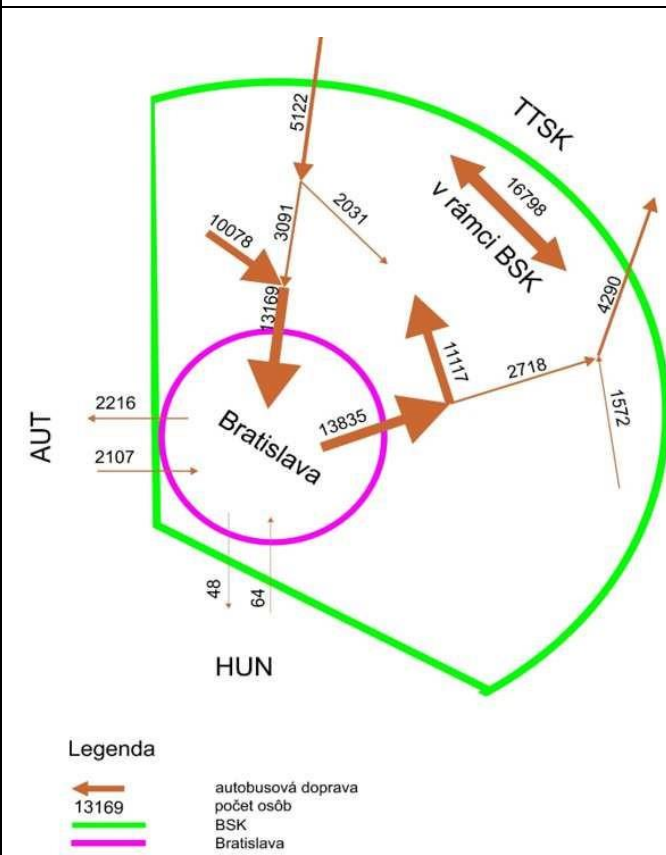
A következő ábrák az egyes közlekedési fajták arányát mutatják be az utasszámra tekintettel BSK-n, Po-n belül, valamint BSK határán át a TTSK-ig. A nyilak az utasok mozgását mutatják az egyes közlekedési fajtákkal a következő irányokba:

- BSK határain keresztül (TTSK, HU, AT)
- BSK területén belül (PO-n kívül)

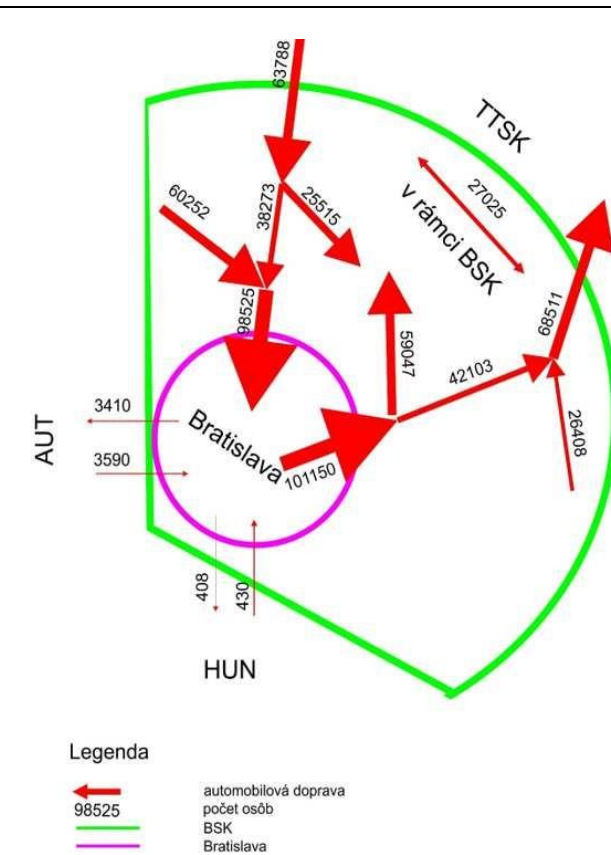
POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- PO-ba vezető vonalak, utak

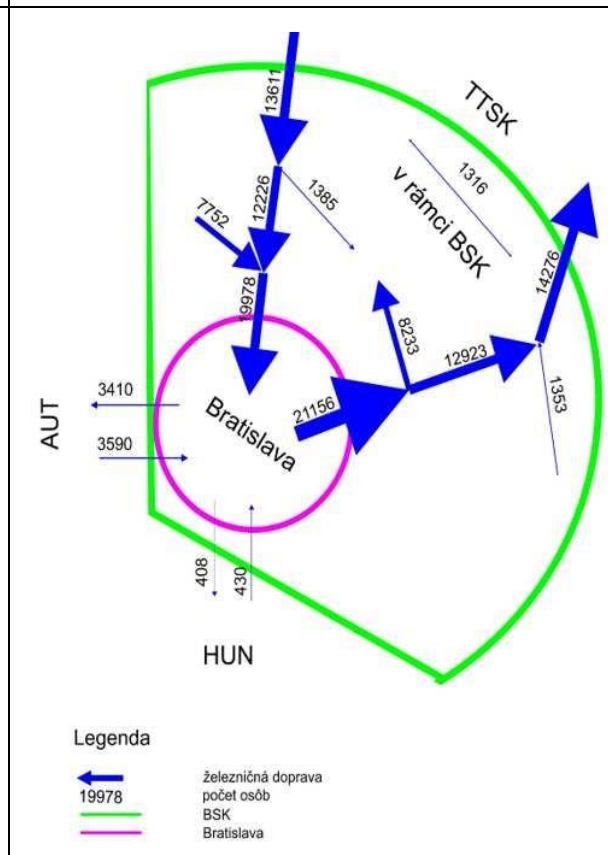
25-ös ábra: BSK-n belüli elővárosi buszjáratok (PAD) napi utasainak száma



26-os ábra: BSK-n belül autóval utazók napi száma



27-es ábra: BSK-n belül vonattal utazók napi száma



Forrás: Szolgáltatók, SSC, ZSSK, RegioJet, in RPUM BSK Kivitelezője, 2019

(Magyarázat a PAD-vel közlekedők számáról TTSK-ből - 5122 utas a TTSK-ből BSK-be, ebből 2031 marad a BSK területén (a PO-n kívül), 3091 tovább utazik PO-ba, 10 078 utas csatlakozik hozzájuk BSK területéről, így 13 169 utas lép be a PO területére)

A fenti grafikai ábrázolás alapján az IAD jelentős dominanciája látható a többi közlekedési fajta mellett, ami nagyon kedvezőtlen jele a BSK-ben jelenleg üzemeltetett teljes közlekedési rendszer hatékonyságának.

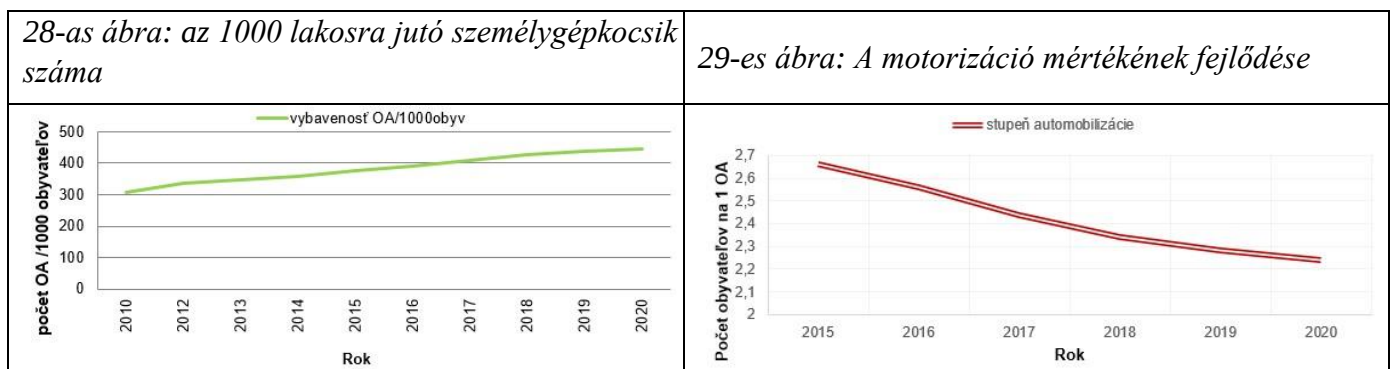
III.1.14.3. Energiafogyasztás a közlekedési ágazatban

A közlekedési ágazat végső energiafogyasztása a 2001 és 2016 közötti időszakban 61% -kal nőtt a hullámzó fejlődési tendencia ellenére. A közlekedési ágazatban az üzemanyag-fogyasztás legnagyobb részét a folyékony üzemanyagok végső fogyasztása (97%) teszi ki, míg a szilárd üzemanyagok, a gázemű üzemanyagok és a villamos energia végső fogyasztásának aránya kicsi. A közúti közlekedés részesedése a legnagyobb a közlekedési ágazat összes folyékony üzemanyag-fogyasztásában, míg a villamos energia végső fogyasztását a vasút adja. A megújuló energiaforrásokból (OZE) előállított energia aránya a közlekedési ágazatban 2016-ban 7,5% volt. (forrás: SZK Statisztikai Hivatala in <https://www.enviroportal.sk/spravy/detail/8323>)

III.1.14.4. A motorizáció mértékének fejlődése

BSK területén meglévő úthálózat (2018) kellő sűrűségű, az elégtelen kapacitású kritikus szakaszai a Pozsonyba vezető utak mentén vannak minden irányból. Mivel az IAD járműveinek száma a következő öt évben várhatóan tovább növekszik, a jövőben valószínűleg egyre nagyobb nyomás nehezedik ezen utak megfelelő áteresztőképességére.

A motorizáció mértékének valószínű növekedése a következő időszakban a 2,3 - 2,0 lakosra jutó körülbelül 1 személygépkocsi szintjén várható (lásd az alábbi ábrát), ami azt jelenti, hogy BSK-ben 330 000 személygépkocsi számával kell megküzdünk.



Forrás: SzK Belügyminisztériuma in RPUM BSK Kivitelezője, 2019

III.1.15. Műszaki infrastruktúra

III.1.15.1. Áramellátás

A Szlovák Köztársaság villamosenergia-rendszere, amelynek létesítményei szintén megtalálhatóak BSK és a Szlovák Köztársaság fővárosa, Pozsony területén, az ENTSO-E-ben (European Network of Transmission System Operators for Electricity) társult európai országok villamosenergia-rendszerének részét képezi.

BSK és Pozsony városának villamosenergia-ellátása nagymértékben függ a felsőbbrendű 400 kV-os HVAC átviteli rendszer felsővezetékein keresztül történő áram átvitelétől. A felsőbbrendű rendszer 400 kV-os, 400/110 kV átalakítású trafóállomásokból áll (a továbbiakban csak TR 400/110 kV), a vizsgált területen ezek Pozsonypüspökiben és Stomfában találhatóak, amelyek 400 kV-os HVAC átviteli rendszer felsővezetékein keresztül vannak összekötve a Bősi, Vágkeresztúri és a Szenicei TR 400/110 kV-kal, amelyek már a szomszédos Nagyszombat megyében vannak. A TR 400/110 kV-ból az elektromos energiát a 110 kV HV elosztó rendszer osztja el, amely közelebb viszi azt a régió fogyasztási pontjaihoz. A régió fogyasztásának egy részét a vízerőművekben (Bős, Dunacsún), továbbá az ún. vállalati erőművekben, fűtőművekben és a gőz-gáz körforgást használó forrásokból (a továbbiakban csak PPC) történő termelés fedezi. A források a 110 kV-os vagy 22 kV-os rendszerhez vannak csatlakoztatva. Több nagy ipari ügyfél közvetlenül csatlakozik a 110

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

kV-os rendszerhez, ilyenek pl. a Sloznaft, PGA (volt Matador), a VW Bratislava, a Holcim Rohožník, valamint a TSR Vinohrady és a TSR Zohor csatlakozó állomás. Más ügyfelek számára az áramot a TR 110/22 kV-os állomásokon alakítják át. A VN 22 kV-os átviteli rendszer és VN/NN (22/0,4/ kV) trafóállomások segítségével látják el árammal a háztartásokat és a kisebb fogyasztású, pl. üzleti jellegű, helyeket. (HANUS, J., és társai, 2011: PHSR BSK a 2014 – 2020-as évekre, AUREX spol. s r.o.)

55-ös táblázat: BSK áramfogyasztása (MWh)

	2017-es fogyasztás [MWh-ban]	2010-es fogyasztás [MWh-ban]	2000-es fogyasztás [MWh-ban]
BSK	4284686	4568066	6520433
Pozsony I	112102	116940	961454
Pozsony II	3345369	3637395	4942559
Pozsony III	331869	333105	166390
Pozsony VI	328089	220304	203042
Pozsony V	23853	37994	15982
Malacka	86006	183841	190735
Bazin	29408	26681	16750
Szenc	27990	11806	23521

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

III.1.15.2. Gázellátás

A Szlovák Köztársaság fővárosának, Pozsonynak és környékének ellátását a nagyon nagynyomású és nagynyomású (VTL) gázvezetésekből származó földgáz biztosítja. Ez egy déli ágról történő csatlakozás gázátadási vezérlő állomásokon (ORSP) keresztül, amelyeken keresztül a VTL DN 500 gázcsövek PN 4,0 MPa nyomással és a DN 300 gázcsövek 2,5 MPa nyomással kapcsolódnak. Pozsonyt és környékét ellátó fő gázvezeték a VTL gázvezeték, amely a DN 700 PN 4,0 MPa profilú, lábi földalatti tározóhoz csatlakozik. Az államközi összeköttetés fontos VTL gázvezetése a DN 500 PN 4,0 MPa Pozsony - Kittsee gázvezeték, amely pótforrásként szolgál Pozsonyligetfalú és Pozsony néhány része számára.

A város háztartásainak csaknem 92%-a el van látva földgázzal. Az elosztóhálózatokat négy nyomásszintben működtetik - közepes nyomással 0,39 és 0,3 MPa és 0,1 MPa, alacsony nyomással 2,1 kPa. A vizsgált területen található gázellátó rendszer megfelel az ügyfelek igényeinek, és a fogyasztás további növelését is lehetővé teszi a meglévő rendszer fejlesztése és bővítése során.

A vizsgált területen a gázellátó hálózat üzemi nyomásának, csővezetékek átmérőjének és anyagának tekintetében nagyon változatos. A felsőbbrendű hálózat DN 100 - DN 500 profilú nagynyomású csövekből áll. Az energetikáról szóló 656/2004 T.t. sz. törvény alapján ezek a csövek védő és biztonsági sávokkal rendelkeznek. A nagynyomású gázvezetékek a gázelosztó állomásokba (RSP) torkollnak, amelyek az STL (közepes) és NTL (alacsony) szintre szabályozzák a gáznyomást. Az elosztóhálózat 390, 300 és 90 kPa nyomású közepes nyomású elosztórendszerekből és régebbi, 2,0 kPa nyomású alacsony nyomású elosztórendszerekből áll. Gázelosztó állomások Pozsony megyében: SPP 4,0/2,5 MPa (PO I), Lieskovská 4,0 - STL (PO II), Stará Vajnorská 4,0/2,5 (PO III), Pozsonybeszterce 4,0/2,5 (PO IV), Kikötői híd 4,0/2,5 (PO V), Kutlíkova 4,0/2,5 (PO V), Grinava 4,0/2,5 (Bazin), Cseklész 4,0/2,5 (Szenc).

Pozsonyi megye területén, Láb településtől északra vannak a Nafta, a.s. társaság földalatti földgáztárolói (PZZP), amelyek a szezonális gázfogyasztási különbségek fedezésére szolgálnak, és biztosítják a gázellátást a nemzetközi gázellátás kiesése esetén. A Láb PZZP jelenlegi kapacitása 2,13 milliárd m³ és a Láb 4. st. tárolóé 620 millió m³ gáz és a Gajar-Baden tárolóé körülbelül 500 m³. (HANUS, J., és társai, 2011: PHSR BSK a 2014 – 2020-as évekre, AUREX spol. s r.o.)

56-os táblázat: BSK gázfogyasztása (1000 m³)

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről			
	2017-es fogyasztás [1000 m ³]	2010-es fogyasztás [1000 m ³]	2000-es fogyasztás [1000 m ³]
BSK	861671	1533539	2359237
Pozsony I	2148	19996	192771
Pozsony II	635692	1020183	1735674
Pozsony III	39529	258767	307160
Pozsony VI	36762	37941	39102
Pozsony V	123216	167277	8700
Malacka	15978	20877	60397
	2017-es fogyasztás [1000 m ³]	2010-es fogyasztás [1000 m ³]	2000-es fogyasztás [1000 m ³]
Bazin	4012	3845	6345
Szenc	4334	4653	9088

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

III.1.15.3. Hőellátás

Pozsony város legnagyobb hőtermelője a Bratislavská teplárenská, a.s. (BAT), amely központosított hőellátást (CZT) biztosít öt városrész területén található épületek számára. A központi hőellátó rendszer két, hidraulikusan független különálló rendszerből áll. Ezek a következő melegvízes közzeggel rendelkező rendszerek: Pozsony - kelet, Pozsony - nyugat. A Pozsony - Kelet rendszer központi forrásai a Pozsony II. hőerőmű, Výchrevňa - Juh fűtőművek és a Pozsonyi gőzgáz körforgásából nyert hőforrás (PPC), ahol a földgázt villamos energia, majd ezt követően hő előállítására használják. Ezek a források kölcsönös csatlakoznak egymáshoz. A rendszer teljes hőteljesítménye 450 MW, és a PPC-re rendelkezik még 218 MW elektromos teljesítménnyel is. A város északnyugati részén található Pozsony - Nyugat rendszer, a Pozsonyhídegkút és a Károlyfalú városrészekben található épületek egy részét látja el. A rendszer hőforrása a Pozsony-nyugat hőerőmű, melynek hőteljesítménye 250 MW és rendelkezik egy beépített 25 MW villamos energia előállítására szolgáló turbinával. A hőfogyasztás fokozatos ésszerűsítése, új mérési és szabályozási technológiák bevezetése, valamint a hőszigetelési tulajdonságok javulása miatt a meglévő források szabad kapacitásában tükröződik. A melegvíz-ellátáson kívül eső épületek és a város más részei számára a decentralizált ház- vagy blokkazánok biztosítanak hőt, ill. a saját forrásokkal rendelkező központi fűtések. Fűtőanyagként a földgáz dominál. További hőforrások a nagy lakóegységekben a földgázon alapuló blokkazánok (Pozsonyligetfalú, Pozsonypüspöki, Dévényújfalú, Pozsonyhídegkút északi része és Lamacs). A fenti források mellett több ipari területnek is van saját hőforrása, ezek közül a legnagyobbak a Slovnaft, a.s. és a Volkswagen Slovakia, a.s. rendelkezik.

A megye más részein az épületek hőellátása hasonlóan van megoldva, mint a fővárosban. Ez melegvíz-csövekkel ill. hőcsövek, a fűtővíz hőmérsékletétől függően az ellátórendszerekben, összekapcsolt CZT, és a különálló hőforrások, a főleg földgázon alapuló kazánházak, keveréke. A decentralizált hőforrások közvetlenül a fűtött épületekben, ill. az ipari területeken helyezkednek el.

Malacka városában a CZT rendszer teljes kapacitása 28,1 MW, amelynek 49,0%-át a Brnianská utcai forrás biztosítja. Bazin városának két helyi CZT rendszere van kialakítva a 17,8 MW teljesítményű Déli Központi Kazánház körül és egy az északi lakótelepet ellátó kazánházzal, amelynek teljesítménye 5,0 MW. Szenc városában a helyi hőelosztó rendszer a Központi Kazánház körül helyezkedik el, melynek teljesítménye 11,6 MW. A második hőforrás a Baldocká utcai kazánház, 6,8 MW teljesítménnyel. (HANUS, J., és társai, 2011: PHSR BSK a 2014 – 2020-as évekre, AUREX spol. s r.o.)

57-es táblázat: BSK hőfogyasztása

	2017-es fogyasztás [v GJ]	2010-es fogyasztás [v GJ]	2000-es fogyasztás [v GJ]
BSK	200596805	2007157721	33011803

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről			
Pozsony I	136195	772586	1631081
Pozsony II	199407809	205128092	27427433
Pozsony III	226708	530633	1599243
Pozsony VI	748934	655384	842619
Pozsony V	27821	56859	166752
Malacka	D	D	1013035
Bazin	D	D	85494
Szenc	D	-	246146

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

III.1.15.4. Kőolajvezetékek

A Družba DN 500 olajvezeték halad át BSK területén, amely az Orosz Köztársaságból szállítja az olajat a Slovnaft kőolajfinomító üzembe. Ellenkező irányban a Slovnaftból 2 x DN 250 és DN 300 csővezeték fut, amelyeken keresztül az olajtermékeket Közép-Szlovákiába szállítják. A Slovnaft termékeit rövid olajvezetékekkel (3 cső) szállítják a Téli kikötőben található ásványolaj tárolóhoz is. A Slovnaft és a Schwechat finomítók között is készül egy termékvezeték, amelynek útvonala még nem meghatározott. (HANUS, J., és társai, 2011: PHSR BSK a 2014 – 2020-as évekre, AUREX spol. s r.o.)

III.1.15.5. Vízellátás

A pozsonyi vízellátó rendszer a következő nagy kapacitású forrásokból látja el Pozsony városát: Sihot', Pečniansky les, Oroszvár - Ostrovné lúčky - Mokrad' és Sedláčkov ostrov. Az oroszvári és dunacsúni vízforrások az azonos nevű városrészeket látják el. A szemeti és a somorjai vízforrások is rácsatlakoznak a városi vízellátó rendszerhez. Ezekben a forrásokban nagyon jó a víz minősége. A pozsonyi vízellátó rendszer egyensúlyi többlettel rendelkezik, és a vízkészletek kapacitása a várható vízigényeket is fedezni fogja, az erdőháti vízvezetékrendszert és szenci vízvezetékrendszert is ki fogja tudni segíteni.

Az Erdőháti vízvezetékrendszer ivóvizet szállít Malacka járási városába, valamint a szomszédos településekbe és ipari parkokba. Főként a Kis-Kárpátok területének forrásait használja fel, a jövőben várható a pozsonyi vízellátó rendszerből nyújtott támogatás, és a vízellátás kiterjesztése Jókútig, és összekapcsolása a szenicei vízvezetékrendszerrel.

A hegyaljai vízvezetékrendszer ellátja a Kis-Kárpátok lábánál fekvő városokat és falvakat. Három üzemileg összekapcsolt vízvezetékrendszert foglal magába, a bazinit, modorit és ottóvölgyit. A pozsonyi vízvezetékrendszer támogatja a Pozsonypüspökin ČS-en keresztül a szemeti és somorjai vízforrásokból.

A szenci vízvezetékrendszer látja el Szenc városát és a szomszédos településeket. A pozsonyboldogfai vízforrást használja, és a pozsonyi vízvezetékrendszer is támogatja a Pozsonypüspökin ČS-en keresztül a nagykapacitású szemeti és somorjai vízforrásokból. A somorjai és szemeti vízforrásokból a hegyaljai és szenci vízvezetékrendszerekbe történő vízszállítást DN1000-es csővezetéken keresztül hajtják végre a Pozsonypüspöki - Cseklész vonalon. Cseklésztől a DN500-as csöveket két irányra osztják (Bazin iránya, Szenc iránya). (<https://www.minzp.sk/files/sekcia-vod/priloha-10-charakteristika-verejných-vodovodov-pdf-336kb.pdf>)

58-as táblázat: Az ivóvízellátás mutatói BSK-ben

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
	A nyilvános vízvezetékkel ellátott lakosság aránya 2017-ben [%]	A vízvezetékrendszer hossza bekötések nélkül 2017-ben [km]	Ivóvízfogyasztás 2018-ban [m³]	Ivóvízfogyasztás 2010-ben [m³]	Ivóvízfogyasztás 2000-ben [m³]
BSK	98,2	2485	42858	39662	56191
Pozsony I	99,9		32326	31158	47330
Pozsony II					
Pozsony III					
Pozsony VI					
Pozsony V					
Malacka	92,6		3309	2931	3442
Bazin	97,0		3180	2735	3356
Szenc	95,2	4043	2682	2063	

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

III.1.15.6. Szennyvíz elvezetése és tisztítása

A közcsonatrendszer hálózata, néhány kisebb peremterület kivételével, gyakorlatilag a város teljes beépített területét lefedi. A város földrajzi adottságai azt eredményezték, hogy Pozsony közcsonatrendszere három különálló, saját szennyvíztisztítóval rendelkező hálózatra oszlik meg: csatornarendszer a Duna bal partján a vereckyei szennyvíztisztítóval, csatornarendszer a Duna jobb partján a pozsonyligetfalui szennyvíztisztítóval, csatornarendszer a Morva-folyó vízgyűjtőterületén a dévényújfalui szennyvíztisztítóval.

Az 1990 előtt kiépített csatornahálózatok, amelyek a város beépített területének nagy részét lefedik, az egységes rendszer túlnyomó többségét képezik. Az újabb hálózatok már többnyire osztott rendszerrel rendelkeznek. Új szennyvízhálózatok különösen a szennyvízelvezető csatornák vannak túlsúlyban a külvárosokban. A távolabbi és magasság szempontjából kedvezőtlenebb helyzetű épületek építésével folyamatosan nő a vízszivattyúzás iránti igény, ami a hálózaton nagyszámú szivattyútelep kiépítését feltételezte. Pozsonyszőlős esetében egy nem szabványos vákuum szennyvízrendszer épült.

A régió számos településének csatornarendszere a pozsonyi csatornarendszerhez csatlakozik. A bal parti rendszerbe csatlakozik, ill. bekötését tervezik a Kis-Kárpátok régiójának csatornarendszerét. Konkrétan Szentgyörgy városa az E gyűjtőbe történő szennyvízelvezetéssel, Modor, Bazin városa és Cserfalu, Grinád, Hattyúpaták, Tótgurab, Horvátgurab Feketevíz része, Cseklész, Pozsonyivánka települések csoportos csatornarendszerükkel, mely több szivattyúteleppel rendelkezik és a vereckyei szennyvíztisztítóba történő szennyvízelvezetéssel. El van készítve a szenci régió csoportos csatornarendszerének a szennyvíztisztítóhoz való csatlakozásának kiépítése. Összekapcsolja Senc városát további 12 településsel. Berg, Wolfsthal, Kittsee, Edelstal, Pama osztrák települések csatornarendszere a jobb parti (pozsonyligetfalui) rendszerhez vannak csatlakoztatva. Máriavölgy települése a Morva-folyó vízgyűjtőterületén található csatornarendszerhez csatlakozik.

Pozsony területének szennyvízelvezetésében számos nem nyilvános csatornarendszer is részt vesz. Ezek elsősorban a termelőüzemek csatornái, közlekedési létesítmények és utak, orvosi létesítmények, egyéb létesítmények csatornái stb. A vállalatok telephelyén belül általában megosztott csatornákat építenek az egyes szennyvíz elvezetéséhez, szükség esetén előkezelő létesítményekkel vagy saját szennyvíztisztító telepekkel kiegészítve. A városban szétszórott vállalatok azon szennyvízcsatornái, amelyeket nem lehet egyenesen a szennyvíztisztítókhöz elvezetni a általában a közcsonatába torkollnak. A nagy ipari vállalatoknak saját

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

szennyvíztisztítójuk van, és az ezekből származó szennyvíz a szennyvízgyűjtőkbe vezet, függetlenül azok távolságától.

Malacka városának csatornarendszerét 1956-ban kezdték építeni. A csatornarendszer egységes. Az esővizet részben a Sár-csatornába vezetik. Nádasfő településen a csatornarendszert fokozatosan építették meg és üzemeltették be. Jelenleg a csatornarendszer egységes, és a szennyvíz és az esővíz elvezetésére szolgál a falu egy részéről. Két esővíz-mentesítő csatorna vezet a Rudávka-patakba, és két szennyvízszivattyú állomás található a csatornahálózaton - az egyik a faluban, a másik a szennyvíztisztító telep előtt. Detrekőcsütörtökön a csatornarendszert fokozatosan építették meg. A családi házak lakótelepének csatornarendszerének első részét és a szennyvíztisztítóig tartó községe átívelő gyűjtőt 1961-ben indították be. A község fejlesztése érdekében a csatornarendszert 1975 és 1978 között bővítették ki. A település csatornarendszere csak a szennyvíz elvezetésére alkalmas. A szennyvizet gravitációs úton egy szennyvíztisztító telepre vezetik, ahonnan a kezelés után az Oliva-csatornába vezetik. A felszín alatti vizek védelmének érdekében Detrekőszentmiklósban, Detrekőváralján és Széleskúton be kell fejezni a csatornarendszer és a szennyvíztisztító telep kiépítését. A csatornarendszer és szennyvíztisztító telep építése szükséges Nagyjakabfalván, Konyhában, Perneken, Pozsonyalmáson, Pozsonyávodon, Kislévárdon és Lábon.

Bazin városában a csatornahálózat egységes, gravitációs és az egész város, valamint a Kučisďorská-völgy területének egy részéről is elvezeti a szennyvizet. A csatornahálózat Modor városában 1966 óta épült, egységes, gravitációs és a város nagy részén elérhető. Szentgyörgy városában a csatornahálózat egységes, gravitációs és a szennyvizet a szennyvíztisztítóba vezetik, a kitisztított szennyvizet pedig a Súr-csatornába. Cseszte település csatornahálózata gravitációs, és a falu csak egy részét fedi le. A Szentistván-patakba esővíz-mentesítő csatorna vezet. Szenc város csatornahálózata osztott. A szennyvízcsatornát - szennyvízhálózatot a város 1963-tól kezdve építette és bővítette. Cseklész csatornarendszerét 1966-ban állították üzembe és 1982-ben bővítették ki. A csatornarendszere egységes jellegű, de a település egy részében szennyvízcsatorna is kiépült. Gutor, Szemet, Dénesdorcsmisérd, Csölle és Annamajor településekről egy csoportos csatornarendszer vezeti el a szennyvizet, amelyik a gutori szennyvíztisztító telepre folyik. Csölle településen a csatornahálózatot 1994-ben üzemeltették be. Pozsonyivánka község szennyvizet a Pozsony - Vereckye szennyvíztisztító telepen tisztítják. (Hrdina, V. és társai, 2010: ÚPNR BSK, felmérések és elemzések. AUREX, s.r.o.)

2006-tól kezdve több létesítmény is épült a Kis-Kárpátok régió szennyvizének elvezetésére, mégpedig a Bazin, Modor, Szentgyörgy városokban és a környező Cseklész, Pozsonyivánka, Tótgurab, Horvátgurab, beleértve Feketevíz községrészt is, Hattyúpatak és Cserfalu községekben, hogy a csatornarendszert csatlakoztassák Pozsony városának csatornahálózatára és a szennyvizet a központi vereckyei szennyvíztisztító telepen tisztíthassák. A szentgyörgyi, bazini, modori és cseklézi szennyvíztisztítókat technikailag átépítették a szennyvíz, ideértve a VČS-t is, összegyűjtésére. A jövőben lehetőség nyúlik Limpak és Csukárd-Terlény községek rákapcsolására is az épített rendszerre. (<http://www.bvsas.sk/files/press/tlacove-spravy/tlacova-sprava-16-2-2007.pdf>)

59-es táblázat: A szennyvízelvezetés mutatói BSK területén

	A nyilvános csatornahálózatra rákapcsolódó lakosság aránya 2017-ben[%]	A ČOV-vel rendelkező nyilvános csatornahálózatra rákapcsolódó lakosság aránya 2017-ben [%]	A csatornahálózat hossza bekötések nélkül [km]	A megtisztított szennyvíz mennyisége 2017-ben[1000 m ³]	A kiengedett szennyvíz mennyisége 2017-ben [1000 m ³]
BSK	90,6	90,6	1766	57983	57983
Pozsony I	99,0	99,0			

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE					2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
Pozsony II					
Pozsony III					
Pozsony VI					
Pozsony V					
Malacka	75,3	75,3			
Bazin	73,1	73,1			
Szenc	74,0	74,0			

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

III.1.16. Lakossági szolgáltatások

A lakossági szolgáltatások a városi és nem csak városi jelentőségű intézményeket foglalnak magukba, képviselve az oktatást, az egészségügyi és szociális ellátást, a kultúrát és a népművelést, a test kultúráját és a sportot, a közigazgatást és az igazgatást, a banki és pénzügyi, valamint a kereskedelmi létesítményeket.

III.1.16.1. Oktatásügy

A BSK-ben található iskolák számát az alábbi táblázatok foglalják össze.

60-as táblázat: Bsk területén található iskolák számának adatai 2019.09.15-én

	Óvodák		Alapiskolák 1.-4. évf. összesen		Alapiskolák 1.-9. évf. összesen		Gimnáziumok összesen		Inas-, szakközép-, egyesített középiskolák összesen	
	összesen	Diákok összesen	összesen	Diákok összesen	összesen	Diákok összesen	összesen	Diákok összesen	összesen	Diákok összesen
BSK	262	24504	24	1139	137	53028	45	14763	55	13920
Pozsony I	28	1663	1	133	12	4184	7	2242	3	787
Pozsony II	24	4011	1	33	21	8547	11	4724	18	4658
Pozsony III	24	2265	0	0	17	5984	5	896	9	2638
Pozsony VI	34	3541	0	0	16	7077	7	2634	5	1686
Pozsony V	41	3844	2	47	19	7437	9	2664	12	2794
Malacka	28	2595	6	243	19	6314	2	478	1	0
Bazin	32	2663	5	232	14	5652	2	657	4	637
Szenc	51	3922	9	451	19	7833	2	468	3	720

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

BSK területén 2018-ban összesen 262 óvoda, 24 1.-4. évfolyamú alapiskola, 137 1.-9. évf. alapiskola, 45 gymnázium, 55 inas-, szakközép-, egyesített középiskola működött. Az általános iskolákban 2009.09.15-én 38386 diák tanult. Az óvodák alapítói települések, magánszemélyek, az egyház, és az egyházi közösségek. Az alapiskolák alapítói a megyék (magyar tannyelvű alapiskola * Pozsony-Óvárossal), települések, magánszemélyek, egyház, egyházi közösségek. A középiskolák alapítói: BSK, magánszemélyek, egyház, egyházi közösségek.

BSK területén 12 egyetem működik, és az összes felsőoktatási intézmény Pozsony I - V járásaiban található. Tehát a vizsgált terület a szlovákiai felsőoktatás harmadának alma matere. A Pozsony megyében, különösen a Szlovák Köztársaság fővárosában működő egyetemek így a képzett munkaerő és a kiegészítő tudományos tevékenységek fontos bázisát hozzák létre nemzeti szinten a tudomány, a kutatás és az innováció globális fejlődése érdekében. (HANUS, J., és társai, 2011: PHSR BSK 2014 – 2020-as évekre, AUREX spol. s r.o.)

BSK területén jelenleg nagyobb az iskolák és az iskolai létesítmények kapacitása az oktatási ágazatban, mint a valós igények. Az iskolai menzák és kollégiumok a középfokú oktatásban

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

megfelelő kapacitással rendelkeznek. A felsőoktatásban azonban előfordulnak kapacitáshiányok, különösen a kollégiumok körében. Ugyanakkor a meglévő kollégiumok minősége nem megfelelő, és nem éri el az európai szintet. Ezek a problémás területek azonban nem tartoznak Pozsony megye hatáskörébe, mivel a felsőoktatás területe nem tartozik a megyei önkormányzatok hatáskörébe. Egy másik problémás terület az iskolák és az iskolai létesítmények elégtelen energiahatékonysága. Az egyes fejlesztési lehetőségek az oktatás területén az oktatásügyi program prioritásaiból fakadnak. (Hrdina, V. és társai, 2010: ÚPNR BSK, felmérések és elemzések. AUREX, s.r.o.)

BSK hozzájárul az oktatás fejlesztéséhez, javítani akarja a diákok és a tanárok feltételeit. A megye a tanárok támogatására és motiválására, valamint a tanulmányok korszerűsítésére összpontosít. A megyei iskolák tanárainak megtérítik a tanítás utáni diákokkal folytatott tevékenységeket. Mivel BSK-nak új tanárgenerációt kell bevonnia az iskolákba, bevezetett egy 100 eurós fizeteskiegészítést a kezdő tanárok részére. A generációcsere támogatása érdekében a megye növeli a leköszönő tanárok végkielégítését. A tanárok motiválása mellett a megye továbbra is keresi a tanulás javításának módjait. Ezért segítettek új tagozatok megnyitásában a szakiskolákban, az informatika iránt a legnagyobb az érdeklődés. 4 gimnáziumban fokozatosan elkészítették és megvalósították a kétnyelvű oktatást, amelyre szintén igény van. A megye elkezdte segíteni az iskolákat a támogatások megszerzésében is. Pozsony megye különös figyelmet fordít az iskolák épületeire és felszerelésére is. (<https://tlacovespravysme.sk/c/22144372/bratislavsky-kraj-reformuje-stredneskolstvo.html>)

III.1.16.2. Egészségügy

BSK-ben viszonylag magas az egészségügyi létesítmények és az egészségügy területén nyújtott szolgáltatások szintje. Ehhez nagyban hozzá járul a különféle egészségügyi intézmények elhelyezkedése is a SzK fővárosában, Pozsonyban. (Hrdina, V. és társai, 2010: ÚPNR BSK, felmérések és elemzések. AUREX, s.r.o.)

BSK-ben található orvosi intézmények számát az alábbi táblázat tünteti fel.

61-es táblázat: BSK-ben működő egyes egészségügyi létesítmények számaira vonatkozó adatok 2018-ból

	Önálló rendelőintézetek	Általános- és szakkórházak	Transzfúziós és hematológiai osztályok	Gyógyszertárak és patikák	Önálló felnőtt házi orvos rendelők	Önálló pediáter rendelők	Önálló fogorvosi rendelők	Önálló nőgyógyászati szakrendelők	Önálló szakorvosi rendelők	Mentőszolgálati egységek
BSK	23	21	24	267	261	105	410	128	1599	26
Pozsony I	5	5	4	34	51	8	80	22	342	2
Pozsony II	6	6	4	59	56	21	88	38	353	4
Pozsony III	4	4	9	36	33	8	61	16	327	4
Pozsony VI	4	0	0	31	24	15	45	11	125	4
Pozsony V	1	3	6	35	35	26	66	20	267	5
Malacka	1	1	1	25	21	9	25	8	76	3
Bazin	1	1	0	24	18	8	20	6	67	2
Szenc	1	1	0	23	23	10	25	7	42	2

Források: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

Pozsony megye csak egy létesítményben szerepel alapító hatáskörben.

(Hrdina, V. és társai, 2010: ÚPNR BSK, felmérések és elemzések. AUREX, s.r.o.)

A járóbeteg-ellátás az egészségügy egyik leggyakrabban használt eleme. A megyében 366 háziorvos rendelő, 1599 szakorvos rendelő és 23 rendelőintézet működik.

A teljes kórházi ágyszám 2017-ben 4848 ágy volt, ebből 703 gyermekellátásra, a kórházi betegek száma pedig elérte a 148 359-et, az ágyhasználat 71,1%, az orvosok száma 1496, az 1 orvosra jutó ágyak száma 3,2 és az ápolói munkahelyek száma összesen 3017,03 volt, ebből 2821,33 a beteg ágyánál szolgált. (NCZI, Egészségügyi statisztikai kiadás, SzK kórházi ágyszám 2017-ben. 2018-as évfolyam ZŠ-49/2018.

III.1.16.3. Szociális terület

A szociális szolgáltatások rendkívül fontos részét képezik BSK tevékenységének. A szociális szolgáltatásokat járóbeteg formában, terepi formában, heti bentlakásos formában vagy egész évben nyújtott bentlakásos formában, határozott vagy határozatlan időtartamra nyújtják. A szociális szolgáltatásokat a BSK területén lakóknak nyújtják: a BSK alapító hatáskörébe tartozó szociális szolgáltatási intézmények, települések és azok szociális szolgáltatási intézményei, a szociális ellátást nyújtó egyéb természetes és jogi személyek a szociális szolgáltatásokról szóló törvény alapján. (HANUS, J., és társai, 2011: PHSR BSK 2014 – 2020-as évek, AUREX spol. s r.o.) Jelenleg a BSK alapítói körében 14 szociális szolgáltatási intézménnyel rendelkezik.

(<http://www.region-bsk.sk/clanok/zariadenia-socialnych-sluzieb-v-zriadovatelskejp%C3%B4sobnosti-bsk-pocet-volnych-miest-a-pocet-evidovanych-ziadosti-787574.aspx>)

III.1.17. Szabadidő és idegenforgalom

A rekreációs és idegenforgalmi funkcionális-térbeli rendszer összekapcsolt desztinációinak magja Pozsony - a fő turisztikai desztináció, valamint a fő kiindulópont és látogatói forrás a rekreációs tartózkodáshoz a városban és az egész megyében. Fontossága és sajátos fekvése miatt Pozsony az összes típusú közlekedési útvonal kereszteződése, településfejlesztési sávok áradnak belőle minden irányban. A BSK leglátogatottabb járásai a Pozsony I. és II. Pozsony megye létrehozott egy regionális turisztikai szervezetet - Bratislava Region Tourism (a Pozsonyi Régió Turizmusát). Pozsony megye területén, a Kis-Kárpátok régióján belül két mikrorégiót különböztetünk meg: Vöröskő mikrorégiót (kilenc település bortermelési mikrorégiója: Piesok, Cseszte, Szárazpatak, Harmónia, Gidrafa, Rózsavölgy, Modor, Kárpáthalas, Báhony) és a bazini mikrorégiót (borászati és bortermelői mikrorégió: Bazin, Tótgurab, Szentgyörgy, Senkőc, Hattyúpatak, Csukárd-Terlény). Ide sorolható a Kis-Kárpátok Borászati Út (MVC) egyesület is, amely több mint 260 egyéni és kollektív taggal rendelkezik, akik a szőlőtermesztés és borászat területén fejlesztik az idegenforgalmat. A Kis-Kárpátok Borászati Út a Kis-Kárpátok hegyeivel és Pozsony, Szenc, Nagyszombat, Szomolány települések vonalaival határolt terület. Az MVC központja Modor városában van.

(HANUS, J., A KOL., 2011: PHSR BSK 2014 – 2020-as évek, AUREX spol. s r.o.)

62-es táblázat: BSK szállásainak kapacitása és teljesítménye

	Szállásadó intézmények száma		Ágyszám a szállásadó intézményekben		A szállásadó intézményeket meglátogatók száma		A látogatók eltöltött éjszakáinak száma a szállásadó intézményekben	
	2018	2001	2018	2001	2018	2001	2018	2001
Szállásadó intézmények összesen	275	158	28 785	15 086	1460130	601537	3082284	1241197
Hotelek	111	53	14877	7480	1192110	450824	2000106	841323
Panziók	43	24	1152	966	33132	44615	82231	95704

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE							2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről								
Kempingek	4	3	7582	3991	18753	22099	56533	65309

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

III.1.18. A környezet valószínűsíthető alakulása, ha nem valósulnának meg a stratégiai dokumentumban leírtak

Az alábbiakban a közlekedés környezeti elemekre gyakorolt hatásának alakulását fogjuk értékelni abban az esetben, ha a BSK fenntartható mobilitásának regionális tervében meghatározott intézkedéseket nem hajtják végre.

A közlekedésből származó kibocsátási helyzet alakulása a terv végrehajtása nélkül

A közlekedés levegőminőségre gyakorolt hatásának domináns része a közúti gépkocsiközlekedéshez kapcsolódik, más közlekedési fajták kevésbé jelentősek. A gépkocsiközlekedés által okozott légszennyezés alakulását a jövőben a következő ellentétes tényezők befolyásolják:

- a járműpark fokozatos korszerűsítése a kipufogógáz-kibocsátás csökkentése érdekében. Az Európai Unióban számos szabványt fogadtak el, amelyek korlátokat határoznak meg az összes EU-tagállamban gyártott autó kipufogógáz-összetételére. A közlekedésben számolnak a villamosítással, a megújuló energiákkal és a földgázzal is.
- a forgalom intenzitásának fokozatos növekedése, a személygépkocsik átlagos kihasználtságának csökkenése.

Abban az esetben, ha a RPUM BSK javasolt intézkedéseit nem hajtják végre, a járműpark korszerűsítése miatt a kipufogógáz-kibocsátás fokozatos csökkenésére lehet majd számítani, ami a levegőterheltségi szint enyhe csökkenéséhez vezet a forgalomnak kitett helyeken. A közúti közlekedésből származó CO, NOx és benzol kibocsátás esetében stagnálásra vagy annak nagyon alacsony csökkenésére lehet számítani, mivel a forgalmi intenzitás növekedését pozitívan ellensúlyozza majd a járműpark korszerűsítése. A korábbi fejleményhez képest a szálló por kibocsátás (PM10, PM2,5) csökkenése lelassul, a forgalmi intenzitás fokozatos növekedése és a közúti közlekedés szálló por kibocsátásának növekvő aránya miatt. A közlekedésből származó szálló por relatív csökkenése alacsonyabb lesz, mint az NOx esetében, ezért az általános tendencia stagnálhat. Annak a ténynek köszönhetően, hogy a szerves szennyező anyagok felszívódnak a szálló porba, ugyanez a tendencia várható a benzo(a)pirén esetében is.

A megye többi részében a levegőszennyezés szintje egyértelműen alacsonyabb, mint Pozsonyban, bár a fő útvonalak és a városi övezetek területén várható a levegő minőségére gyakorolt hatás.

A levegőminőség jelenlegi alakulása alapján megbecsülhető, hogy a javasolt terv végrehajtása nélkül, a közlekedési útvonalak közelében elhelyezkedő helyeken a szálló por (PM10, PM2,5), a benzo(a)pirén határértékei megmaradnak.

A pozsonyi elkerülő út: D4-es autópálya és az R7-es gyorsforgalmi út PPP projektjének befejezése jelentős hatással lesz BSK levegőterheltségi szintjére.

A közlekedésből származó emissziós helyzet értékelésének részeként elkészítették a kiválasztott szennyező anyagok kibocsátását bemutató adathalmazt az értékelt terv nélküli változathoz és a javasolt intézkedésekkel rendelkező változathoz, az átlagos napi forgalmi intenzitás, a forgalom áramlási összetétele és az úthálózat átlagos sebességének adatai alapján.

A közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátásának alakulása a terv végrehajtása nélkül

A közlekedési ágazat által kibocsátott üvegházhatású gáz aránya az összes kibocsátott üvegházhatású gáz 16,4% volt 2016-ban (CO₂ egyenértékben kifejezve). 2000 óta a közlekedésből származó CO₂-kibocsátás 17,8%-kal nőtt, viszont 2015-höz képest 1,2%-kal csökkent. 2000 óta a

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

legjelentősebb csökkenést a CH₄ kibocsátásnál mérték - 62,9%-ot, ellenben az N₂O-kibocsátás 17,2%-kal nőtt. (A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának kollektívája, SAŽP, 2018: Jelentés a Szlovák Köztársaság környezeti állapotáról 2017-ben, <https://www.enviroportal.sk/spravy/detail/8323>). Az üvegházhatású gázok kibocsátásának első helyén a közúti közlekedés áll (amely a közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátásának mintegy 97,7%-át teszi ki), a vasúti közlekedés az üvegházhatású gázok kibocsátásának körülbelül 2,2%-át teszi ki. (Bado, J. és társai, 2016).

A Szlovák Köztársaság közlekedésének 2030-ig szóló stratégiai fejlesztési tervének - II. Fázis kidolgozása részeként (Bado, J. és társai, 2016) elvégezték a közlekedésből származó üvegházhatású gáz kibocsátásának 2030-ig történő modellezését, amely azt mutatta, hogy a szlovákiai közlekedés jelenlegi tendenciáinak folytatása esetén 2030-ra a közúti közlekedésből származó összes üvegházhatású gáz kibocsátása több mint 55%-kal megnő, illetve a vasúti közlekedésből származó összes üvegházhatású gáz teljes kibocsátása több mint 46%-kal megnő. Ez azt jelenti, hogy a további intézkedések végrehajtása nélküli modellezett forgatókönyv figyelemmel kísérése során a Szlovák Köztársaságnak nagy problémát fog okozni a közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó, uniós szinten meghatározott célok teljesítése (Bado, J. és társai, 2016).

Klimaváltozás

"A Szlovák Köztársaság alkalmazkodásának stratégiája a negatív klímaváltozáshoz - 2017. évi frissítés (a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma)" című dokumentumban a következő általános következtetéseket vonták le Szlovákia éghajlatának alakulásáról:

- A levegő hőmérsékleti átlagainak fokozatosan, 2–4 ° C-kal kellene emelkedniük az 1951–1980 közötti időszak átlagaihoz képest, miközben megmarad a jelenlegi éves és évszakok közötti változékonyság. A napi léghőmérséklet minimumának gyorsabban kellene növekednie, mint a napi léghőmérséklet maximumának, ami az átlagos napi levegő hőmérsékletének amplitúdójának csökkenését okozza. A forgatókönyvek nem feltételezik a szokásos éves léghőmérséklet jelentős változását, de az őszi hónapokban a hőmérséklet-emelkedésnek kisebbnek kéne lennie, mint az év többi részében.
- Az éves csapadékmennyiségnek nem szabadna jelentősen megváltoznia, inkább enyhe (10% körüli) növekedés várható, különösen Szlovákia északi részén. Nagyobb változások következhetnek be a csapadékmennyiség éves lefolyásában és időbeli eloszlásában - nyáron inkább a teljes csapadékmennyiség enyhe csökkenése várható (főleg Szlovákia déli részén), az év többi részében pedig a teljes csapadék kis vagy enyhe növekedése várható (főleg télen és Észak-Szlovákiában). Az év meleg időszakában a csapadékmennyiség várhatóan változóbb lesz, egyrészt valószínűleg meghosszabbodnak és gyakrabban lesznek kevés csapadékmennyiségű (száraz) periódusok, másrészt ezeket rövid, nagy csapadékmennyiségű esős időszakok követik majd. Mivel télen melegebb idő várható, akár 900 m tengerszint feletti magasságig szabálytalan hótakaró lesz, és gyakrabban fordulhatnak majd elő téli áradások - a hótakaró valószínűleg csak az 1200 m tengerszint feletti magasságban lesz állandó, de az ilyen helyek Szlovákia területének kevesebb, mint 5%-át képviselik, ami nem befolyásolhatja jelentősen a vízfolyási körülményeket.
- Az év meleg felében a viharok fokozódása miatt erős szél, orkán és tornádó várható a viharok alatt. Szlovákia déli részén a talajnedvesség csökkenésére lehet számítani (a potenciális evapotranspiráció növekedése az év vegetációs periódusában kb. 6% -kal növekszik minden 1°C-os felmelegedésnél, míg az év vegetációs periódusában a teljes csapadékmennyiség nem nő jelentősen).

A forgalomból származó zajterhelés alakulása a terv végrehajtása nélkül

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

A Szlovák Köztársaság közlekedésének 2030-ig szóló stratégiai fejlesztési tervének - II. Fázis kidolgozása részeként (Bado, J. és társai, 2016) elvégezték a közlekedésből származó zajterhelés 2030-ig történő modellezését, amely azt mutatta, hogy a terv végrehajtása nélkül a 2014-es évi modellállapothoz képest megnő a közlekedésből származó zajterhelés az egész úthálózat jelentős részén. Ez elsősorban a nagyobb városi területekre vonatkozik. (Bado, J. és társai, 2016)

A közlekedésből származó zajterhelés felmérésének részeként elkészítették az úttest szélén mérhető zajterhelés szintjét bemutató adathalmazt az értékelt terv nélküli változathoz és a javasolt intézkedésekkel rendelkező változathoz, az átlagos napi forgalmi intenzitás, a forgalom áramlási összetétele és az úthálózat átlagos sebességének adatai alapján.

A forgalom vízviszonyokra gyakorolt hatása a terv végrehajtása nélkül

A RPUM BSK meg nem valósításával a jelenlegi közlekedés hatására nem történnének jelentős változások a felszíni és felszín alatti vizekben. A jelenlegi közlekedési hálózat hatása elsősorban a hidromorfológiai viszonyok befolyásolásánál (technikai beavatkozások, amelyek befolyásolják a vízfolyás medrének profilját), a felszín alatti vizek szintjének befolyásolásánál, a felszín alatti vizek szintjének befolyásolásánál, a felszíni folyamatok rendszerének befolyásolásánál (a víz elfolyásának felgyorsítása a vidékről és az árvízhelyzetek lefolyásának romlása), a felszíni vízfolyások minőségének befolyásolásánál (az útfelületre befogott csapadékvíz kieresztése és elvezetése) érződik. Ezek a hatások enyhén növekedni fognak, különösen a pozsonyi elkerülő út PPP projektjének befejezésével kapcsolatban: D4-es autópálya és R7-es gyorsforgalmi út befejezése. A forgalom intenzitásának, motorizáció mértékének növekedésével megnőhet a közúti járművek esetleges baleseteinek kockázata, amely során kiszivároghat a járművek üzemanyaga, ill. olyan szállított anyagok, amelyek a vízügyi törvény alapján szennyező anyagoknak minősülnek.

A kőzetekre, az ásványokra, a talajra gyakorolt hatások a terv végrehajtása nélkül

A stratégiai dokumentumban javasolt intézkedések végrehajtásának elmulasztása esetén feltételezhető a jelenlegi trendek folytatása (a halálózással, zavarokkal kapcsolatos hatások). Ami a közlekedési ágazat fejlesztéseit illeti, az értékelt terv elfogadása nélkül is kiépülnek vagy átépülnek egyes utak és vasutak olyan szakaszai, amelyek a kőzetekre (a lejtő stabilitásának megbontása, a földcsuszamlások előidézése, az erózió és lemállás felgyorsulása), és a talajra (a mezőgazdasági és erdei talajok ideiglenes és tartós kihasználása) gyakorolt hatásokkal járnak majd. Pozsony megye a Szlovák Köztársaság kevésbé problémás régiója a lejtőmozgásokkal kapcsolatban. A forgalom intenzitásának, motorizáció mértékének növekedésével megnőhet a közúti járművek esetleges baleseteinek kockázata, amely során kiszivároghat a járművek üzemanyaga, ill. olyan szállított anyagok, amelyek a vízügyi törvény alapján szennyező anyagoknak minősülnek. A szélsőséges csapadékmennyiségek és áradások kapcsán nem zárható ki lejtődeformációk keletkezése, különösen a Bazini, PO IV járásokban.

A biótára gyakorolt hatások, a táj töredezettsége

A stratégiai dokumentumban javasolt intézkedések végrehajtásának elmulasztása esetén feltételezhető a jelenlegi trendek folytatása (a halálózással, zavarokkal kapcsolatos hatások). Ami a közlekedési ágazat fejlesztéseit illeti, az értékelt terv elfogadása nélkül is kiépülnek vagy átépülnek egyes utak és vasutak olyan szakaszai, amelyek negatív hatással vannak a biótára, a természetre és a tájra (veszteség, élőhelyek széttöredezése).

A műemlékalapra gyakorolt hatások a terv végrehajtása nélkül

Azokon a területeken, ahol az intenzív forgalmú közlekedési infrastruktúra áthalad a városok és községek belterületein, annak negatív hatásai (kibocsátások, rezgések hatása) nyilvánulnak meg az ingatlan nemzeti kulturális műemlékeken. A stratégiai dokumentumban javasolt intézkedések végrehajtásának elmulasztása esetén feltételezhető a jelenlegi trendek folytatása.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Lakosság és egészségügy

A közlekedés olyan hatásforrás, amely közvetlen hatással van a lakosság közegészségére. Egészségügyi problémákat elsősorban a légszennyezés, a zaj és a rezgések okoznak. Ezekhez a negatív hatásokhoz a közúti közlekedés járul hozzá leginkább. A negatív hatások főleg a beépített területek forgalomnak kitett részein nyilvánulnak meg.

Az egyes légszennyező anyagok különböző hatással lehetnek az egészségre. A járművek kipufogógázaival nitrogén-oxidok, szálló por (PM10 és PM2,5), kén-oxidok, szén-monoxid és különféle nehézfémek kerülnek kibocsátásra. Ezeken kívül a kipufogógázokban lévő kémiai prekursorok a levegőben reagálva ózont képezhetnek. Végül szálló por kerül a levegőbe az abroncsok és a fékek kopása miatt is. Amennyiben az emberi szervezet szennyező anyagoknak van kitéve, azok nagyon specifikus hatással lehetnek az emberi egészségre, de általában negatívan folysolják be a belső szerveket, az idegrendszert és a vért, bizonyos betegségeket okozhatnak, például tüdőbetegségeket (és légzési problémákhoz vezet), vagy szívrohamot, asztmát, szorongást, gyengeséget és fáradtságot illetve súlyosbítja őket.
(<https://www.eea.europa.eu/sk/signalyeea/signaly-2016/clanky/doprava-a-verejne-zdravie>)

Az egészségre jelentős hatással van a zaj is. A zaj emberi egészségre gyakorolt negatív hatásai a következőkre oszthatók: szervi hatások (specifikus és nem specifikus), a tevékenység megzavarása (alvás, beszédkommunikáció, beszéd elsajátítása és olvasás), a szubjektív érzésekre gyakorolt hatás (zaklatás). A hallási rendszer károsodását, a szív- és érrendszerre gyakorolt hatásokat, a gyermekek beszéd- és olvasásszerzésére gyakorolt káros hatásokat, az alvászavarokat és az altatók fokozottabb használatát jelenleg a zaj kellően bizonyított egészségkárosító hatásainak tekintik. Korlátozott bizonyítékok vannak a zaj hatására például a hormonális és immunrendszere, bizonyos biokémiai funkciókra, a méhlepény és a magzat fejlődésére vagy a mentális egészségre, a társadalmi viselkedésre és az emberi teljesítményre, hatása a szív- és érrendszere, az egészséges alvás hiánya miatt bekövetkező elhízásra, a mentális egészségi rendellenességekre, majd az ezt követő munkahelyi balesetekre vagy a várható élettartam rövidülésére. (Lazarová, P., Beck, Z., Goga Bodnárová, A., 2013: A zaj emberi egészségre gyakorolt hatásainak széleskörű elemzése in A XIII. Környezetgazdálkodásról szóló nemzetközi tudományos konferencia 2013 gyűjteménye).

A közúti és a vasúti közlekedés rezgéseket okoznak azokon a területeken, amelyeken áthaladnak. A rezgések elsősorban a forgalmi terhelés közvetlen közelében érezhetők. A rezgésnek való tartós kitettség maradandó egészségkárosodást okozhat, beleértve a központi idegrendszer kóros elváltozásait is.

A stratégiai dokumentumban javasolt intézkedések elmulasztása esetén a városok és községek beépített területein keresztül vezető főutak mentén fennmaradna a kedvezőtlen levegőterheltségi szint. Hasonló kedvezőtlen vagy súlyosabb helyzet maradna fent a megnövekedett zajterhelés és rezgésszint szempontjából.

III.2. Információ a környezeti szempontból különösen fontos területekről, amilyenek például a javasolt védett madárterületek, európai jelentőségű területek, a védett területek európai hálózata (Natura 2000), védett vízgazdálkodási területek stb.

III.2.1. Védett területek nemzeti hálózata

Nagyméretű védett területek (CHKO)

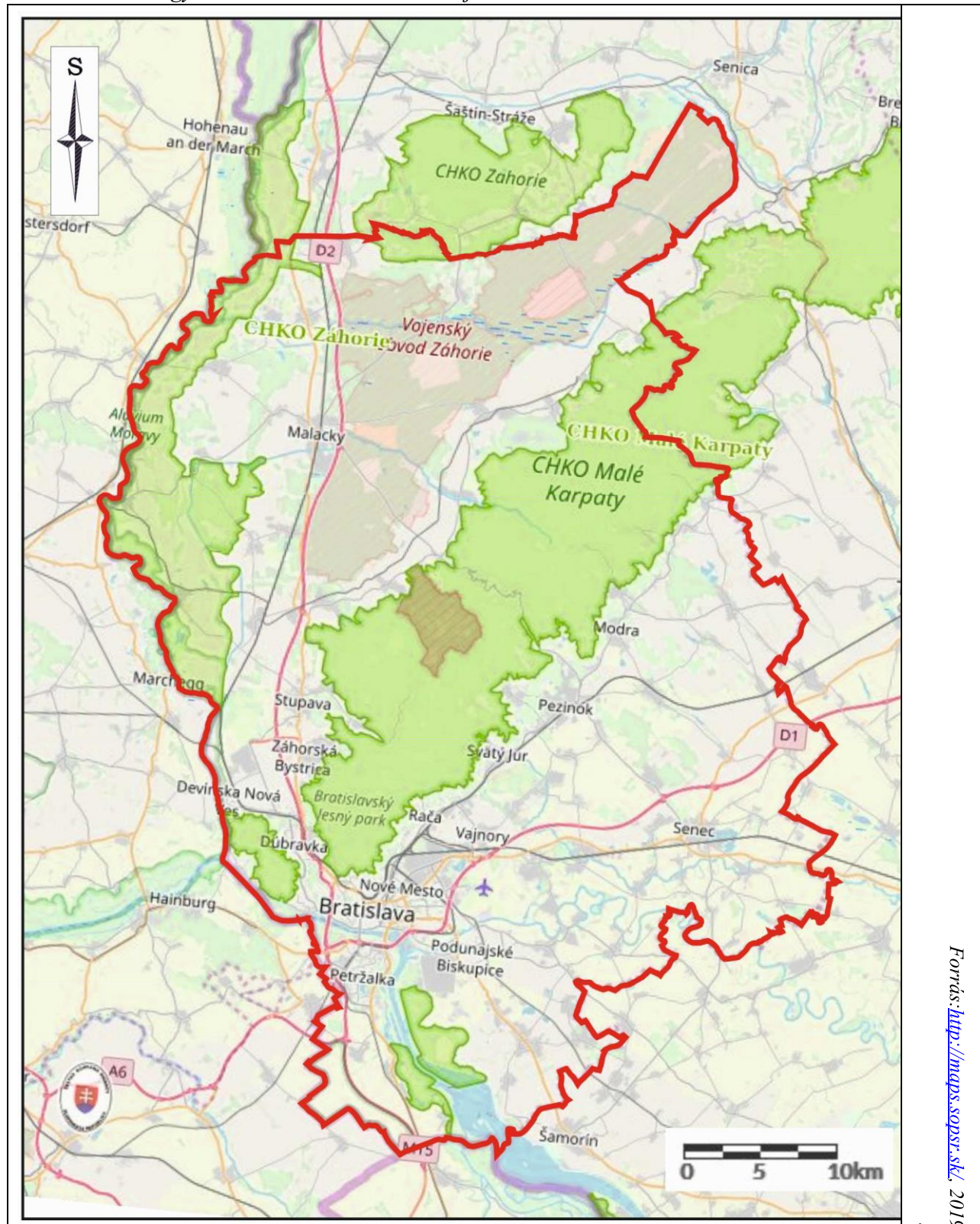
BSK vizsgált területére 3 nagyméretű védett terület terjed ki – a Dunamenti Ártér Védett Területe, a Kis-Kárpátok Védett Területe és az Erdőháti Védett Terület.

63-as táblázat: A nagyméretű védett területek listája BSK-ben 2018.12.31-én.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE					2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
Megnevezés	Terület [ha]	A bejelentés éve, frissítése	Geomorfológiai egység	Járások	Védettség szintje
Dunamenti Ártér CHKO	12 284,4609	1998	Dunamenti-síkság	Dunaszedahely, Galánta, Komárom, Érsekújvár, Szenc, Vágsellye	2. szint
Kis-Kárpátok CHKO	64 610,1202	1976, 2001	Kis-Kárpátok	PO III, PO IV, Malacka, Miava, Vágújhely, Bazin, Pöstyén, Szenice, Nagyszombat	2. szint
Erdőhát CHKO	27 522,0000	1988	Bori-alföld	PO IV, Malacka, Szenice	2. szint

Forrás: <http://www.soposr.sk/>, 2019

30-as ábra: A nagyméretű védett területek listája BSK területén



POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSIÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Kisméretű védett területek

64-es táblázat: 63-as táblázat: A nagyméretű védett területek listája BSK-ben 2018.12.31-én.

Sz. az áll. jegyz.-ben	Kategória	Megnevezése	ŠOP SR irodájának hatásköre	A CHÚ része	CHÚ területe [ha]	Védettség jelenlegi szintje	OP területe [ha]	OP védettségének szintje	Járás	A CHÚ bejelentésének vagy friss. éve	ÚEV neve, amellyel az MCHÚ átfedésben van	ÚEV Kódja	Hozzávetőleges % átfedése az ÚEV-vel
2	NPR	Abrod	Erdőhát	CHKO	92,0000	4	Kerület 100 m	3	Malacka	1964, rendelet 2004	Abrod	SKUEV0117	100
796	PR	Gidra ártere	Kis-Kárpátok	nem	2,6274	5	Kerület 100 m	3	Bazin	1993	x	x	x
6	CHA	Bajdel'	Dunamenti ártér	CHKO	8,6800	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO II	1988, rendelet 2004	Biskupické luh	SKUEV0295	100
9	PR	Bezodné	Erdőhát	nem	3,4600	5	52,5800	4	Malacka	1964, rendelet 2004	Bezodné	SKUEV0167	100
1225	CHA	Bežnisko	Erdőhát	nem	922,3100	3	Nem rendelkezik OP-tel	x	Malacka	rendelet 2004, 2012	Bežnisko	SKUEV0172	100
798	PR	Bogdalický vrch	Erdőhát	CHKO	33,2000	4	Kerület 100 m	3	Malacka	1993, rendelet 2004	Bogdalický vrch	SKUEV0124	100
903	CHA	Borovicový lesík	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	0,8012	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO I	1982, 2002	x	x	x
904	CHA	Bôrik	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	1,4284	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO I	1982	x	x	x
886	PP	Bukovina	Kis-Kárpátok	CHKO	5,0806	4	Kerület 60 m	3	Malacka	1994, rendelet 2004	Biele hory	SKUEV0267	100
1147	PP	Deravá skala	SSJ – Kis-Kárpátok	nem	x	x	Nem rendelkezik OP-tel	x	Malacka	1994, rendelet 2004, 2008	Biele hory	SKUEV0267	100
31	NPP	Dévényi-várhegy	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	1,7000	4	Kerület 60 m	3	PO IV	1985	x	x	x
32	NPR	Dévényi-tető	Kis-Kárpátok	CHKO	101,1157	4	Kerület 100 m	3	PO IV	1964, 1986, rendelet 2004	Dévényi-tető	SKUEV0280	100
789	PP	Devínska lesostep	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	5,0966	4	Kerület 60 m	3	PO IV	1992	x	x	x
1072	CHA	Morva ártere Dévénynél	Erdőhát	nem	253,1600	3	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO IV	1999, rendelet 2004	Morva ártere Dévénynél	SKUEV0312	60

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE								2020 március					
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről													
36	NPR	Dolný les	Erdőhát	CHKO	186,2600	5, 4, 2	Kerület 100 m	3	Malacka	1981, rendelet 2004	Dévényi-tó	SKUEV0313	85
1124	PR	Dunaszigetek	Dunamenti ártér	CHKO	219,7100	5	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO V	2002, rendelet 2004, 2007	Ostrovné lúčky	SKUEV0269	100
801	PR	Fialková dolina	Kis-Kárpátok	CHKO	20,5879	5	Kerület 100 m	3	PO IV	1993	x	x	x
40	PR	Gajc	Dunamenti ártér	CHKO	62,7200	4	Kerület 100 m	3	PO II	1988, 2003, rendelet 2004, 2005	Biskupické luhy	SKUEV0295	100
41	NPR	Hajdúchy	Kis-Kárpátok	CHKO	56,1100	5	Kerület 100 m	3	Bazin	1981	x	x	x

Sz. az áll. jegyz.- ben	Kategória	Megnevezése	ŠOP SR irodájának hatásköre	A CHÚ része	CHÚ területe [ha]	Védettség jelenlegi szintje	OP területe [ha]	OP védettségének szintje	Járás	A CHÚ bejelentésének vagy friss. éve	ÚEV neve, amellyel az MCHÚ átfedésben van	ÚEV Kódja	Hozzávetőleges % átfedése az ÚEV-vel	Sz. az áll. jegyz.- ben
47	NPR	Horný les	Erdőhát	CHKO	543,0200	5, 2	Kerület 100 m	3	Malacka		1981, rendelet 2004	Horný les	SKUEV0168	100
48	CHA	Horský park	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	22,9615	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO I		1986	x	x	x
1108	CHA	Hrabiny	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	7,0500	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO V		2002	x	x	x
1130	CHA	Chorvátske rameno	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	9,8463	4	0,3100	3	PO V		2003, rendelet 2004	Bratislavské luhy	SKUEV0064	100
1097	CHA	Jarovská bažantnica	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	78,2579	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO V		2001	x	x	x
1075	CHA	Jazerinky	Erdőhát	nem	6,8825	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	Malacka		2000	x	x	x
68	PR	Jurské jazero	Kis-Kárpátok	CHKO	27,4900	4	Kerület 100 m	3	Bazin		1988, rendelet 2004	Homofské Karpáty	SKUEV0104	100
121	PR	Kopáčsky ostrov	Dunamenti ártér	CHKO	82,6200	4	Kerület 100 m	3	PO II		1976, rendelet 2004	Biskupické luhy	SKUEV0295	100
1192	CHA	Kotlina	Erdőhát	nem	616,6900	3, 2	Nem rendelkezik OP-tel	x	49,8230 - Szenice, 566,8635 - Malacka		rendelet 2004, 2010	Kotlina Kotlina	SKUEV0173 SKUEV1173	100

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE									2020 március					
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről														
84	NPR	Kršlenica	Kis-Kárpátok	CHKO	117,3400	5	Kerület 100 m	3	Malacka	1984, rendelet 2004	Biele hory	SKUEV0267	100	
1098	CHA	Lesné diely	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	0,5250	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO IV	2001	x	x	x	
90	PP	Limbašská vyvieračka	Kis-Kárpátok	CHKO	6,5700	5	Kerület 60 m	3	Bazin	1977, 1988, rendelet 2004	Homofské Karpaty	SKUEV0104	100	
91	PR	Lindava	Kis-Kárpátok	nem	46,2000	5	Kerület 100 m	3	Bazin	1984, rendelet 2004	Lindava	SKUEV0174	100	
1184	CHA	Marhecké rybníky	Erdőhát	nem	57,4800	3	Nem rendelkezik OP-tel	x	Malacka	rendelet 2004, 2009	Marhecké rybníky	SKUEV0121	100	
1204	CHA	Mešterova lúka	Erdőhát	nem	133,5000	5, 4, 2	Nem rendelkezik OP-tel	x	Malacka	rendelet 2004, 2011	Mešterova lúka	SKUEV0170	100	
113	PR	Nad Šenkárkou	Kis-Kárpátok	CHKO	10,9200	5	Kerület 100 m	3	Bazin	1984, rendelet 2004	Homofské Karpaty	SKUEV0104	100	
114	PR	Nové pole	Erdőhát	nem	6,7738	4	Kerület 100 m	3	Malacka	1983	x	x	x	
1205	PR	Orlovské vršky	Erdőhát	nem	206,9200	5, 4, 3, 2	Kerület 100 m	3	Malacka	rendelet 2004, 2011	Orlovské vršky	SKUEV0169	100	
122	PR	Ostrovné lúčky	Dunamenti ártér	CHKO	54,9300	4, 3, 2	Kerület 100 m	3	PO V	1988, rendelet 2004	Ostrovné lúčky	SKUEV0269	100	

Sz. az áll. jegyz.-ben	Kategória	Megnevezése	ŠOP SR irodájának hatásköre	A CHÚ része	CHÚ területe [ha]	Védettség jelenlegi szintje	OP területe [ha]	OP védettségének szintje	Járás	A CHÚ bejelentésének vagy friss. éve	ÚEV neve, amellyel az MCHÚ átfedésben van	ÚEV Kódja	Hozzávetőleges % átfedése az ÚEV-vel
125	PP	Panský diel	Dunamenti ártér	CHKO	15,6000	4	Kerület 60 m	3	PO II	1990, rendelet 2004	Biskupické luhy	SKUEV0295	100
1206	CHA	Pečniansky les	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	295,3500	4, 3, 2	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO IV, PO V	rendelet 2004, 2012	Pozsonyi-ártér	SKUEV0064	100
134	PR	Pod Pajštúnom	Kis-Kárpátok	CHKO	141,4197	5, 4	Nem rendelkezik OP-tel	x	Malacka	1984, rendelet 2004, 2007	Homofské Karpaty	SKUEV0104	100
136	NPR	Pohanská	Kis-Kárpátok	CHKO	128,9300	5	Kerület 100 m	3	Malacka	1980, rendelet 2004	Biele hory	SKUEV0267	100

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE									2020 március					
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről														
135	CHA	Poľovnýcky les	Dunamenti ártér	CHKO	7,5000	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO II	1988, rendelet 2004	Biskupické luhy	SKUEV0295	100	
788	PP	Rösslerov lom	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	2,3828	4	Kerület 60 m	3	PO III	1990	x	x	x	
148	NPR	Roštún	Kis-Kárpátok	CHKO	333,3100	5	Kerület 100 m	3	Malacka	1953, 1988, rendelet 2004	Biele hory	SKUEV0267	100	
1193	CHA	Rudava	Erdőhát	nem	1 958,6600	4, 3	Nem rendelkezik OP-tel	x	127,41 Szenice, 1831,25 - Malacka	rendelet 2004, 2010	Rudava	SKUEV0163	100	
1209	CHA	Sihoť	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	234,9100	3, 2	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO IV	rendelet 2004, 2012	Pozsonyi-ártér	SKUEV0064	100	
1185	PR	Slovanský ostrov	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	34,3772	5	2,5562	4	PO IV	rendelet 2004, 2009	Pozsonyi-ártér	SKUEV0064	100	
1191	CHA	Sovi les	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	41,8700	4, 3, 2	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO V	rendelet 2004, 2010	Pozsonyi-ártér	SKUEV0064 SKUEV1064	100	
1134	PR	Starý háj	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	76,6520	5	10,7197	4	PO V	rendelet 2004, 2005	Pozsonyi-ártér	SKUEV0064	100	
160	PR	Strmina	Kis-Kárpátok	CHKO	196,2800	5	Kerület 100 m	3	Malacka	1988, rendelet 2004	Homofské Karpaty	SKUEV0104	100	
1100	CHA	Svätojurské hradisko	Kis-Kárpátok	CHKO	19,7100	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	Bazin	2001, rendelet 2004	Homofské Karpaty	SKUEV0104	100	
818	PR	Šmolzie	Erdőhát	CHKO	45,5900	4	Kerület 100 m	3	Malacka	1993	Šmolzie	SKUEV0777	100	
1224	CHA	Šranecké piesky	Erdőhát	nem	987,5900	3	Nem rendelkezik OP-tel	x	Malacka	rendelet 2004, 2012	Šranecké piesky Šranecké piesky	SKUEV0316 SKUEV1316	100	
819	PR	Štokravská vápenka	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	12,7085	4	Kerület 100 m	3	PO IV	1993	Štokravská vápenka	SKUEV0502	100	
Sz. az áll. jegyz.-ben	Kategória	Megnevezése	ŠOP SR irodájának hatásköre	A CHÚ része	CHÚ területe [ha]	Védettség jelenlegi szintje	OP területe [ha]	OP védettségének szintje	Járás	A CHÚ bejelentésének vagy friss. éve	ÚEV neve, amellyel az MCHÚ átfedésben van	ÚEV Kódja	Hozzávetőleges % átfedése az ÚEV-vel	

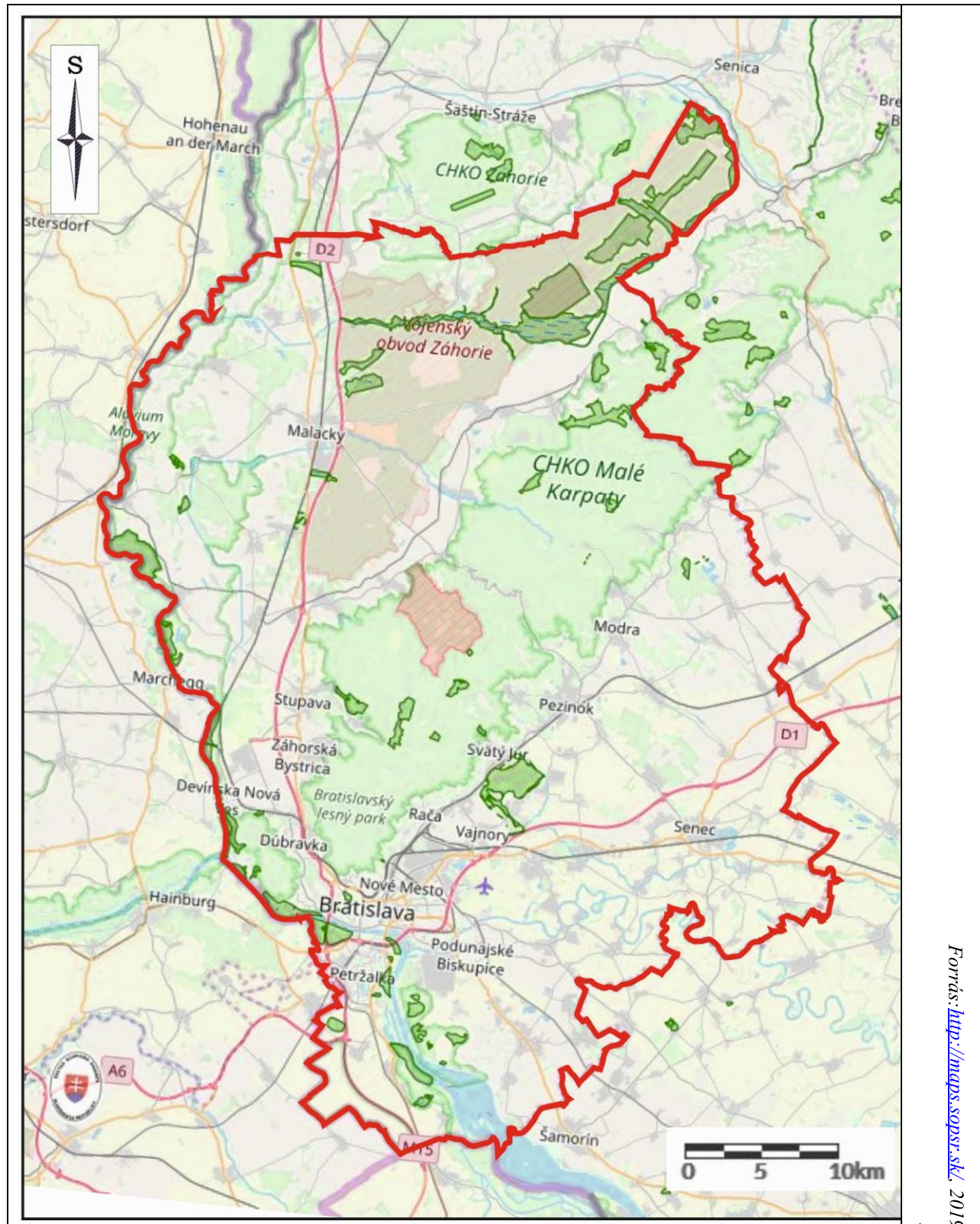
POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE								2020 március					
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről													
168	NPR	Šúr	Kis-Kárpátok	nem	654,9590	5, 4	144,7297	3	646,5690-Bazin, 8,39 - Szenc, OP - le Bazin	1952, 1971, rendelet 2004, 2009	Súr	SKUEV0279	55
170	PP	Tisové skaly	Kis-Kárpátok	CHKO	1,5200	5	Kerület 60 m	3	Bazin	1977, 1988	x	x	x
172	PR	Topoľové hony	Dunamenti ártér	CHKO	60,0600	4	Kerület 100 m	3	PO II	1988, rendelet 2004	Biskupické luhy	SKUEV0295	100
1139	CHKP	Vápenický potok	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	2,5161	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO IV	2007	x	x	x
191	PR	Vysoká	Kis-Kárpátok	CHKO	80,5300	5	Kerület 100 m	3	Malacka	1988, rendelet 2004	Biele hory	SKUEV0267	100
994	CHA	Zeleň pri Vodárni	Dunamenti ártér, pozsonyi iroda	nem	0,2348	4	Nem rendelkezik OP-tel	x	PO I	1982	x	x	x
824	PR	Zlatá studnička	Kis-Kárpátok	CHKO	73,3100	5	Kerület 100 m	3	Bazin	1993, rendelet 2004	Homol'ské Karpaty	SKUEV0104	100
1013	PR	Klokoč	Kis-Kárpátok	CHKO	21,59	5	Kerület 100 m	3	TT, Malacka	1996, rendelet 2004	Biele hory	SKUEV0267	100

Forrás: <http://www.soprs.sk/>, 2019

Magyarázat: CHA – Védett körzet, PR – Természetvédelmi rezervátum, PP – Természeti örökség, NPP – Nemzeti természeti örökség, CHKP - Védett tájalelem (CHKP)

BSK területén, 2018-ban 22 védett körzet, 1 védett tájalelem, 1 nemzeti természeti örökség, 9 nemzeti természetvédelmi rezervátum, 7 természeti örökség, 22 természetvédelmi rezervátum volt.

31-es ábra: Kisméretű védett területek BSK területén

Forrás: <http://map.sopsr.sk/>, 2019

III.2.2. Védett madárterületek

BSK megye területén 5 védett madárterületet jelöltek ki (<http://www.sopsr.sk/natura/index1.php?p=4&lang=sk&sec=20&do=search>).

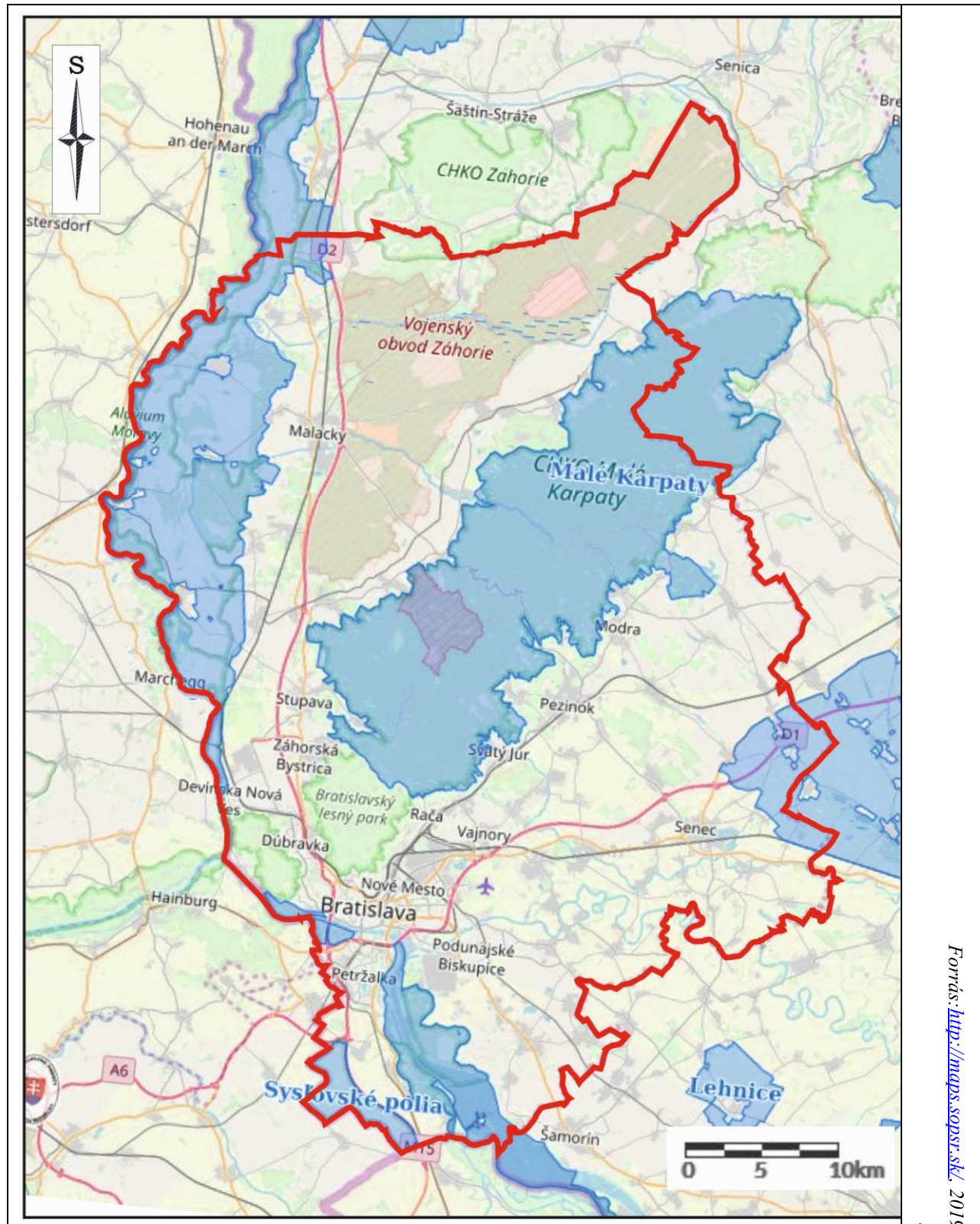
POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

65-ös táblázat: CHVÚ-k listája BSK területén

Terület	Terület megnevezése	ŠOP SR irodája	Hatályos rendelet	Gondozási program
SKCHVU007	Dunamenti-ártér	Dunamenti-ártér CHKO	SzK KVM 440/2008 T.t. sz. rendelete	Feldolgozás alatt
SKCHVU014	Kis-Kárpátok	Kis-Kárpátok CHKO	SzK KVM 216/2005 T.t. sz. rendelete	Feldolgozás alatt
SKCHVU016	Záhorské Pomoravie	Erdőháti CHKO	SzK KVM 145/2015 T.t. sz. rendelete	Feldolgozás alatt
SKCHVU023	Úľanská mokrad'	Dunamenti-ártér CHKO	SzK KVM 437/2008 T.t. sz. rendelete	Feldolgozás alatt
SKCHVU029	Sysľovské polia	RSOPK Bratislava	SzK KVM 234/2006 T.t. sz. rendelete	Feldolgozás alatt

Forrás: <http://www.sopsr.sk/>, 2019

32-es ábra: CHVÚ-k BSK területén

Forrás: <http://mapssopst.sk>, 2019

A Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megegyeznek a III.2.1. fejezetben leírt védett területek nemzeti rendszerre gyakorolt hatásaival.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

III.2.3. Európai jelentőségű területek

Az Erdőháti- és Dunamenti-síkság a pannóniai, a Kis-Kárpátok az alpesi bioföldrajzi régióban fekszik (<http://natura2000.eea.europa.eu/>).

BSK területén 58 európai jelentőségű védett terület található (<http://www.sopsr.sk/natura/index1.php?p=4&lang=sk&sec=4&do=search>). 66-os

táblázat: BSK területén található európai jelentőségű védett területek listája

Sorsz.	Terület kódja (bioföldrajzi régió)	Terület megnevezése	ŠOP SR irodája	Kihirdető rendszabály	Terület	Átfedés a nemzeti rendszerrel [%]	Védettség szintje	Járás	A gondozási programok jóváhagyásának feltételezett éve
1	SKUEV0064 (PAN)	Pozsonyi-ártér	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	668,23 ha	100	2,4	PO IV, PO V	2020
2	SKUEV0089 (PAN)	Martinský les	Kis-Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	574,59 ha	0	2	Bazin, Szenc	2020
3	SKUEV0104 (ALP)	Homol'ské Karpaty	Kis-Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	5172,44 ha	100	2, 4, 5	PO III, PO IV, Malacka, Bazin	2021
4	SKUEV0116 (PAN)	Jakubovské rybníky	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	120,54 ha	48	2, 3	Malacka	2020
5	SKUEV0117 (PAN)	Abrod	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	200,67 ha	82	2, 4	Malacka	2019
6	SKUEV0119 (PAN)	Široká	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	205,01 ha	0	2	Malacka	2019
7	SKUEV0121 (PAN)	Marhecké rybníky	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	81,67 ha	100	2	Malacka	2020
8	SKUEV0123 (PAN)	Dúbrava pri Felde	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	21,22 ha	100	2	Malacka	2019
9	SKUEV0124 (PAN)	Bogdalický vrch	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	56,99 ha	100	4	Malacka	2020
10	SKUEV0125 (PAN)	Gajarské alúvium Moravy	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	1256,81 ha	99	2	Malacka, Szenice	2020
11	SKUEV0161 (PAN)	Suchohradské alúvium Moravy	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	60,52 ha	100	2	Malacka	2020
12	SKUEV0163 (ALP, PAN)	Rudava	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	2257,75 ha	100	2, 4	Malacka, Szenice	Eltolt hatállyal jóváhagyva
13	SKUEV0166 (PAN)	Ciglát	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	171,93 ha	100	2	Malacka, Szenice	2020
14	SKUEV0167 (PAN)	Bezodné	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete	75,81 ha	79	3, 4, 5	Malacka	2020

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE								2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről									
				(2004.07.14.)					
15	SKUEV0168 (PAN)	Horný les	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	635,18 ha	100	2, 4, 5	Malacka	Eltolt hatállyal jóváhagyva
16	SKUEV0169 (PAN)	Orlovské vršky	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	191,40 ha	100	2	Malacka	Eltolt hatállyal jóváhagyva
17	SKUEV0170 (PAN)	Mešterova lúka	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	125,55 ha	100	2, 3	Malacka	Eltolt hatállyal jóváhagyva
18	SKUEV0172 (PAN)	Bežnisko	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	861,24 ha	100	2	Malacka	Eltolt hatállyal jóváhagyva
19	SKUEV0173 (PAN)	Kotlina	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	491,51 ha	100	2	Malacka, Szenice	Eltolt hatállyal jóváhagyva

Sorsz.	Terület kódja (bioföldrajzi régió)	Terület megnevezése	ŠOP SR irodája	Kihirdető rendszabály	Terület	Átfedés a nemzeti rendszerrel [%]	Védettség szintje	Járás	A gondozási programok jóváhagyásának feltételezett éve
20	SKUEV0174 (PAN)	Lindava	Kis-Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	378,46 ha	12	2, 5	Bazin	2020
21	SKUEV0177 (PAN)	Šmolzie	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	65,92 ha	13	3, 4	Malacka	2019
22	SKUEV0178 (PAN)	V studienkach	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	30,19 ha	100	2	Malacka	2019
23	SKUEV0217 (PAN)	Ondriašov potok	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	8,02 ha	0	2	Malacka	2019
24	SKUEV0218 (PAN)	Močiarka	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	221,49 ha	0	2	Malacka	2020
25	SKUEV0219 (PAN)	Malina	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	458,51 ha	0	2	Malacka	2020
26	SKUEV0267 (ALP)	Biele hory	Kis-Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	10168,78 ha	100	2, 4, 5	Malacka, Bazin, Szenice, Nagyszombat	2021
27	SKUEV0269 (PAN)	Ostrovne lúčky	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	613,56 ha	94	2, 3, 4, 5	PO V	Eltolt hatállyal jóváhagyva
28	SKUEV0270 (PAN)	Hrušov	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	33,14 ha	68	2	PO II, Szenc	2020
29	SKUEV0276 (ALP)	Kuchynská homatina	Kis-Kárpátok CHKO	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete	3382,11 ha	100	2	Malacka, Bazin	2021

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE								2020 március	
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről									
			üzemeltetője	(2004.07.14.)					
30	SKUEV0279 (PAN)	Súr	Kis-Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	433,71 ha	100	3, 4, 5	Bazin, Szenc	2020
31	SKUEV0280 (PAN)	Dévényi-tető	Kis-Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	649,26 ha	100	2, 4	PO IV	2020
32	SKUEV0295 (PAN)	Biskupické luhy	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	869,03 ha	94	2, 3, 4	PO II, Szenc	2020
33	SKUEV0312 (PAN)	Devínske alúvium Moravy	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	173,29 ha	100	3	PO IV	2020
34	SKUEV0313 (PAN)	Dévényi tó	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	1307,83 ha	98	2, 3, 5	Malacka	Eltolt hatállyal jóváhagyva
35	SKUEV0314 (PAN)	Morva-folyó	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	372,33 ha	72	2	PO IV, Malacka, Szenice	2020
36	SKUEV0316 (PAN)	Šranecké piesky	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	272,14 ha	100	2	Malacka	Eltolt hatállyal jóváhagyva
37	SKUEV0317 (PAN)	Rozporec	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	81,93 ha	100	2	Malacka	2020
38	SKUEV0388 (ALP)	Vydrica	Kis-Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 3/2004-5.1 sz. rendelete (2004.07.14.)	7,10 ha	100	2	PO III	2019
39	SKUEV0502 (PAN)	Štokravská vápenka	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	12,68 ha	100	4	PO IV	2019
40	SKUEV0503 (ALP)	Predhorie	Kis-Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	45,15 ha	100	2	Bazin	2019

Sorsz.	Terület kódja (bioföldrajzi régió)	Terület megnevezése	ŠOP SR irodája	Kihirdető rendszabály	Terület	Átfedés a nemzeti rendszerrel [%]	Védettség szintje	Járás	A gondozási programok jóváhagyásának feltételezett éve
41	SKUEV0512 (PAN)	Mokrý les	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet	172,78 ha	100	2	Malacka	2020

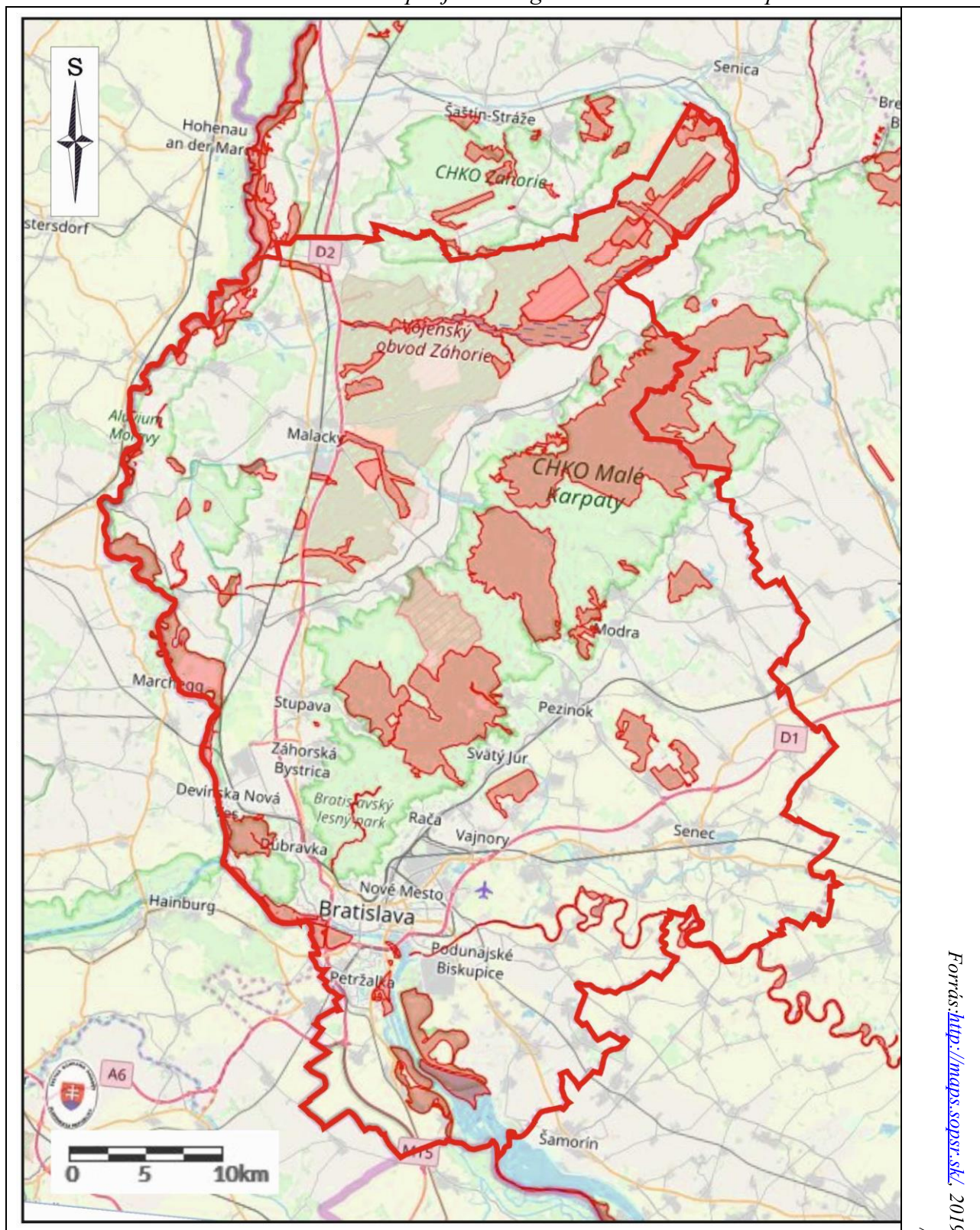
POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE							2020 március		
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről									
				egészíti ki					
42	SKUEV0513 (PAN)	Bencov mlyn	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	19,97 ha	100	2	Malacka	2019
43	SKUEV0800 (PAN)	Dévényi-várhegy	Dunamenti- ártér CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2017 sz. rendelete (2017.12.07), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	4,40 ha	36	4	PO IV	
44	SKUEV0822 (PAN)	Kis-Duna	Dunamenti- ártér CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2017 sz. rendelete (2017.12.07), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	1738,44 ha	0	2	PO II, Dunaszerdahely, Galánta, Komárom, Szenc	
45	SKUEV0907 (ALP)	Peterklin	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2017 sz. rendelete (2017.12.07), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	94,27 ha	0	2, 4	Malacka	
46	SKUEV0908 (PAN)	Kaltenbruk	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2017 sz. rendelete (2017.12.07), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	88,91 ha	0	2	Malacka	
47	SKUEV0911 (ALP)	Vrchná hora	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2017 sz. rendelete (2017.12.07), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	6,46 ha	0	3	Malacka	
48	SKUEV0967 (ALP)	Modranskotřnanské pustáky	Kis- Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2017 sz. rendelete (2017.12.07), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	352,51 ha	99	2, 4	Bazin	
49	SKUEV1064 (PAN)	Pozsonyi-ártér	Dunamenti- ártér CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	28,98 ha	100	2, 3, 4	PO V	2019

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

50	SKUEV1125 (PAN)	Gajarské alúvium Moravy	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	466,33 ha	100	2	Malacka, Szenice	2020
51	SKUEV1173 (PAN)	Kotlina	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	206,80 ha	100	2, 3	Malacka, Szenice	
Sorsz.	Terület kódja (bioföldrajzi régió)	Terület megnevezése	ŠOP SR irodája	Kihirdető rendszabály	Terület	Átfedés a nemzeti rendszerrel [%]	Védettség szintje	Járás	A gondozási programok jövőhagyásának feltételezett éve
52	SKUEV1267 (ALP)	Biele hory	Kis- Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	24,20 ha	100	2	Malacka, Nagyszombat	2019
53	SKUEV1269 (PAN)	Ostrovne lúčky	Dunamenti- ártér CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	12,43 ha	100	2	PO V	Eltolt hatállyal jövőhagyva
54	SKUEV1276 (ALP)	Kuchynská homatina	Kis- Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	1,46 ha	100	2	Malacka	2019
55	SKUEV1316 (PAN)	Šranecké piesky	Erdőháti CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	718,49 ha	100	3	Malacka	2020
56	SKUEV1388 (ALP)	Vydrlica	Kis- Kárpátok CHKO üzemeltetője	SzK KVM 1/2018 sz. rendelete (2018.11.29), amely a 2004-es rendeletet egészíti ki	22,75 ha	100	2	PO III, PO IV	2019
57	SKUEV2064 (PAN)	Pozsonyi-ártér	Dunamenti- ártér CHKO üzemeltetője		235,8 ha	6,2		PO IV, PO V	
58	SKUEV2269 (PAN)	Ostrovne lúčky	Dunamenti- ártér CHKO üzemeltetője		15,0 ha	53,3		PO V	Eltolt hatállyal jövőhagyva

Forrás: <https://www.minzp.sk/files/sekcia-ochranyprirodyakrajiny/uzemna-ochrana-prirody/natura-2000/prehľad-uzemieuropskeho-vyznamu-k-03-09-2019-plus.pdf>

33-as ábra: BSK területén található európai jelentőségű védett területek térképe



A Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megegyeznek a III.2.1. fejezetben leírt védett területek nemzeti rendszerre gyakorolt hatásaival.

III.2.4. Védett fák

BSK vizsgált területén 29 védett fa található, amelyek szerepelnek A Természet és a Táj Különösen Védett Részének Állami Listáján a Védett Fák Katalógusában.

67-es táblázat: BSK területén található védett fák áttekintése

Jegyz. sz. a kat.-ban	Megnevezés	Fafajta magyarul	Fafajta latinul	Járás	Kataszter	ŠOP SR irodája
211	Császárfa a Škarniclová utcában	császárfa	<i>Paulownia tomentosa</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 212	Hárs a Partizán utcában	kislevelű hárs	<i>Tilia cordata</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 214	Tölgy a Šuleková utcában	virginiai örökzöld tölgyfa	<i>Quercus virgiliana</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 215	Ginko Godrová utcában	páfrányfenyő	<i>Ginkgo biloba</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 217	Simafenyő a B. Němcová utcában	simafenyő	<i>Pinus strobus</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 221	Tölgy a Moyzesová utcában	kocsányos tölgy	<i>Quercus robur</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 222	Magnólia a Somolický utcában	nagyvirágú liliumfa	<i>Magnolia x soulangiana</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 223	Nyír a Mišíková utcában	papírnnyír	<i>Betula papyrifera</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 224	Pagodafa a Vajanský utcában	közönséges pagodafa	<i>Sophora japonica</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 225	Jegenye a királyvölgyben	kolorádói jegenyefenyő	<i>Abies concolor</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 227	Kőris a Rudnay téren	magas kőris	<i>Fraxinus excelsior</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 228	Gesztenye a Karabinský utcában	szelídgesztenye	<i>Castanea sativa</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 229	Tölgy a Prvosienková utcában	dárdás karéjú kocsánytalan tölgy	<i>Quercus dalechampii</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 230	Nyírfák a Malomvölgyben	közönséges nyír	<i>Betula pendula</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 231	Platán a Kysucká utcában	nyugati platán	<i>Platanus occidentalis</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 232	Szivarfa a Mickiewiczová utcában	szívlevelű szivarfa	<i>Catalpa bignonioides</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 233	Torcsi platán	juharlevelű platán	<i>Platanus hispanica Münchh.</i>	Szenc	Torcs	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 234	Tölgy a Godrová utcában	tölgy	<i>Quercus L.</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 235	Facsoport a Galandován	kocsányos tölgy	<i>Quercus robur</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE						2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről						
						üzemeltetője
S 236	Magnólia a Palisády-n	nagyvirágú liliumfa	<i>Magnolia x soulangiana</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 237	Tiszafa a kórházkertben	közönséges tiszafa	<i>Taxus baccata</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 456	Szelidgesztenye Csesztében	szelidgesztenye	<i>Castanea sativa Mill.</i>	Bazin	Cseszte	Kis-Kárpátok CHKO üzemeltetője
S 480	Közönséges pagodafa Dévényújfaluban	közönséges pagodafa	<i>Sophora japonica</i>	Pozsony IV	Dévényújfaló	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 481	Kocsányos tölgy Dénesdórcsmisérden	kocsányos tölgy	<i>Quercus robur</i>	Szenc	Jánošíková	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 486	Modori berkenyék	házi berkenye	<i>Sorbus domestica</i>	Bazin	Modor	Kis-Kárpátok CHKO üzemeltetője
S 489	Feketefenyők a francia partizánok utcájában	feketefenyő	<i>Pinus nigra</i>	Pozsony I	Óváros	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 495	Berkenye Dévényben	házi berkenye	<i>Sorbus domestica</i>	Pozsony IV	Dévény	Dunamenti-ártér CHKO üzemeltetője
S 499	Grinádi nyár	fekete nyár	<i>Populus nigra</i>	Bazin	Grinád	Kis-Kárpátok CHKO üzemeltetője

Forrás: <https://www.enviportal.sk/stromy>, 2019

III.2.5. Nemzetközi egyezmények által védett területek

Ramsari területek

A nemzetközi jelentőségű vadvízi élőhelyekről, különösen a vízimadarak élőhelyeiről szóló egyezmény (Ramsari Egyezmény) értelmében BSK területén 4 ilyen övezet található.

68-as táblázat: A Ramsari Egyezmény jegyzékbe vett vadvízi helyszínek listája BSK területén

Megnevezés	Bejegyzés időpontja	Terület	Járás	Rövid jellemzés
Rudava ártere	17.2.1998	560 ha	Malacka, Szenice	A Nyugat-Szlovákiában található Erdőháti-alföld homokbuckáin átfolyó Rudava-folyó (a Morva-folyó bal mellékfolyója) szabályozatlan folyamának egy része és a Rudávka-folyó egy része. A kanyargó folyam és a szomszédos vadvízi élőhelyek megőrzött komplexuma, egyedi növényzettel, ritka közösségekkel; reprezentatív példa a kis alföldi folyamok ártéri erdeinek, nedves rétjeinek, mocsarainak és tőzegének közösségeinek ökoszisztémájára, amelyek váltakoznak a száraz homokbuckák közösségeivel.
Duna ártere	26.5.1993	14 488 ha	PO II, PO V, Dunaszerdahely, Komárom, Szenc	A Duna főfolyama és bal partján a magyar határ mentén lévő (Pozsony és Csallóközaranyos közötti 80 km-es szakasz) fejlett ágrendszer, holt ágakkal, homokos és kavicsos partokkal. A területet ártéri erdők, mocsarak és nedves rétek alkotják, amelyek számos ritka és veszélyeztetett növény- és állatfaj számára adnak élőhelyet. A terület nagy része a Dunai-ártér Védett Területen terül el, egyes helyszínek szigorúbb védelmével.
Morva ártere	26.5.1993	5 380 ha	Pozsony IV, Malacka, Szenice, Szokolca	A terület magában foglalja a Morva-folyó szlovákiai szakaszát Gázlós és a dunai torkolata között, valamint az ártér legértékesebb részét a Cseh Köztársaság és Ausztria határai mentén, különböző vadvízi élőhelyek - folyamok, csatornák, ágak, mocsarak, időszakos tócsák, nedves rétek és legelők - megőrzött és kifejlett komplexumaival. stb. Nagy része az Erdőháti Védett Területen található, és bizonyos rezervátumokat is magába foglal.
Súr	2.7.1990	1 136,6 ha	Bazin, Szenc	A Szlovákia és Közép-Európa legnagyobb és legjobban megőrzött éger-tőzeg erdőjének elszigetelt komplexuma, mely nedves rétekkel és legelőkkel, folyamokkal, csatornákkal, vízterületekkel és termofil tölgy-szil erdő maradvék részével körülvéve a Dunamenti-síkság mélyebb nyugati részén a Kis-Kárpátok keleti lejtőinél Délnyugat-Szlovákiában. Az őshonos, ritka és veszélyeztetett fajok és nagy hidrológiai jelentőségű közösségek értékes élőhelyei. Nemzeti természetvédelmi rezervátum.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Forrás: <https://www.minzp.sk/oblasti/ochrana-prirody-krajiny/medzinarodne-dohovory/ramsarsky-dohovor/>, 2019

Szlovákia alapvető stratégiai dokumentuma a Ramsari Egyezményből fakadó kötelezettségek teljesítése érdekében a vadvízi élőhely-gazdálkodási program, amely elsősorban a Ramsari Stratégiai Tervre épül, amelyet egy adott időtartamra a Ramsari Egyezményben Résztvevő Országok Konferenciája (először 1997-ben készítették el) fogad el. Az egyezményt hároméves működési ciklusainak megfelelően rendszeresen frissíteni kell. Jelenleg a Ramsari Egyezmény 2016–2024 közötti negyedik stratégiai terve hatályos, amelyet a Ramsari Egyezményben Résztvevő Országok Konferenciájának 12. ülése hagyott jóvá. Szlovákia vadvízi élőhelyeinek gondozási programját 2024-ig és annak végrehajtását A 2019 és 2021 közötti vadvízi élőhelyekre vonatkozó akciótervet a Szlovák Köztársaság kormánya 2019. április 3-án hagyta jóvá. A 2019 és 2021 közötti vadvízi élőhelyekre vonatkozó akcióterv 65 feladatból áll, amelyek együttesen járulnak hozzá a célok eléréséhez, ill. 4 stratégiai célból (közülük 1 operatív). (<https://www.minzp.sk/oblasti/ochrana-prirody-krajiny/medzinarodne-dohovory/ramsarskydohovor/>)

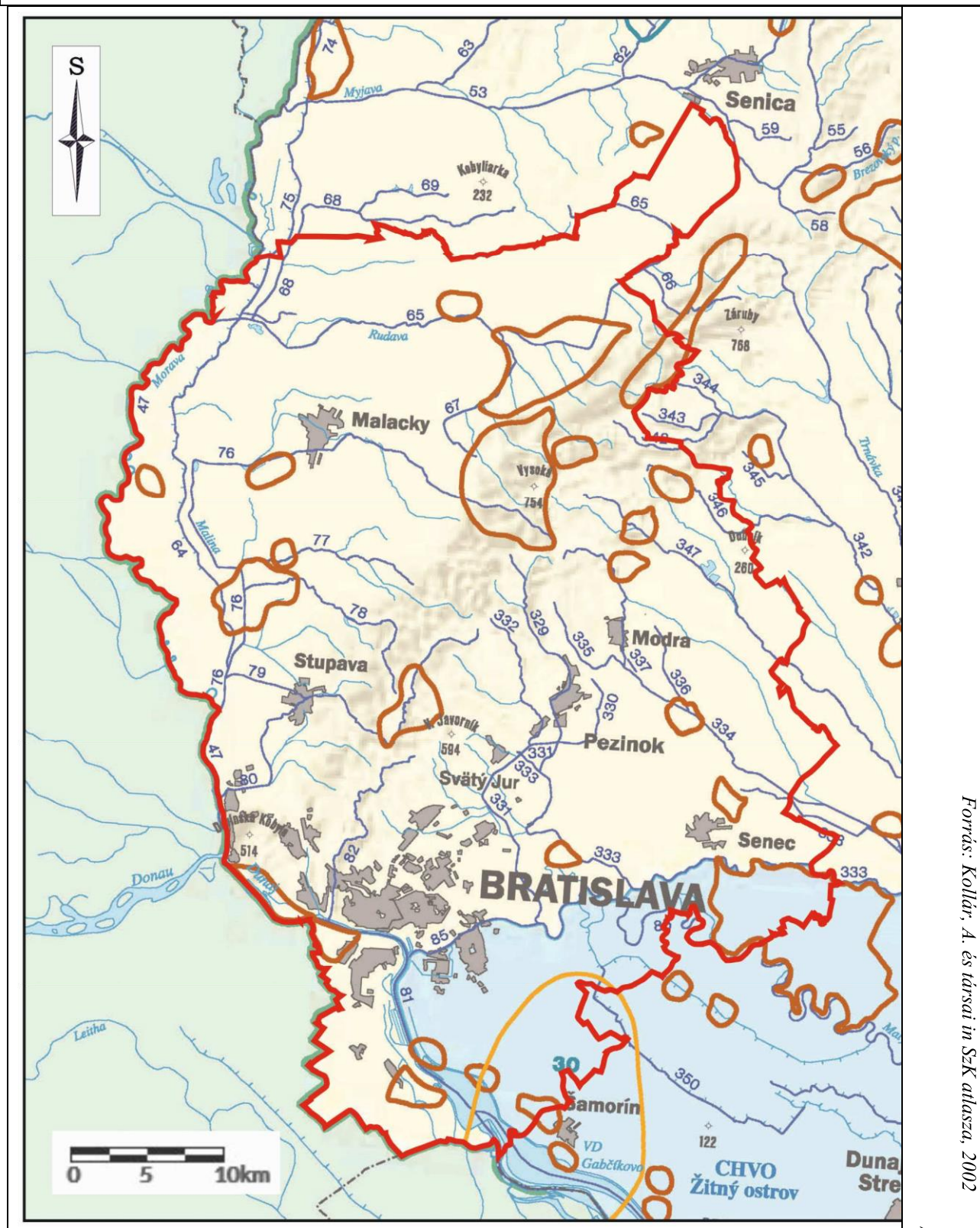
Jelentős nemzeti vadvízi élőhelyek

A vizsgált területen 5 jelentős nemzeti vadvízi élőhely található – Körtvélyes víztározó, Nagyjakabfalva - tavak, a Bósi vízmű víztározója, Koniarka - ártéri erdő és Abrod. (Hrdina, V. és társai, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o.)

III.2.6. Vízkészletek védelme

Az alábbi ábra a BSK-n belül védett vízgazdálkodási területeket mutatja be.

34-es ábra: Vízkészletek védelme – BSK területi sémája



Védett vízgazdálkodási területek

A csallóközi védett vízgazdálkodási terület (CHVO), amelyet NV SSR sz. 46/1978 T.t. a Csallóköz természetes vízfelhalmozódásának védett területéről szóló előírás jelölt ki. A védett vízgazdálkodási

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

terület a Duna által határolt területen fekszik a Pozsony és Szap község közötti szakaszon, a Szap - Aszód csatorna Kis-Dunával való összefolyásáig, majd Száraz-patak torkolatáig a Kis-Dunába, Száraz-patak, Feketevíz és a Dunaújfalú melletti összekötő csatorna mentén, majd ismét a Kis-Duna mentén a Dunától való elágazásáig Pozsonyban, beleértve az említett vízfolyások medrét is, kivéve a Duna fő medrét.

Vízkezelések

Az alábbi táblázat áttekintést nyújt BSK ivóvízellátásához használt vízkezelésekről.

69-es táblázat: BSK területének ivóvízellátásához használt vízkezelések listája

Vízvezeték	Vízkezelés	Kataszter	Járás	Kút hozama: ajánlott. források: min-max	Hozam az átalakítás után	Megjegyzés
Pozsonyi SKV	Károlyfalu-Sziget - Sihot' (46 st.)	Pozsony	Pozsony IV	800 – 1200	800 – 1200	
	Dévény-Sedláčkov ostrov (4 st.)	Pozsony	Pozsony IV	20 – 100	20 – 100	
	Pozsonyligetfalu-Pečniansky les (34 st.)	Pozsony	Pozsony V	620,0	620,0	
	Oroszvár-Ostovné lúčky-Mokrad' (23 st.)	Pozsony	Pozsony V	2000,0	2000,0	
	5 Furat (pr.)	Konyha	Malacka	6,3 – 40,6	6,0	
	HL – 1, 5, 6, 7 (st.)	Pernek, kat. terület	Malacka	100,0	0,0	szükséges javítás a vizsgálat eredményétől függ.
	Kút (st.)	Egyházhely	Malacka	10,0	4,0	
	HPŠ 1-3 (st.)	Detrekőcsütörtök-Láb	Malacka	25,0	0,0	Nem megfelelő
	Kút (st.)	Dimvár	Malacka	6,0	0,0	
	Halastó (pr.)	Nádasfő	Malacka	25,0	17,5	
	Vajár (pr.)	Nádasfő	Malacka	27,0-40,0	25,1	
	Hajzochová I, II (pr.)	Nádasfő	Malacka	1,9 – 34,6	1,8	
	Hajzochová III (pr.)	Nádasfő	Malacka	2,4 – 29,0	2,2	
	RH – 3 (st.)	Nádasfő	Malacka	12,0	0,0	Nem megfelelő
	Polčíná 1, 4 (pr.)	Széleskút	Malacka	0,6 – 12,0	0,6	
	Polčíná 2 (pr.)	Széleskút	Malacka	1,1 – 5,3	1,0	
	Polčíná 3 (pr.)	Széleskút	Malacka	1,2 – 46,0	1,1	
	Tmavá (pr.)	Széleskút	Malacka	0,6 – 22,5	0,6	
	Holbagrunty 1, 4, 5 (pr.)	Széleskút	Malacka	6,4 – 10,7	6,0	
	Holbagrunty 7 (pr.)	Széleskút	Malacka	0,6 – 54,0	0,6	
Hegyaljai SKV	Zakopané (pr.)	Gidrafűrész	Bazin	0,6 – 6,0	0,5	
	Adamová I (pr.)	Ottóvízgy	Bazin	3,9 – 22,6	3,5	
	Adamová II (pr.)	Ottóvízgy	Bazin	0,8 – 10,4	0,7	

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE						2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről						
	Tri stoky I (pr.)	Ottóvölgy	Bazin	2,5 – 9,0	2,3	
	Tri stoky II (pr.)	Ottóvölgy	Bazin	3,6 – 16,4	3,3	
	Vyvieračka (pr.)	Gidrafűrész	Bazin	11,0 – 16,5	10,3	
	Koreň I (pr.)	Modor	Bazin	0,1 – 3,9	0,0	Nem megfelelő, javítás szükséges
	Koreň II (pr.)	Modor	Bazin	0,2 – 7,1	0,0	Nem megfelelő, javítás szükséges
	Sklená (pr.)	Modor	Bazin	0,5 – 13,2	0,0	Nem megfelelő, javítás szükséges
	Kút (pr.)	Modor	Bazin	0,2 – 10,9	0,0	
	Žliabok (pr.)	Modor	Bazin	0,2 – 8,2	0,0	
	Kňazove diery (pr.)	Bazin	Bazin	30,9 – 131,4	28,7	
	Halastavacská (pr.)	Bazin	Bazin	1,1 – 5,1	1,0	
	Vápenka (pr.)	Bazin	Bazin	6,1 – 41,8	5,7	
	Maruša (pr.)	Gidrafűrész	Bazin	15,9 – 95,0	14,9	
	NVZ - 2 až 10 (st.)	Szemet	Szenc	850,0	850,0	
Szenicei SKV	HV – 304 (st.)	Detrekővárálja	Malacka	16,7	0,0	Nem megfelelő
	HV – 305 (st.)	Detrekővárálja	Malacka	23,6	0,0	Nem megfelelő
	HV - 306/A (st.)	Detrekővárálja	Malacka	15,0	13,5	Nem megfelelő
	HGP – 1 (st.)	Detrekővárálja	Malacka	20,0	18,4	
	Rajtárka (pr.)	Detrekővárálja	Malacka	1,9 – 100,0	1,8	
	Királykút (pr.)	Detrekővárálja	Malacka	6,7 – 36,9	0,0	Nem megfelelő
Vízvezeték	Vízkészlet	Kataszter	Járás	Kút hozama: ajánlott. források: min-max	Hozam az átalakítás után	Megjegyzés
	HV – 308 (st.)	Detrekőszentmiklós	Malacka	17,0	15,5	
	HV – 309 (st.)	Detrekőszentmiklós	Malacka	11,0	10,0	
	Kamenistá (pr.)	Detrekőszentmiklós	Malacka	2,2 – 19,2	2,1	
	Libuša (pr.)	Detrekőszentmiklós	Malacka	10,5 – 17,5	9,9	
	Mokrá dolina (pr.)	Detrekőszentmiklós	Malacka	2,8 – 52,0	2,6	
	Bukoviny I (pr.)	Detrekőszentmiklós	Malacka	2,3 – 24,8	2,2	
	Bukoviny II (pr.)	Detrekőszentmiklós	Malacka	3,2-3,9	3,7	
	Včelínok (pr.)	Detrekőszentmiklós	Malacka	2,7 – 5,0	2,5	
Szenci SKV	RH – 5 (vrt)	Pozsonyboldogfa	Szenc	11,0	0,0	Nem megfelelő
	HS – 1 (vrt)	Pozsonyboldogfa	Szenc	7,0	0,0	Nem megfelelő
	HS – 2 (vrt)	Pozsonyboldogfa	Szenc	32,0	0,0	Nem megfelelő
Dunacsún	HČ-1 (st.)	Dunacsún	Pozsony V	43,0	43,0	
Horvátjárfalu - Oroszvár	HVR-1 (st.)	Horvátjárfalu - Oroszvár	Pozsony V	50,0	50,0	
Gutor Szemet	RH – 1 (vrt)	Gutor	Szenc	31,0	31,0	
Stomfa	HGS - 8a (vrt)	Stomfa	Malacka	7,0	0,0	Nem megfelelő
	Váralja (pr.)	Pozsonyborostyánkő	Malacka	4,2 – 12,8	4,1	
	Pajštúnska vyvieračka (pr.)	Pozsonyborostyánkő	Malacka	58,0 – 737,0	10,0	Javítás szükséges
	Medeně Hámre (pr.)	Pozsonyborostyánkő	Malacka	5 – 12	4,8	
Pozsonyborostyánkő	Volavec (pr.)	Pozsonyborostyánkő	Malacka	2,1 – 2,4	2,0	
Konyha	Modrá skala (pr.)	Konyha	Malacka	4,0 – 18,0	3,8	
Nagylévárd	Teplička (pr.)	Nagylévárd	Malacka	6,0 – 8,6	5,6	
	HVS – 1 (st.)	Szentistvánkút	Malacka	12,0	0,0	Nem megfelelő

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE						2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről						
Rozbehý	Felső kút (pr.)	Szentistvánkút	Malacka	0,3 – 6,0	0,3	
	Kanichov jarok (pr.)	Szentistvánkút	Malacka	0,2 – 1,3	0,2	

Forrás:

<http://www.vuvh.sk/rsv2/default.aspx?pn=PMCP2>

Vízgazdálkodás szempontjából jelentős folyamok

A vízgazdálkodás szempontjából 19 jelentős folyam érinti a vizsgált területet.

70-es táblázat: A Vízgazdálkodás szempontjából jelentős folyamok BSK területén

Folyam	Hidrológiai sorszám	Folyam	Hidrológiai sorszám
Kislévárdi-csatorna	4-17-02-064	Blatina	4-21-15-002
Malina	4-17-02-070	Hattyúpataki-csatorna	4-21-15-004
Močiarka	4-17-02-084	Súr-csatorna	4-21-15-005
Száraz patak	4-17-02-090	Limpaki-patak	4-21-15-006
Stomfai-patak	4-17-02-095	Feketevíz	4-21-15-013
Mláka	4-17-02-102	Stoličný-patak	4-21-15-016
Duna	4-20-01-001	Trniansky-patak	4-21-15-018
Vydrica	4-20-01-004	Parná	4-21-16-023
Dunai-csatorna	4-20-01-008	Gidra	4-21-16-036
Kis-Duna	4-20-01-010		

A vízgazdálkodás szempontjából jelentős vízfolyamok listáját a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának 211/2005 T.t. (1. számú melléklet) sz. rendelete tartalmazza, amely meghatározza a vízgazdálkodás szempontjából jelentős vízfolyamok jegyzékét.

Érzékeny és sebezhető területek

SzK Kormányának 617/2004. sz. rendelete kijelöli az érzékeny és sebezhető területeket a 364/2004 T.t. sz. törvény (és későbbi módosításainak értelmében) 33. és 34. §-ai szerint. Coll. v z.n.p. Sérülékeny területek azok a mezőgazdasági területek, amelyekről a csapadék a felszíni vizekbe áramlik, vagy a felszín alatti vizekbe szivárog, ahol a nitrátkoncentráció meghaladja az 50 mg.l⁻¹ értéket, vagy a közeljövőben meghaladhatja. A Pozsony I., Malackai, Bazini (Limpak községet kivéve) és Szenci járások mezőgazdasági földterületei a már említett SzK Kormányának 617/2004. sz. rendeletének 1. sz. melléklete szerint, mely az érzékeny és sebezhető területeket jelöli ki, a sebezhető területek közé vannak besorolva.

Természetes ásványvizek

71-es táblázat: Jelentős geotermikus kutak és ásványi források BSK területén

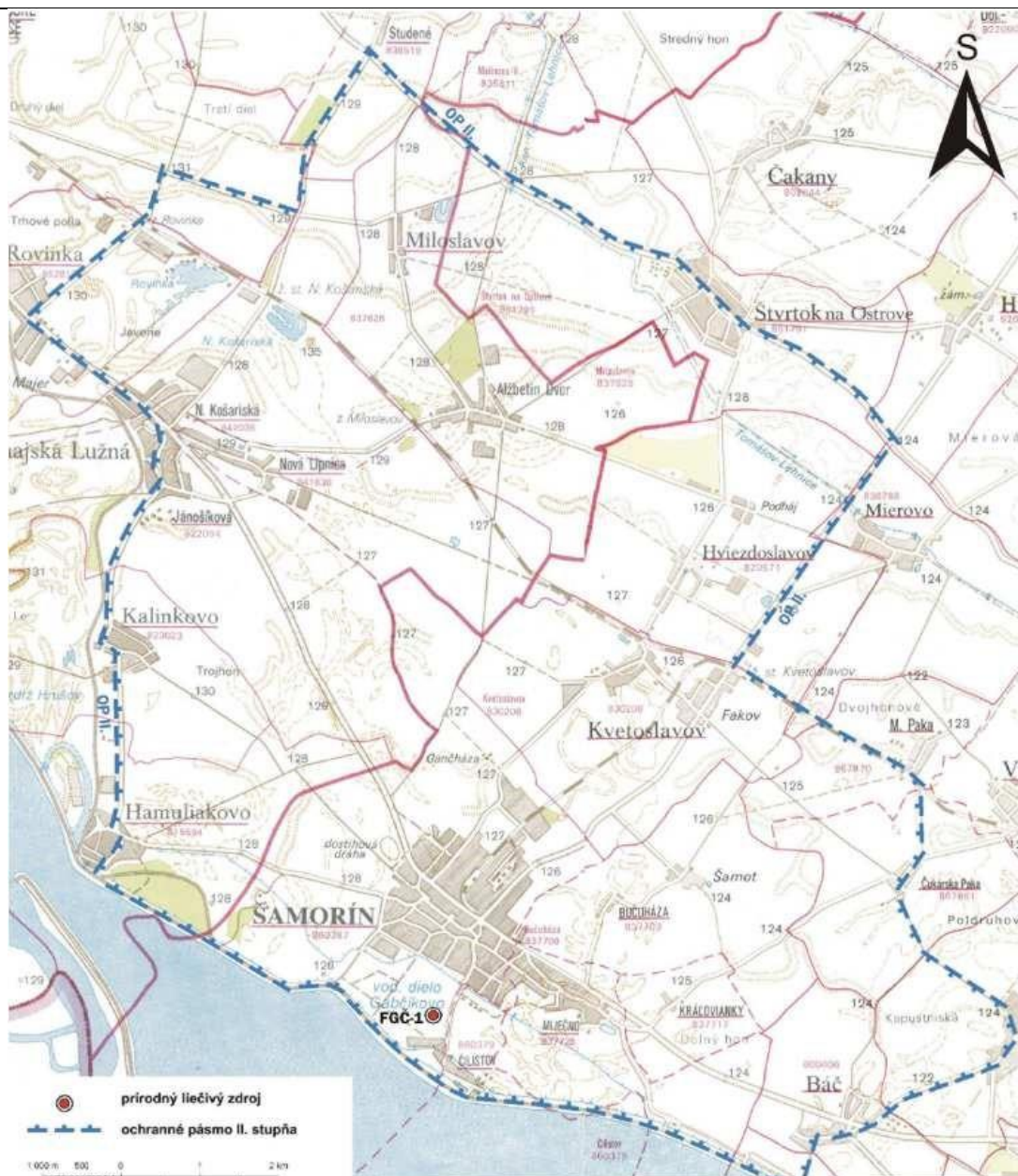
Pozsony V járás	
Oroszvár PO - 3 Furat HGB-1	A kút fel lett számolva, előfordulásának valószínű helye be van mérve.
Malackai járás	
Detrekőszentmiklós SE – 17 ásványi forrás a 229 sz. ház előtt	A forrás a községben található a 229. számú ház előtt és körbefalazták.
Bazini járás	
Szentgyörgy PO – 1 ásványvíz forrás A három pilótánál	A község keleti részén található, a vasút közelében.
Szentgyörgy PO – 2 ásványvíz forrás Gyógyfürdő forrás	Az ásványvíz forrás a község déli szélén, az egykori "Szentgyörgy Fürdő" területén található.
Szenci járás	

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
Horvátgurab PO - 4 Furat FGB-1	A fürdésre használt kút, az eredetileg kiépített fürdő jelenleg lepusztult, a kút a Mlynský jarok patak közelében található.	
Horvátgurab PO – 5 Furat FGB-1A	A Mlynský jarok patak közelében található, az egykori fürdő közelében.	
Szenc PO – 7 Furat BS-1	A Napos tavak közelében található furat.	
Királyfa GA – 2 Furat FGS-1	A furat Királyfa község nyugati szélén, a termálfürdő közelében található.	
Királyfa GA – 3 Furat FGS-1A	A furat Királyfa község nyugati szélén, a termálfürdő közelében található, az FGS-1 számú furattól a község felé.	
Királyfa GA – 10 Furat VMK - 1	A furat a község nyugati szélén, a termálfürdő közelében található.	

Forrás: <http://old.sazp.sk/slovak/struktura/ceev/DPZ/pramene/pramene.html>

A čilistovi természetes gyógyforrás II. fokú védelmi zónája érinti BSK területét. A čilistovi természetes gyógyforrás védelmi zónáit a Szlovák Köztársaság Egészségügyi Minisztériumának 552/2005 T.t sz. rendelete jelölte ki.

35-ös ábra: A čilistovi természetes gyógyforrás II. fokú védelmi zónájának kerülete



Forrás: SzK EM 552/2005 T.t. sz. rendelete

III.2.7. Kulturális létesítmények és történelmi műemlékek

A Pozsony Megye Hivatalának Kulturális Osztálya megteremti és biztosítja a kultúra fejlődésének feltételeit a megye területén a közvetlen alapítói hatáskörébe tartozó kulturális szervezetek révén, valamint szoros együttműködésben a régió önkormányzatainak kulturális létesítményeivel, valamint részt vesz a magánszemélyek által alapított létesítmények üzemeltetésében is. (HANUS, J., és társai, 2011: PHSR BSK 2014 – 2020-as évekre, AUREX spol. s r.o.)

72-es táblázat: Kulturális létesítmények BSK területén

	Színházak száma	Állandó mozik	Népművészeti létesítmények 2014-ben	Múzeumok	Galériák	Szabadidős és szakkörös létesítmények gyermekek és fiatalok számára	Nyilvános könyvtárak
BSK	42	19	76	50	3	19	62

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE						2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről							
Pozsony I	21	6	13	27	2	2	2
Pozsony II	4	1	7	3	0	5	3
Pozsony III	2	2	3	2	0	2	3
Pozsony VI	5	1	6	4	0	1	6
Pozsony V	6	5	5	1	0	4	2
Malacka	1	1	21	4	0	1	19
Bazin	3	2	10	8	1	3	10
Szenc	0	1	11	1	0	1	17

Forrás: <http://datacube.statistics.sk/>, 2019

A kulturális létesítmények BSK területén, amelyek BSK alapító hatáskörébe tartoznak: Kis-Kárpátoki Könyvtár Bazinban, Kis-Kárpátoki Múzeum Bazinban, Reality Bábszínház, Ludus Színház, Aréna Színház, Kis-Kárpátoki Néművészeti Központ Modorban, ASTORKA Korzo 90 Színház. Bár az összes kulturális létesítmény Pozsony megyében viszonylag magas látogatottsággal rendelkezik, sőt a lakosság igénye irántuk növekvő tendenciát mutat, a megye érdeke, hogy a társadalmi élet ezen területét is tovább fejlessze és megújítsa, mint a társadalom kreatív tudatosságának ösztönzésére szolgáló eszközt. (HANUS, J., és társai, 2011: PHSR BSK 2014 – 2020-as évekre, AUREX spol. s r.o.)

Pozsony megye legnagyobb műemlékkoncentrációja Pozsony I. járásban található, ami Pozsony történelmi központja (Óváros) jelenlétének köszönhető, amelyet ráadásul műemlék-rezervátumnak nyilvánítottak. A Pozsony területén kívüli járások közül a műemlékek és a kulturális emlékek legnagyobb koncentrációja a Bazini járásban található.

73-as táblázat: Ingatlan kulturális műemlékek és műemlék-rezervátumok száma BSK területén

	Ingatlan kulturális műemlékek száma	Műemlék zónák száma	Városi műemlék-rezervátumok száma
BSK	1730	7	1
PO I	1207	-	Óváros
PO II	30	-	-
PO III	68	3	-
PO IV	122	-	-
PO V	33	1	-
Malacka	186	1	-
Bazin	291	2	-
Szenc	84	-	-

Forrás: <http://www.pamiatky.sk/sk>, 2019

III.3. A környezet jellemzői, beleértve az egészségügy azon területeit, melyekre valószínűleg jelentős hatás lesz gyakorolva

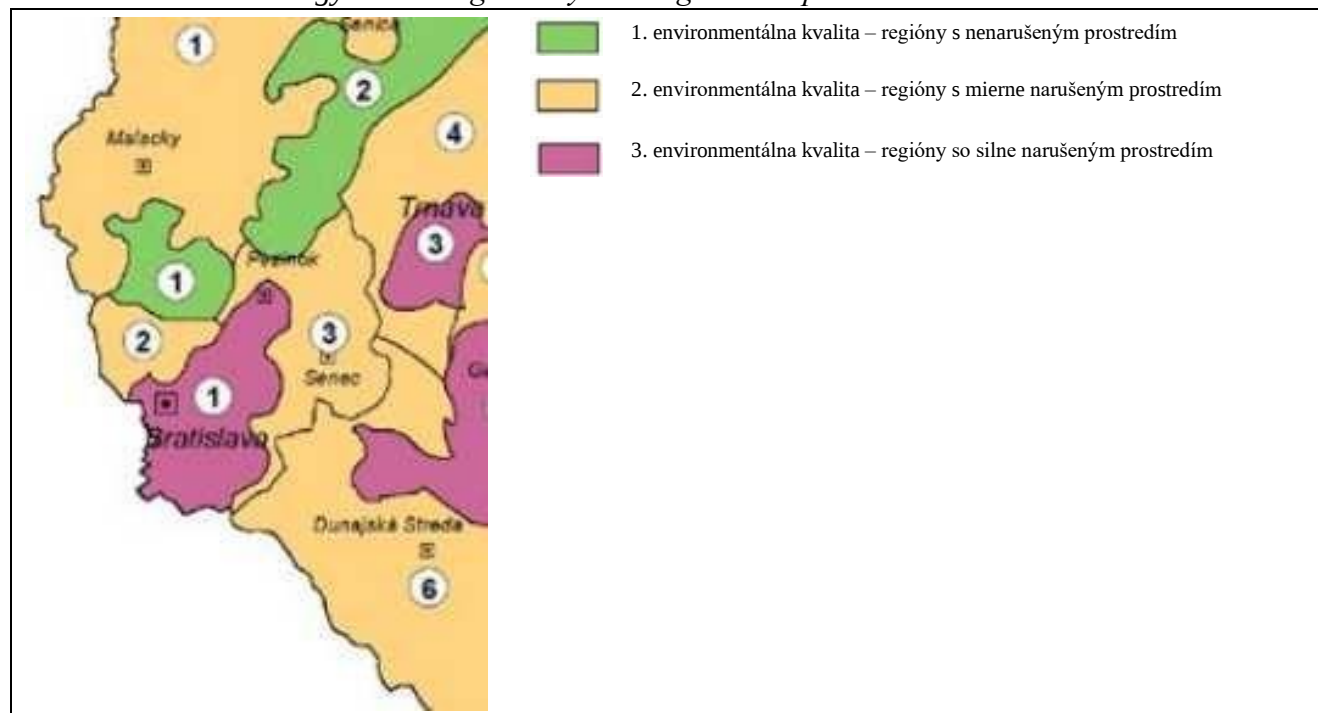
A környezet minősége az egyik döntő tényező, amely befolyásolja a lakosság egészségét és átlagéletkorát. Kedvező fejlődése alapvető előfeltétele a lakosság egészségi állapotának alapmutatóiban mutatkozó pozitív tendenciák elérésének (a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának csapata, SAŽP, 1997: Jelentés a szlovák környezet állapotáról 1996-ban).

Az értékelt terület környezeti jellemzőit, amelynek a szóban forgó fenntartható mobilitási terve készül, a III.1. fejezet tartalmazza. Információ a környezet jelenlegi állapotáról, beleértve az egészségügyet, és annak várható alakulását, ha a stratégiai dokumentumot nem hajtják végre. Ez a

fejezet a környezet egyes elemeinek várható fejlődését is ismerteti, amelyet az értékelt terv megvalósítása befolyásolhat, ha a stratégiai dokumentum nem valósul meg.

Szlovákiában a meghatározott minőséggel és a környezet veszélyeztetettségével rendelkező régiókat (területi/térbeli egységeket) a meghatározott kritériumok (kiválasztott környezeti jellemzők/mutatók), valamint a környezetet és annak hatásait értékelő eljárások szerint jelölik ki.

36-os ábra: Részlet az egyes minőségű környezeti régiók térképéről BSK-ben



Forrás: Bohuš, P. - Klinda, J. és társai, 2016: A SzK környezeti regionalizációja, IV. frissített és bővített kiadás, SAŽP

A környezeti regionalizáció szempontjából Pozsony térsége erősen megbontott környezettel rendelkező régiót képvisel (Pozsonyi régió). A mezőgazdaságban széles körben használt Erdőháti- és Dunamenti-alföld enyhén megbontott környezetű régiók (Erdőháti régió, Lamacsi régió, Szenci régió). A Kis-Kárpátok területe zavartalan környezettel rendelkező régió (Borostyánkő régió, Detrekő régió).

III.4. Környezetvédelmi problémák beleértve azokat az egészségügyi problémákat, melyek relevánsak a stratégiai dokumentumra tekintettel

A RPUM BSK értékelése szempontjából ezeket a kedvezőtlen tendenciákat azonosítottuk a közlekedés területén:

- a közlekedési infrastruktúra nem megfelelő minősége,
- a környezetbarát közlekedési fajták használatának alacsony részesedése,
- az IAD és az áruk és termékek közötti szállításának magas és növekvő részesedése,
- közlekedési balesetek száma.

A közlekedés nagyon fontos szerepet tölt be a társadalomban és a gazdaságban. A közlekedési hálózatok összekötik az embereket, támogatják a gazdasági tevékenységet és hozzáférést biztosítanak a legfontosabb szolgáltatásokhoz. Életünk minősége a közlekedés hatékonyságától és elérhetőségétől függ. Ugyanakkor a környezeti elemekre gyakorolt káros hatások (kibocsátások, zaj, szennyezett csapadék) jelentős forrása, hozzájárul az éghajlatváltozáshoz, elfoglalja a földfelszínt,

az élőhelyek széttöredezettségét okozza, akadályként szolgál, és hatással van a felszíni és a felszín alatti vizekre.

III.4.1. A légkör szennyezése

A közlekedés jelentősen hozzájárul a légkör szennyezéséhez. Jelentős szerepe van a NO_x kibocsátásának arányában, amely 2016-ban meghaladta a 40%-ot, a CO-kibocsátás pedig meghaladta a 22%-ot. A közlekedés részaránya a nehézfémek kibocsátásában körülbelül 6,5%, míg 2016-ban a réz-15,9% és a cink-5,2% alkotta a közlekedésben termelt nehézfémek kibocsátásának legnagyobb részét (a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának capata, SAŽP, 2018: Jelentés a Szlovák Köztársaság környezeti állapotáról 2017-ben). A közlekedés levegőminőségre gyakorolt hatásainak domináns része a közúti gépkocsiközlekedéshez kapcsolódik, más közlekedési fajták kevésbé jelentősek.

A közlekedésből származó egyes légszennyező anyagok különböző hatással lehetnek az egészségre. A jármű kipufogógázaiban nitrogén-oxidok, szálló por (PM₁₀ és PM_{2,5}), PAH (BaP) kén-oxidok, szén-monoxid és különféle nehézfémek kerülnek kibocsátásra. Ezenkívül a kipufogógázokban lévő kémiai prekursorok a levegőben reakcióba lépve ózont képezhetnek. A gumiabroncsok és a fékek kopásának eredményeként szálló por és nehézfémek kerülnek a levegőbe, amelyek az úton lerakódnak, majd a mozgó autók hatására a levegőbe kerülnek.

A légszennyezés károsítja az emberi egészséget és a környezetet. Európában számos szennyező anyag kibocsátása az elmúlt évtizedekben jelentősen csökkent, ami a levegő minőségének javulásához vezetett az egész régióban. A szennyező anyagok koncentrációja azonban továbbra is túl magas, és a levegő minőségével kapcsolatos problémák továbbra is fennállnak. Európa lakosságának jelentős része olyan területeken él, különösen a városokban, ahol a levegő minőségének határértékeit túllépik: az ózon, a nitrogén-dioxid és a szálló por által okozott szennyezés komoly egészségügyi kockázatot jelent. Ezeknek a szennyező anyagoknak való hosszú távú kitettség és ezen anyagok legmagasabb értékeinek való kitettség számos súlyos következményhez vezet, a légzőszervi károsodástól az idő előtti elhalálozásig. Az európai városok lakosságának körülbelül 90%-a van kitéve az egészségre károsnak tartott levegőminőségi szintnél magasabb koncentrációjú szennyező anyagoknak. A szálló por (PM_{2,5}) jelenléte a levegőben nagyjából több mint nyolc hónappal csökkenti a várható élettartamot az EU-ban. A benzo(a)pirén egyre nagyobb aggodalomra okot adó rákkeltő szennyező anyag, amelynek koncentrációja sok városi területen meghaladja az emberi egészség védelmére meghatározott küszöbértéket, különösen Közép- és Kelet-Európában.

(<https://www.eea.europa.eu/sk/themes/air/intro#tab-data-visualisations>).

A szennyezett levegő acidifikációt (a környezet elsavanyosodását), eutrofizálódást (a környezet túlzott tápanyagellátása), a troposzférikus ózon következtében a növényzet károsodását okozza, és hozzájárul a tartósan megmaradó szerves szennyező anyagok vagy nehézfémek elterjedéséhez is a környezetben. A levegőszennyezés következményeit a fémek és az épületek, köztük a kulturális műemlékek fokozott korróziója is tükrözi (<https://www.minzp.sk/kvalita-ovzdusia/ovzdusie-slovensku.html>).

Egyes, már szerződésben megkötött közlekedési struktúrák befejezése, amelyek az értékelt terv meg nem valósításának forgatókönyvének részét képezik, jelentős hatással lesz a levegőterheltségi szintre. Az értékelt tervnek pozitív hatásai lehetnek a közúti közlekedés intenzitására, és ezáltal a közlekedés levegőterheltségi szintjére gyakorolt hatására az emberi településeken. Negatív hatások léphetnek fel, ha az új nagy kapacitású utakat nem megfelelő távolságra helyezik el az emberi településtől, vagy ha a jelenlegi hálózat lakott területein nagyobb forgalmi intenzitás alakul ki. Ezeket a helyzeteket a benyújtott SEA dokumentációban értékelik a közlekedési modell kimenetei alapján.

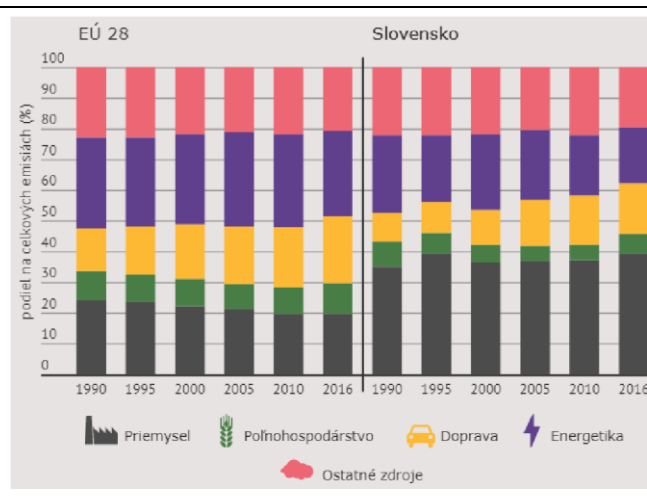
III.4.2. Klímaváltozás

A Föld éghajlati rendszere az elmúlt években jelentősen megváltozott, és ezek a változások elsősorban az emberi hatásoknak tudhatók be - különösen az üvegházhatású gázok kibocsátásának növekedése miatt - ami a légkör talajmenti rétegeinek globális felmelegedését eredményezi. Az emberi tevékenység növeli a légkörben lévő gázok, különösen a CO₂, CH₄ és N₂O mennyiségét (<http://www.shmu.sk/sk/?page=1071>). A közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátása (CO₂, CH₄ és N₂O) termelésének alakulását nagymértékben befolyásolja a környezetre nézve kedvezőtlen közúti közlekedés (különösen az egyéni személygépkocsiközlekedés és teherforgalom), főként a forgalmi teljesítmény és az üzemanyagfogyasztás növekedése.

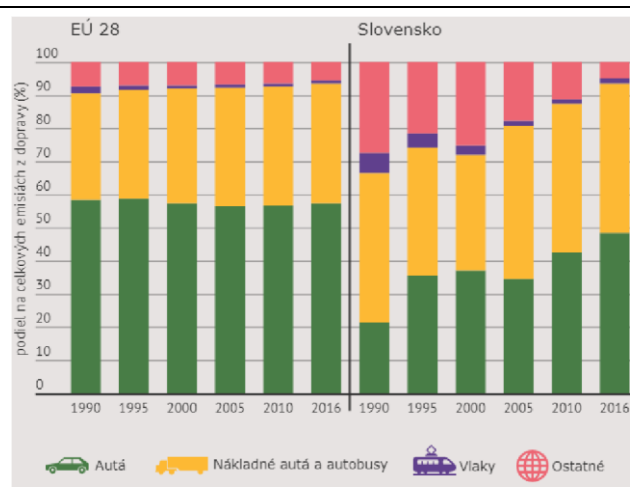
(<https://www.enviroportal.sk/indicator/detail?id=1081>) A 2000-2016 közötti időszakban megnőtt a N₂O kibocsátása, a CO₂ kibocsátás megközelítőleg azonos szinten volt, míg a CH₄ kibocsátás csökkent. A közlekedési ágazat által kibocsátott üvegházhatású gáz aránya az összes kibocsátott üvegházhatású gáz 16,4% volt 2016-ban (a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának szerzői csapata, SAŽP, 2018: Jelentés a Szlovák Köztársaság környezeti állapotáról 2017-ben).

Az alábbi ábrák mutatják a jelentős légszennyező források arányát az üvegházhatású gázok teljes kibocsátásában az EU és Szlovákia szintjén, valamint az egyes közlekedési fajták részarányát az üvegházhatású gázok teljes kibocsátásában az EU és a Szlovákia szintjén.

37-es ábra: A jelentős légszennyező források aránya az üvegházhatású gázok teljes kibocsátásában



38-as ábra: Az egyes közlekedési fajták részaránya az üvegházhatású gázok teljes kibocsátásában



Forrás: <https://euractiv.sk/section/ovzdušie/infographic/emisie-z-dopravy-rastu/>, 2019 A

Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma által kiadott, a Szlovák Köztársaság éghajlatváltozás káros következményeihez való alkalmazkodásának stratégiája - Frissítés (2017) leírja a klímaváltozás lehetséges következményeit az egyes területeken. A közlekedés vonatkozásában a következőket mondja ki: „A szélsőséges időjárási viszonyok a közlekedési ágazatban azonnal érezhetőek, intenzíven lesznek, és jelentős negatív következményekkel fognak járni: a teherforgalom szállítási ideje megnő, hosszabb lesz az utazási idő, és megnő a balesetek és a közlekedési infrastruktúra károsodásának valószínűsége. A magas és az alacsony hőmérséklet, az intenzív viharok és hóviharok, amelyek gyakorisága és intenzitása az éghajlatváltozás miatt növekszik, szinte minden közlekedési fajta esetében komoly bonyodalmakat okoznak.”

Mivel az éghajlatváltozás már folyamatban van és a következő időszakban is folytatódik, figyelembe kell venni a változó éghajlati viszonyok által a közlekedési infrastruktúrát érintő lehetséges kockázatokat is. A tervezett közúti konstrukciók projektjeinek értékelését az

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

infrastruktúra-tervek / projektek éghajlatváltozásra gyakorolt hatásáról az érvényes módszertan szerint kell elvégezni.

III.4.3. Zajvédelem és rezgések

A zaj fontos pozíciót foglal el azon stressztényezők közt, amelyek rontják a környezet minőségét, és ezáltal hátrányosan befolyásolják a növényvilágot, az állatvilágot és az emberi egészséget is. Az érdekelt körzetben a legnagyobb zajforrás az intenzív közúti közlekedés, de zajforrásnak számít a vasúti és a légi közlekedés is. A gépjárműforgalom által okozott zaj környezeti terhelése szinte minden települést és tájat érint a nagy forgalmú utak mentén. Ez a terhelés elsősorban a forgalom intenzitásától és összetételétől, valamint az útvonal jellemzőitől függ. Általánosan kijelenthető, hogy a forgalom nagy intenzitása különösen az első osztályú utakra és autópályákra jellemző. A forgalmi zaj mellett meg kell említeni az állandó zajforrásokat is, amelyek elsősorban az ipari és mezőgazdasági termelés üzemei és működési területei.

A forgalmi zajszint szempontjából stratégiai zajtérképek készültek (SHM). Matematikai modelleket használnak a stratégiai zajtérképek készítéséhez, és a kimeneti adatok a túlzott zajnak kitett lakások és emberek becsült száma. Stratégiai zajtérképeket készítettek a pozsonyi agglomeráció számára a 2006-os, 2011-es, 2016-os helyzetről, az 1. osztályú utak közelében, amelyek SSC üzemeltetése alatt állnak, valamint az autópályák és gyorsforgalmi utak közelében, amelyek az NDS, a.s. üzemeltetése alatt állnak, és amelyeken 2006-ban több mint 6 millió jármű haladt át, a 2006-os helyzetről, a regionális Pozsonyi II. és III. osztályú utak számára a 2011-es helyzetről, a kiválasztott vasúti szakaszokra vonatkozóan a ŽSR üzemeltetése alatt a 2016-os helyzetről. Az autópályák és gyorsforgalmi utak közül, amelyekről stratégiai zajtérképek készültek (jelenleg a 2006-ban készült áll rendelkezésre), BSK-n belül egy a D1-es Szenc - Nagyszombat szakasza található. Nagyobb utak szakaszai az SSC üzemeltetésében BSK-n belül, ahol az SHM-et elvégezték (jelenleg a 2011-ben készült áll rendelkezésre):

Szakasz száma	Út száma	IVSC	Szakasz	Hossz [m]	Terület [km ²]
1	2	Pozsony	Stomfa	2,93	3,55
2	63	Pozsony	Csőlle – Somorja - Bacsfa	16,71	19,73
7	61	Pozsony	PO agglomeráció határa – Magyarbél - Szenc	50,29*	52,51*
	62	Pozsony	Szenc - Diószeg		

Megjegyzés: A hossz és terület magába foglalja a Diószeg – Tornóc szakaszt is

Az SHM-et Malacka város egyes útszakaszaira is kidolgozták, mégpedig a II/503 és II/590 sz. II. osztályú utak közelében, valamint a Bazini és a Szenci járás egyes szakaszaira a II/502, II/503 sz. II. osztályú és a III/503007 sz. III. osztályú utak környékén (jelenleg a 2011-ben készült áll rendelkezésre). A ŽSR által üzemeltetett vasúti szakaszok BSK-n belül, amelyeken az SHM-et elvégezték (jelenleg a 2016-ban készült áll rendelkezésre).

Szakasz száma	Szakasz része	Vonal	Vonatáthaladások száma 2016-ban
Z1	Dévényújfalu - Zohor	ŽSR 110	43 949
	Zohor - Jókút	ŽSR 110	38 172
Z2	PO Récse - Nagyszombat	ŽSR 120	43 857
Z3	PO Pozsonyszőlős - Galánta	ŽSR 130	40 606

Ezeknek a stratégiai zajtérképeknek a célja a jelentős zajforrások (közlekedés, ipar) körüli zajhelyzet ismertetése és a határértékek túllépésének azonosítása, majd ezt követően, az

akciótervekben szereplő megelőzés elveivel összhangban, a helyreállító intézkedések előtérbe helyezése és a nyilvánosság tájékoztatása.

A zaj a jelenlegi forgalom egyik negatív következménye, amely jelentősen befolyásolja az életminőséget, és közvetlen hatással van az emberi egészségre. A zajtérképezés eredményei alapján a SzK-ban a higiéniai határértékeket meghaladó zaj alapvető forrása a közúti közlekedés (95%). A fő zajforrások elsősorban a hajtóegységek, főleg alacsony járműsebességnél, nagyobb sebességnél a gumibroncsok útfelületen történő mozgásából eredő zaj érvényesül. A vasúti és a légi közlekedés inkább helyi szinten járul hozzá a zajszennyezéshez. (Bado, J. a kol., 2016: Stratégiai terv a Szlovák Köztársaság közlekedésének fejlesztésére 2030-ig - II. Fázis. SOH stratégiai dokumentum)

A zaj emberi egészségre gyakorolt káros hatásai a test morfológiai vagy funkcionális változásaiban nyilvánulnak meg, amelyek a test funkcióinak romlásához, a stressz kompenzációs képességének csökkenéséhez vagy az egyéb káros környezeti hatásokra való fogékonyság növekedéséhez vezetnek.

A zaj negatív hatását az emberi testre feloszthatjuk:

- szervi hatások (specifikus és általános),
- tevékenység megzavarása (alvás, beszédkommunikáció, beszéd elsajátítása és olvasás),
- szubjektív érzésekre gyakorolt hatás (zaklatás).

A hallórendszer károsodását, a szív- és érrendszerre gyakorolt hatásokat, a gyermekek beszéd- és olvasásszerzésére gyakorolt káros hatásokat, az alvászavarokat és az altatók fokozottabb használatát jelenleg a zaj kellően bizonyított egészségkárosító hatásainak tekintik. Korlátozott bizonyítékok vannak a zaj hatására például a hormonális és immunrendszerre, bizonyos biokémiai funkciókra, a méhlepény és a magzat fejlődésére vagy a mentális egészségre, a társadalmi viselkedésre és az emberi teljesítményre, hatása a szív- és érrendszerre, az egészséges alvás hiánya miatt bekövetkező elhízásra, a mentális egészségi rendellenességekre, majd az ezt követő munkahelyi balesetekre vagy a várható élettartam rövidülésére. (Lazarová, P., Beck, Z., Goga Bodnárová, A., 2013: A zaj emberi egészségre gyakorolt hatásainak széleskörű elemzése in A XIII. Környezetgazdálkodásról szóló nemzetközi tudományos konferencia 2013 gyűjteménye).

A közúti és a vasúti közlekedés rezgéseket okoznak azokon a területeken, amelyeken áthaladnak. A rezgések fő okai a járművek felépítésétől, tengelyterhelésüktől, sebességüktől és gyorsulásuktól, az útfelület minőségétől, az út szerkezetétől és altalajától, valamint vasúti közlekedés esetén a pálya és az altalaj érintkezésétől függenek. A rezgések elsősorban a forgalmi terhelés közvetlen közelében érezhetők. A rezgésnek való tartós kitettség maradandó egészségkárosodást okozhat, beleértve a központi idegrendszer kóros elváltozásait is. Az emberi egészségre gyakorolt negatív hatáson kívül a közúti közlekedésből eredő rezgések hatásai az épületekre nézve is kockázatosak.

Az értékelt terv lehetséges pozitív hatásai a közúti forgalom intenzitásának, és ezáltal a levegőterheltségi szint csökkenése az emberi településeken. Negatív hatások léphetnek fel, ha az új, nagy kapacitású utakat nem megfelelő távolságra helyezik el az emberi településektől, vagy ha a jelenlegi hálózat lakott területein nagyobb forgalmi intenzitás alakul ki. Ezeket a helyzeteket a benyújtott SEA dokumentációban értékeli a közlekedési modell kimenetei alapján. Az új közlekedési infrastruktúra tervezésénél zajvizsgálatokat végeznek a lakosság zajterhelésének minimalizálása érdekében, és zajárnyékoló falrendszerek építését végzik.

III.4.4. A biótára gyakorolt hatások, a táj töredezettsége

A közlekedés biótára gyakorolt negatív hatásait tekintve a következők a leg súlyosabbak:

- beavatkozások a Natura 2000 rendszer különösen védett területein és helyszínein: az élőhelyek – védettség tárgya és védett fajok élőhelyeinek elfoglalása és pusztulása, állatokkal való ütközések, zaj- és fényinterferencia, a terület széttöredezettsége,

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- élőhelyek elvesztése,
- élőhelyek széttöredezettsége (Lineáris jellegük miatt a közutakat tekintik a táj töredezettségének legkomolyabb okainak),
- a közlekedési eszközökkel való ütközés miatti elhalálozás (a közlekedés leglátványosabb hatása a vadon élő fajokra),
- zavaró tényezők - a környezet és az életkörülmények megzavarása (kémiai szennyezés - kipufogógázok, por, só stb., zaj és rezgések, megvilágítás és vizuális interferencia),
- a flóra fajösszetételének változásai az utak közelében, az invazív fajok elterjedésének veszélye,
- a táj befolyásolása, különösen az összefüggő természeti egységekben.

Egy adott út átfogó akadályhatását a fenti negatív hatások kombinációja adja - az út fizikai áthidalhatatlansága (az út átfogó műszaki megoldása szalagkorlátokkal, kerítésekkel, árkokkal stb.), a forgalom intenzitása és zavaró tényezői (zaj, szennyezés stb.). (Andel, P. és társai, 2005: A közlekedés hatásának értékelése a táj töredezettségére)

Az új utak és autópályák építésénél az akadályhatás csökkentésének eljárását a következő előírás szabályozza: Vándorlási objektumok a vadállatok számára, 1. rész: Vadátjárók tervezése, építése, üzemeltetése, karbantartása és javítása (Federič, P., 2011).

Az autópályák, a gyorsforgalmi utak és az I. osztályú utak üzemeltetett szakaszaira egész Szlovákiában a nagyemlősök migrációját vizsgálták a 2014 és 2017 közötti időszakban (a vizsgálatot a HBH Projekt spol. s r.o. cég kivitelezte), amelynek eredményei: a közlekedés biztonságának növelésére, a járművek és állatok ütközéseinek számának csökkentése céljából tett erőfeszítések, a vadátjárók vagy más migrációs szerkezetek építéséhez szükséges alapok átadása.

III.4.5. A felszíni és a felszín alatti vizekre gyakorolt hatások

A vonalszerű közlekedési szerkezetek felépítése és üzemeltetése összefüggésben van a hidromorfológiai viszonyok (technikai beavatkozások, amelyek befolyásolják a vízfolyás medrének profilját), a felszíni folyamok rendszerének, valamint a felszíni vízfolyások minőségének befolyásolásával. A hatások speciális kategóriája a védett vízgazdálkodási területekkel, a vízellátási erőforrásokkal és azok védőövezeteivel, valamint a természetes gyógy- és ásványvizek forrásaival és azok védőövezeteivel való esetleges ütközés. Ezekkel a hatásokkal különösen az épületek elhelyezésében és műszaki tervezésében kell foglalkozni. Az egyes közlekedési fajták arányát tekintve a közúti közlekedés dominál a víz minőségére és mennyiségére gyakorolt hatások területén.

A felszíni folyamok rendszerét és minőségét elsősorban az útfelületen felfogott csapadék kibocsátása befolyásolja. A szennyező anyagok ezekben a vizekben elsősorban a szerves szénhidrogének (üzemanyagok, olajok stb.), oldatlan anyagok (abroncsok, fékbetétek, tengelykapcsolók, útfelület kopásától), oldott anyagok (különösen télen, szóróanyagok használata esetén). A közlekedés biztonságának és zökkenőmentességének normálállapotú biztosítása érdekében, télen sóalapú szóróanyagokat (NaCl, vagy akár CaCl₂ vagy MgCl₂ kombinációja) alkalmaznak. Jelenleg a kémiai szóróanyagok adagolása optimalizált a sók oldat formájában történő alkalmazásának köszönhetően. Az autópályák és gyorsforgalmi utak felszínéről lefolyó vizet olajleválasztókban (ORL) kezelik, mielőtt azokat kiengedik a befogadó folyamokba. A felszíni folyamok, mint csapadékbefogadók hátránya, hogy ily módon a csapadék nagy részét viszonylag gyorsan elvezetik az elsődleges földterítésének helyéről, ezáltal a környezet felszín alatti vízkészletének jelentős forrását szegényíti. Az eső alatt a vízfolyamokban, amelyek befogadják az esővizet, felgyorsul az áramlás, ami nyomokat hagy a meder élőhelyén, és egyúttal a vízerózió hatásának fokozásának veszélyét is előidézi. Csapadék elvezetésrendszerrel nem felszerelt útszakaszok mentén diffúziós szennyezés játszódhat le.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

A csapadék elvezetése a megerősített felületekről a befogadó folyamatba felgyorsítja a víz kiáramlását a tájból, és rontja az árvízhelyzetek menetét. A negatív hatást a csapadék beszivárgása mérsékelheti. A forgalmi szerkezet teste csökkentheti az áramlási profilt, és akadályt jelenthet a nagy víztömegek elfolyásában, amelyre figyelni kell az építmények elhelyezésekor és a műszaki megoldás kiválasztásakor is. Az árvizek romlásához hozzájárulhatnak az erdők esetleges elfoglalása és töredezettsége, ami csökkenti azok árvízvédelmi funkcióját.

A felszín alatti vízrendszerre gyakorolt hatásokat tekintve csökkenhet a talajvízszint, valamint befolyásolható a talajvízkészletek és a vízrendszertől függő élőhelyek bősége (különösen alagutak és vajatok építésekor). Azokon a területeken, ahol a felszíni csapadékot csatornával elvezetik a felszíni folyamatokba, a csapadék lefolyási arányai megváltoznak.

A közlekedés felszíni és a felszín alatti vizekre gyakorolt hatásának speciális esete a járművek baleseteinek kockázata, amely során kiszivároghat a járművek üzemanyaga, ill. olyan szállított anyagok, amelyek a vízügyi törvény alapján szennyező anyagoknak minősülnek.

III.4.6. Hatások a kőzetekre, ásványi anyagokra

A közúti és vasúti infrastrukturális projektek végrehajtása közvetlen hatással van a kőzetekre, különösen az alagutak, töltések és vajatok építésénél. Megtörténhet a lejtő stabilitásának megbontása, földcsuszamlások előidézése, az erózió és lemállás felgyorsulása vagy a kőzetek beszennyeződése. A geológiai munkákról szóló 569/2007 T.t. sz. törvénynek (geológiai törvény), és későbbi módosításainak megfelelően elvégzett részletes mérnökföldtani és hidrogeológiai felmérés eredményei alapján kell végrehajtani a sziklakörnyezetben történő összes beavatkozást. Közvetett hatása az építőipari nyersanyagok kitermelése és a földmunkák ezzel kapcsolatos megnyitása és a meglévő kőbányákban történő fokozott kitermelés, valamint a földmunkálatokból erdő felesleges anyagok tárolása.

III.4.7. Hatások a talajra

A közúti és vasúti infrastrukturális projektek negatív hatásai különösen a mezőgazdasági és erdőterületek állandó és ideiglenes használatával nyilvánulnak meg. A földhasználat a közlekedési infrastruktúra kiépítéséhez társadalmi szempontból szükségszerű. A mezőgazdasági területek felhasználásánál a mezőgazdasági földterületek védelméről és használatáról, valamint a környezet szennyezésének integrált megelőzéséről és csökkentéséről szóló 245/2003 T.t. sz. törvény módosításáról, valamint egyéb törvények változtatásáról és kiegészítéséről szóló 220/2004 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében kell eljárni. Az erdőterület használatának kizárását vagy korlátozását az erdőkről szóló 326/2005 T.t. sz. törvénynek megfelelően kell végrehajtani. Ideiglenes földhasználati helyeken (bekötő utak, kezelési területek, építési udvarok, humuszos hulladéklerakók stb.) a nehézgépek miatt talajromlás és talajtömörödés következik be, valamint talajszennyeződés is előfordulhat. Az építkezés befejezése után helyreállítást végeznek az ideiglenesen használt földterületeken. (Bado, J. és társai, 2016: A Szlovák Köztársaság közlekedésének 2030-ig szóló stratégiai fejlesztési tervének - II. Fázis. stratégiai dokumentum SOH-ja)

A vonalszerű építmények (közúti és vasúti infrastruktúra) közvetlen közelében lévő talajminőséget befolyásolhatja az útfelületre eső csapadék, a szálló por (a gumibroncs, a vonat kerekeinek, a fékbetétek, tengelykapcsolók kopása, az útfelület, sínek kopása stb.), a légkör szennyező anyagai (a légköri csapadék jelentős mennyiségű aeroszolt "mos ki" a levegőből, de gázemű szennyező anyagokat is magával ránt a légkörből). A közlekedés talajra és kőzetekre gyakorolt hatásának speciális esete a vonalszerű építmények mentén a járművek baleseteinek kockázata, amely során kiszivároghat a járművek üzemanyaga, ill. olyan szállított anyagok, amelyek a vízügyi törvény alapján szennyező anyagoknak minősülnek.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

III.4.8. Hulladéktermelés

Közlekedésben a hulladék elsősorban a közlekedési infrastruktúra kiépítése és korszerűsítése során, a járműpark cseréjének következtében keletkezik.

Mennyiségileg az építési hulladék és a bontási hulladék a legnagyobb hulladéka a BSK-ben. A 2011 - 2013-as években átlagos éves mennyiségük Pozsony megyében 432 000 tonna volt. 2014-ben ez 876 000 tonnára nőtt, míg 2015-ben enyhén, 811 000 tonnára csökkent. Az évi építési és bontási hulladékmennyiségben a legnagyobb része a kiásott talajnak van (17 05 06). Pozsony megyében az építési hulladék kezelésének módszerére vonatkozó adatok kiértékeléséből megállapítható, hogy az építési hulladék hulladéklerakók általi elhelyezése a megfigyelt időszakban csökkenőben van, 2011-ben 81 514 t hulladékot helyeztek el hulladéklerakókban, 2015-ben pedig 55713,2 tonnát helyeztek el hulladéklerakókban. Az anyag-hasznosítás értéke 2015-ben 112 911,9 tonna volt, ami 44,24%-os részesedést jelent a teljes építési hulladék kezelésében. Az építési hulladék újrahasznosításában a következő hulladéktípusok játszanak szerepet a legnagyobb mértékben: a 17 01 01 beton, a 17 04 05 vas és acél, a 17 05 04 talaj és kövek, különbözőek, mint a 17 05 05 alatt említettek, 17 00 06 hulladéktípusú kiásott föld, ami különbözik a 17 05 05 alatt említettől. A 2011 és 2014 közötti időszakban a Pozsony megyében feldolgozott régi járművek átlagos száma megközelítőleg 7690 volt évente. A Szlovák Köztársaság betartja a régi járművek alkatrészeinek újrahasznosítására, a régi járművek feldolgozásából származó hulladékok értékesítésére és a régi járművek újrafeldolgozására vonatkozó kötelező korlátokat és határidőket a régi járművek alkatrészeinek újrahasznosítására, a régi járművek feldolgozásából származó hulladékok értékesítésére és azok újrafeldolgozására vonatkozó kötelező korlátokról és határidőkről szóló 153/2004 T.t. sz. kormányrendelet alapján. A régi járművek feldolgozását Pozsony megye területén 8 a régi járművek feldolgozására engedélyt kapott létesítményben végzik. A régi járművek gyűjtésének és feldolgozásának jelenlegi rendszere elegendő kapacitással rendelkezik, és logisztikai szempontból a régi járművek gyűjtése és mobil gyűjtése révén egész Pozsony megyét lefedi. (Pozsony megye POH-ja 2016-2020)

III.4.9. Hatások a lakosságra és az egészségre

A közlekedés hatásai, amelyek közvetlen hatással vannak az emberi lakosságra, a közúti balesetek. A közlekedési balesetek nagy anyagi károkkal, a lakosság egészségének maradandó károsodásával és gyakran az emberi élet helyrehozhatatlan veszteségével járnak. A közlekedési balesetek számát és előfordulását a közlekedési infrastruktúra minősége is befolyásolja (járdák, kerékpárutak megléte, vasúti átjárók biztosítása stb.).

A közlekedési balesetek adatainak elemzése azt mutatja, hogy BSK-ben a közlekedési balesetek (DN) több mint 80%-a városi területeken történik, és ez a tendencia állandó. A legtöbb DN az autópályákon és az I. osztályú utakon fordul elő, kijelenthető, hogy a legzsúfoltabb szakaszok „generálják” a legtöbb közlekedési balesetet. Külön figyelmet kell fordítani a D2-es autópályára Lozornói MÚK - BSK határa szakaszának, amelynek forgalmi intenzitása a D1-hez képest alacsonyabb, de a teherforgalom jelentősen nagyobb, a forgalom mintegy 45%-a.

BSK területén a Szlovák Köztársaság fővárosának, Pozsony területén kívül eső közlekedési balesetek száma az elmúlt 3 évben növekvő tendenciát mutat. Az évek során a DN száma 152-ről 199-re nőtt, ami a DN számának 23%-os növekedését jelenti. A BSK jelentésben szereplő II. és III. osztályú utak közül a legtöbb baleset az elmúlt 4 évben a II/502-en (115 DN) és II/503-on (123 DN) történt.

A közlekedés emberi egészségre gyakorolt, légszennyezéssel, zajszennyezéssel és rezgéssel járó hatásait a fent leírt hatások keretén belül taglalják.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

III.5. Környezeti szempontok, beleértve a nemzetközi, nemzeti és más szinten azonosított egészségügyi szempontokat, amelyek relevánsak a stratégiai dokumentumra való tekintettel, valamint az, hogy ezeket hogyan vették figyelembe a stratégiai dokumentum elkészítése során

A RPUM BSK figyelembe veszi az uniós szinten elfogadott koncepcionális és stratégiai dokumentumok, valamint a nemzeti stratégiai és koncepcionális dokumentumok környezeti céljait.

A BSK fenntartható mobilitásának regionális terve a kitűzött stratégiájával a környezeti célokra is összpontosít, beleértve az életminőség és ezáltal a lakosság egészségi állapotának javítását. A stratégiai dokumentum végrehajtása prioritásainak, konkrét célkitűzéseinek és intézkedéseinek teljesítésével, amelyek szorosan összefüggenek a terület egyes elemeinek környezeti állapotának javításával, és a megfelelő jogszabályok elfogadásával, általánosságban feltételezhető a dokumentum jelentős pozitív hatása BSK környezetének és egészségügyének javításában.

Az EU tervezési és stratégiai dokumentumai, amelyek meghatározzák a közlekedés, a biztonság, a környezetvédelem stb. fejlesztési irányát

Fehér könyv (A 27 tagú EU útja 2025-ig: gondolatok és forgatókönyvek) - Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144 végleges

A kontinens jóléte attól függ, hogy valamennyi régió képes lesz-e fenntartani a világgazdaságba való teljes és versenyképes integrációját. A hatékony közlekedés nagyon fontos a cél elérése érdekében. Az EU az üvegházhatású gázok kibocsátásának jelentős csökkentését szorgalmazza, és a közlekedési ágazatnak, amely az üvegházhatású gázok jelentős és növekvő forrása, 2050-re az üvegházhatású gázok kibocsátásának 1990-hez képest legalább 60%-os csökkentésére van szükség. A gyakorlatban a közlekedésnek kevesebb energiát kellene használnia és emellett környezetbarátabb forrásokból beszereznie, hogy jobban kihasználhassa a modern infrastruktúrát és a környezetre, valamint az alapvető természeti erőforrásokra, mint például a vízre, a talajra és az ökoszisztémákra gyakorolt negatív hatásának csökkentése érdekében.

Európa 2020 - Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája, COM (2010) 2020 végleges

A stratégia lényege a gazdasági és foglalkoztatási politikák összehangolása a gazdasági növekedés és a foglalkoztatás biztosítása érdekében. Tartalmát tekintve a stratégia tudatosan kiválasztott témákkal foglalkozik a számos uniós szakpolitika közül, nevezetesen a kutatás, az oktatás, a foglalkoztatás és a szociális ügyek, az információs társadalom, az üzleti élet és az ipar, az energiaügy és a környezetvédelem területén.

5. iránymutatás: Az erőforrások hatékonyságának javítása és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése. Az EU fő célja, amelynek alapján a tagállamok meghatározzák nemzeti célkitűzéseiket, az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése 2020-ig legalább 20%-kal az 1990-es szinthez képest, vagy kedvező körülmények között 30%-kal; megújuló energiaforrások részarányának növelése a végső energiafogyasztásunk 20% -ra, és az energiahatékonyság növelése legalább 20%-kal.

A 2020-ig tartó időszakra szóló 7. általános uniós környezetvédelmi cselekvési program (Az Európai Parlament és a Tanács 1386/2013/EU határozata)

A 7. általános uniós környezetvédelmi cselekvési program a Jólét bolygónk felélése nélkül alcímű dokumentum része az EU 2050-ig tartó hosszú távú jövőképek és stratégiájának a környezetvédelem és az éghajlat-védelem terén. Az EU célja, hogy 2050-re a bolygó ökológiai határaival összhangban éljünk, a körforgásos gazdaságra építve, amely minimálisan termel üvegházhatású gázokat. A program egyik fő jellemzője a természeti tőke védelme és fejlesztése, a

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

mai erőforrások jobb felhasználásának elősegítése és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra történő gyorsabb átmenet. A 3. prioritási cél az, hogy megvédje az uniós polgárok egészségét a környezet minőségével kapcsolatos káros hatásoktól, kockázatoktól és nyomásoktól. Az Unió olyan levegőminőségi szint elérését fogadta el, amely nem gyakorol jelentős negatív hatást az emberi egészségre és a környezetre, vagy nem jelent arra kockázatot.

Agenda 2030 – Az Egyesült Nemzetek Szervezete fenntartható fejlődési és fejlesztési keretrendszere, amelyet a 95/2016 sz. kormányrendelettel fogadtak el

A fenntartható fejlődést segítő Agenda 2030 globális elkötelezettségek gyűjteménye, amelyek révén a nemzetközi közösség válaszol a mai legsúlyosabb kihívásokra. Az éghajlatváltozás, a szegénység, az egyre növekvő gazdasági és társadalmi egyenlőtlenségek vagy az uralkodó termelési és fogyasztási minták fenntarthatatlansága összetett és egymással összefüggő problémák. Az elszigetelt beavatkozások és intézkedések ezért elveszítik hatékonyságukat a kezelésük során. Az Agenda 2030-at az Egyesült Nemzetek Szervezetének tagállamai 2015-ben fogadták el, és felszólítja az egyes országokat, hogy közösen, összehangoltan vegyenek részt a globális kihívások kezelésében.

A szakmai nyilvánossággal folytatott konzultációnkban az Agenda 2030 hat kiemelt terület szűkebb csoportjában tükröződött, amelyek figyelembe veszik Szlovákia sajátosságait, és amelyek a további stratégiai és koncepcionális munka alapját képezik. Ezek többek között: fenntartható települések, régiók és tájak az éghajlatváltozás összefüggésében, jó egészség.

Tiszta levegőt Európának program Tiszta levegő csomag: a levegő minőségének javítása Európában (EK fogadta el 2013. december 18-án)

A stratégia kimondja, hogy Európa levegőminősége az utóbbi évtizedekben jelentősen javult, de a légszennyezés továbbra is olyan környezeti tényező, amely összefügg a megelőzhető betegségekkel, valamint az idő előtti elhalálozással az EU-ban. A légszennyezés továbbra is jelentős hátrányos hatással van Európa természetes környezetének nagy részére.

A stratégia célja a légvédelmi előírások széles körű megsértése okának kezelése, és jogszabályt javasol a káros kibocsátások hosszú távú csökkentésére, mivel ezek a kibocsátások hozzájárulnak a rossz levegőminőséghez és károsítják a természetes környezetet. A kibocsátáscsökkentési ütemtervek 2030-ig vannak meghatározva, és összhangban vannak az éghajlat- illetve energiapolitikával.

Versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás közös létrehozása (COM (2013)913 végső)

A városi területek a közlekedésből származó összes CO₂ kibocsátásának akár 23%-át teszik ki. A városoknak fokozniuk kell erőfeszítéseiket az üvegházhatású gázok kibocsátásának 60%-os csökkentésének elősegítése érdekében, amelyet a Fehér könyvben elfogadott - Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé program fogalmaz meg. A városokban a teljes közlekedési rendszerhez képest nagyobb lehetőség van az alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedésre való áttérésre, a gyalogos, kerékpáros és tömegközlekedés fejlesztésével, valamint az alternatív üzemanyaggal működő járművek korai bevezetése által. A stratégia célja az európai városok támogatásának megerősítése a városi mobilitás kihívásainak kezelése érdekében.

Az alternatív üzemanyagok európai stratégiája (COM (2013) 017 végső)

A stratégia hosszú távú politikai keret létrehozását javasolja az alternatív üzemanyagok gyakorlatba való átültetésének, valamint a fogyasztók bizalmának növelésének irányába terelje a technológiai fejlődést és befektetéseket. Az egységes európai közlekedési térségben a stratégia meghatározza az alternatív üzemanyagok fejlesztésének általános irányát, rugalmasságot biztosítva a tagállamoknak az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére vonatkozó politikai keretek kidolgozásához, saját

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

nemzeti lehetőségeik függvényében. Továbbá kötelező célokat tűz ki a szükséges infrastruktúra kiépítésére, beleértve a közös műszaki előírásokat is.

Az Európai Parlament és a Tanács 2009/28/EK irányelve (2009. április 23.) a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról

Jelenleg a bioüzemanyagok az egyik legtöbbet vitatott téma a motorüzemanyagok területén. Figyelembe véve alkalmazásuk számos pozitív következményét, fejlesztésük a világ összes fejlett országának érdeke. Előállításuk és felhasználásuk támogatása már szerepel az Európai Unió jogszabályaiban. Az Európai Parlament és a Tanács 2009/28/EK irányelve (2009. április 23.) a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról, valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről és Az Európai Parlament és a Tanács 2009/30/EK irányelve (2009. április 23.) a benzinre, a dízelolajra és a gázolajra vonatkozó követelmények, illetőleg az üvegházhatású kibocsátott gázok mennyiségének nyomon követését és mérséklését célzó mechanizmus bevezetése tekintetében a 98/70/EK irányelv módosításáról, a belvízi hajókban felhasznált tüzelőanyagokra vonatkozó követelmények tekintetében az 1999/32/EK irányelv módosításáról, valamint a 93/12/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről, a megújuló energiaforrások és nagy hatásfokú kapcsolt energiatermelés támogatásáról, valamint egyes törvények módosításáról szóló 309/2009 T.t. számú törvény és későbbi módosításai által lettek átültetve.

Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről

Ez az irányelv közös keretet teremt az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának az Unióban történő kiépítésére az olajfüggőség minimalizálása és a közlekedés környezeti hatásainak enyhítése érdekében. Ez az irányelv meghatározza az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó minimális követelményeket, beleértve az elektromos járművek töltőállomásait, valamint a földgáz (LNG és CNG) és a hidrogén töltőállomásokat, amelyeket a tagállamok nemzeti politikai keretrendszerin keresztül kell végrehajtani, valamint ezekre a töltőállomásokra vonatkozó közös műszaki előírásokat és a felhasználói információkra vonatkozó követelményeket.

Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve, a Bizottság közleménye (COM 2011) 112 véglege

A közlekedésről szóló fehér könyvvel és az energiahatékonysági ütemtervvel együtt ez a közlemény kulcsfontosságú hozzájárulást jelent az erőforrás-hatékonysági kezdeményezéshez. A terv 2050-ig meghatározza az esetleges intézkedések ütemtervét, amely lehetővé teszi az EU számára az üvegházhatású gázok 80-95% -os csökkentését az elfogadott célnak megfelelően.

Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája (COM(2016)0501 2016.07.2020)

Európában a közlekedés adja az üvegházhatású gázok csaknem egynegyedét, valamint ez a városi légszennyezés egyik fő oka. Európa válasza ezekre a kihívásokra az alacsony szén-dioxid és egyéb szennyezőanyag kibocsátású mobilitásra való visszafordíthatatlan átmenet.

Ennek az alacsony kibocsátású mobilitási stratégiának jelentősen hozzá kellene járulnia az EU gazdaságának korszerűsítéséhez, amely elősegíti a közlekedési szektor kibocsátásának csökkentését és teljesíti az EU Párizsi Egyezmény szerinti kötelezettségeit.

Az alacsony kibocsátású mobilitás szabályozási kerete a következőket foglalja magában: A közlekedési rendszer optimalizálása és hatékonyságának javítása (digitális mobilitási megoldások, igazságos és hatékony árképzés a közlekedésben, a multimodalitás támogatása), az alacsony kibocsátású alternatív energia használatának kiterjesztése a közlekedésben (hatékony alacsony kibocsátású alternatív energia keretrendszer, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetése, interoperabilitás és szabványosítás az elektromobilitás területén), átmenet a

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

kibocsátásmentes járművekre (a járművek tesztelésének javítása a fogyasztói bizalom visszaszerzése érdekében, a személygépkocsik és a kisteherautók 2020 utáni stratégiája, a teherautók, autóbuszok 2020 utáni stratégiája), az alacsony kibocsátású mobilitást elősegítő környezet (energiaunió: a közlekedési és az energetikai rendszerek, a kutatás, az innováció és a versenyképesség, a digitális technológiák és készségek, a beruházások, a városi intézkedések, a nemzetközi közlekedést érintő globális intézkedések összehangolása).

Egészség 2020: Európai politika az egészségért és jóléért

A WHO Európai Regionális Irodája által elkészített új európai egészségügyi politika hangsúlyozza, hogy fő célkitűzései "a lakosság egészségének és jólétének jelentős javítása, az egészségügyi egyenlőtlenségek csökkentése, a közegészségügy megerősítése és az egyetemes, méltányos, fenntartható és kiváló minőségű egészségügyi rendszerek biztosítása, melynek érdekközpontjában az emberek állnak". A WHO által készített dokumentum két részből áll

1. Egészség 2020: Az egészség és a jólét támogatására szolgáló kormányzati és társadalmi tevékenységeinek európai politikai keretrendszere egy új európai egészségügyi politika keretdokumentuma, amely meghatározza a modern egészségpolitika alaptéziseit, alapelveit és irányát.
2. Egészség 2020: A politikai keret és stratégia egy átfogó szakpolitika kidolgozása három fő területen (politikai elkötelezettség, tényeken alapuló stratégiák végrehajtása, a hatékony végrehajtás megerősítése).

Az Egészség 2020 stratégiai célkitűzései:

- Az egészség javítása mindenki számára és az egészségügyi egyenlőtlenségek csökkentése,
- Az egészségügyi vezetés és a részvételen alapuló egészségmenedzsment fejlesztése.
- Az Egészség 2020 kiemelt területei:
- Az egészség fejlesztése az egész életciklus alatt, az állampolgárok egészségért való felelősségének megerősítése,
- A legnagyobb egészségügyi kihívások kezelése - fertőző és nem fertőző betegségek,
- Az egészségügyi rendszerek, a közegészségügyi kapacitás és felkészültség, a felügyelet és a vészhelyzeti reagálási képességek megerősítése,
- Egészséges közösségek és az emberi egészséget támogató környezet kialakítása.

Cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére (COM (2008) 886)

Politikai célok a közlekedés és az utazás fejlesztésére: tisztább, hatékonyabb, beleértve az energiahatékonyságot, biztonságosabb és védettebb. "Intelligens közlekedési rendszerek" alatt az információs és kommunikációs technológiák (IKT) alkalmazását értjük a közlekedésben. Ezeket az alkalmazásokat különféle közlekedési fajtákra és kölcsönhatásaikra fejlesztik (beleértve az intermodális csomópontokat is).

Zöld könyv - A városi mobilitás új kultúrája felé {SEK (2007) 1209} és annak cselekvési terve (2009)

A városi területek fenntartható fejlődésének kihívása egyrészt a gazdasági fejlődés és az elérhetőség összeegyeztetése, másrészt az életminőség és a környezetvédelem javítása. E sokféle következménnyel járó kihívás kezelése során a közös erőfeszítések lehetővé teszik az innovatív és ambiciózus megoldások keresésének támogatását a városi közlekedés területén, hogy a városok kevésbé szennyezettek, hozzáférhetőbbek és a közlekedésük gördülékenyebb legyen. A városi mobilitásnak lehetővé kell tennie a városok gazdasági fejlődését, lakóinak jó életminőségét és

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

környezetüknek a védelmét. E tekintetben az európai városoknak öt fő kihívással kell szembenézniük, amelyeket integrált megközelítéssel kell kezelni.

Nemzeti stratégiai és koncepció dokumentumok

SzK vidékfejlesztésének nemzeti stratégiája 2010 és frissítései (2014-es frissítés, melyet a 222/2014 sz. kormányrendelettel fogadtak el (2014.05.14))

SzK vidékfejlesztésének nemzeti stratégiája (nemzeti stratégia) egy egy kiinduló stratégiai dokumentum, amely átfogóan meghatározza az állam stratégiai megközelítését a regionális fejlődés hosszú távú támogatásához, a fenntartható fejlődés elveinek tiszteletben tartása mellett.

A következő hibaelhárítási ajánlásokat javasolja a közlekedés terén:

1. meg kell szüntetni az infrastruktúrán azonosított legfontosabb szűk helyeket, hozzájárulva ezzel a jelenlegi helyzet javításához, tiszteletben tartva a természeti erőforrások határait,
2. meg kell teremteni a feltételeket a Szlovák Köztársaság számára a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztésére vonatkozó iránymutatásokból eredő kötelezettségek teljesítéséhez - a TEN-T alap hálózat kiépítésének befejezése 2030-ig, az átfogó hálózat kiépítése pedig legkésőbb 2050-ig,
3. úgy kell bebiztosítani a hálózatfenntartási és -javítási tevékenységek finanszírozásának fokozatos növelését, hogy ne növekedjen tovább a belső adósság,
4. a 2014 és 2020 közötti programozási időszakban biztosítani kell a Szlovák Köztársaság elegendő abszorpciós kapacitását az uniós alapokból történő finanszírozáshoz a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó OP Integrált Infrastruktúra és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz révén,
5. növelni kell a pénzügyi erőforrások hatékonyabb felhasználását a közlekedési konstrukciók és a tömegközlekedési szolgáltatások megvalósítására
6. meg kell határozni a közlekedés fenntartható fejlesztésére irányuló projektek előkészítésének folyamatát,
7. meg kell valósítani a közlekedés szervezésének és az intézményei jellegének változását, amelyek megnövelik az egyes közlekedési fajták hatékonyságát,
8. minőségi adatbázis létrehozása a közlekedési ágazat fejlődésének tervezéséhez,
9. a közlekedés, a telematika informatizálása, az intelligens közlekedési rendszerek bevezetése,
10. a közlekedési rendszerek biztonságának növelése,
11. az energaintenzitás, a természeti erőforrások felhasználásának csökkentése, az ökoszisztémák védelme és végső soron az alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaság fejlesztése,
12. a közlekedés társadalom-gazdasági és környezeti hatásainak csökkentése, a környezettudatos, energiahatékony és biztonságos közlekedés elősegítése, amely védi a környezetet a káros gázok minimális kibocsátása által, valamint biztosítja a súlyos következményekkel járó balesetek számának csökkenését,
13. el kell végezni az II. és III. osztályú utak átfogó korszerűsítését,
14. a minőségi és elérhető tömegközlekedés fejlesztésének támogatása.

2017-ben elkészült a Szlovák Köztársaság 2030-ig tartó vidék- és területfejlesztési nemzeti stratégiájának kezdeti jelentése.

Szlovákia területfejlesztésének koncepciója (KURS) és frissítései (a 528/2002 T.t. sz. kormányrendelettel (2014.05.14) és a 461/2011 sz. kormányrendelettel (2011.11.16) fogadtak el)

A koncepció meghatározza, hogy mely elvek és szabályok betartása mellett kell irányítani a Szlovák Köztársaság területének felhasználását és szervezését.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

A Szlovák Köztársaság közlekedési infrastruktúrájának 2020-ig történő fejlesztésére vonatkozó stratégiai terv

A Szlovák Köztársaság közlekedési infrastruktúrájának 2020-ig történő fejlesztésére vonatkozó stratégiai terv a Szlovák Köztársaság középtávú stratégiai alapidokumentumát képviseli a közlekedési infrastruktúra fejlesztése terén 2020-ig. Ez a dokumentum a Szlovák Köztársaság átfogó közlekedési ágazati stratégiájának megalkotása első szakaszának eredményét képviseli. A dokumentum nyomon követi és részletesebben kidolgozza a közlekedés fejlesztésének jelenlegi stratégiáit és alapelveit, különös tekintettel a Szlovák Köztársaság közlekedéspolitikájára 2015-ig és a Szlovák Köztársaság közlekedésfejlesztési stratégiájára 2020-ig. A dokumentumban leírt intézkedések végrehajtása a következő stratégiai célok megvalósításához is hozzájárul: az energiatenzitás csökkentése, a természeti erőforrások felhasználása, az ökoszisztémák védelme és végső soron az alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaság fejlesztése, a közlekedés társadalom-gazdasági és környezeti hatásainak csökkentése, a környezettudatos, energiahatékony és biztonságos közlekedés elősegítése, amely védi a környezetet a káros gázok minimális kibocsátásával, valamint biztosítja a súlyos következményekkel járó balesetek számának csökkenését.

Az integrált infrastruktúra operatív programja (OPII) (2014.10.28-án fogadta el a Bizottság)

Az OPII a Szlovák Köztársaság programozási dokumentuma az Európai Unió alapok által nyújtott támogatás felhasználására a közlekedési és informatikai ágazatban a 2014 és 2020 közötti időszakban (Kohéziós Alap, Európai Vidékfejlesztési Alap). Globális célja a fenntartható mobilitás, a gazdasági növekedés, a munkahelyteremtés és az üzleti környezet javításának előmozdítása a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, a tömegközlekedés és az információs társadalom fejlesztése révén. A 2020-ig megvalósuló beruházásoknak ki kell szolgálniuk az alapvető infrastruktúra hiányosságait és hiányzó összeköttetéseket mind nemzeti szinten és határon túl is, különös tekintettel a fenntartható, zöldebb és költséghatékonyabb közlekedési infrastruktúrára.

Az OPII-nek 8 kiemelt területe van: vasúti infrastruktúra (TEN-T CORE) és mobil eszközök megújítása, közúti infrastruktúra (TEN-T), tömegközlekedési személyszállítás, vízi közlekedés infrastruktúrája (TEN-T CORE), vasúti infrastruktúra, közúti infrastruktúra (a TEN-T CORE-on kívül), információs társadalom, műszaki segítségnyújtás.

Az OPII globális célja a fenntartható mobilitás, a gazdasági növekedés, a munkahelyteremtés és az üzleti környezet javításának támogatása a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, a tömegközlekedési személyszállítás és az információs társadalom fejlesztése révén.

A II. és III. osztályú utak fejlesztésének és karbantartásának stratégiai terve

A II. és III. osztályú utak fejlesztésének és karbantartásának stratégiai terve egy stratégiai dokumentum, amely meghatározza az egyes régiókban a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének alapvető közép- és hosszú távú céljait, nevezetesen a II. és III. osztályú utak számára, fontossági sorrendbe állítja fejlesztésüket, és meghatározza az elérésükhöz szükséges intézkedéseket és erőforrásokat.

SzK közlekedésének 2030-ig történő fejlesztésére vonatkozó stratégiai terv (2016)

A stratégiai terv egy hosszú távú dokumentum, amelynek célja a közlekedési szektor hatékony fejlesztési irányának meghatározása, és meghatározza annak fejlesztési elképzeléseinek megvalósítását. Meghatározza a fő szűk területeket a közlekedési infrastruktúrában, a tömegközlekedés és a nem motorizált közlekedés területén, valamint a közlekedés üzemeltetése, karbantartása és szervezése területén. Az elemző részben azonosított problémák és potenciális fejlődési tényezők alapján az európai stratégiai és fejlesztési dokumentumokra való tekintettel meghatározták a 2030-as horizontú fejlesztési célokat, stratégiai globális célokat, horizontális és

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

modális specifikus célokat és intézkedéseket. A horizontális célok között szerepel a ŠHC3: A közlekedés negatív társadalom-gazdasági és környezeti hatásainak szisztematikus csökkentése. A kibocsátások tekintetében főként az üvegházhatású gázok légkörbe történő kibocsátásának csökkentésére összpontosít, de e cél elérését szolgáló intézkedések végrehajtása a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentése és a levegő minőségének javítása terén is eredményeket hozhat. A rendszerszintű intézkedések részeként az OPS7 intézkedést is meghatározták: A zaj és a levegő minőségének rendszeres nyomon követése és a közlekedés környezetre gyakorolt negatív hatásainak csökkentésére irányuló intézkedések végrehajtása. A közlekedés az egyik legjelentősebb légszennyező, valamint a zajterhelő, ezért szükséges rendszeresen ellenőrizni a negatív hatások mértékét a tendenciák figyelemmel kísérése, a megelőző és korrekciós intézkedések megtervezése érdekében.

Intelligens közlekedési rendszerek fejlesztését támogató program - Nemzeti Forgalmi Információs Rendszer (SzK Kormányának 22 sz. 2009.01.14-i rendelete)

Intelligens közlekedési rendszerek fejlesztését támogató program - A Nemzeti Forgalmi Információs Rendszer az intelligens közlekedési rendszerek komplex megoldásait képviseli Szlovákia közúti közlekedésében, amelyek információs és kommunikációs rendszereken és technológiákon alapulnak. Arra összpontosít, hogy egységes rendszerkörnyezetet használjon a forgalmi információk gyűjtésére, feldolgozására, megosztására, terjesztésére és felhasználására a specifikus információs, kezelési és telematikai alkalmazásokban.

A Szlovák Köztársaság Kormányának programnyilatkozata a 2016–2020-as évekre vonatkozóan

Támogatást nyújt:

Közlekedés, építésügyi és regionális fejlesztés: A közlekedési infrastruktúra kiépítése, valamint a modern és hatékony közlekedési fajták támogatása a Szlovák Köztársaság kormányának egyik prioritása a 2016 és 2020 közötti években. A kormány egyéb prioritásai között szerepel az építésügyi szabályok egyszerűsítése és az építésügyi eljárás rövidítése.

A Szlovák Köztársaság nemzeti közlekedésének átfogó terve: A kormány támogatja a Szlovák Köztársaság nemzeti közlekedésének átfogó tervének kidolgozását. Célja a költséghatékony, biztonságos, nagy kapacitású, jó minőségű és zökkenőmentes szállítás biztosítása.

Közúti közlekedés: A kormány kötelezi magát az autópályák és gyorsforgalmi utak kiépítésének gyors üteméhez.

Vasúti közlekedés: Az Európai Unió terveinek megfelelően a kormány támogatja a vasúti közlekedés további fejlesztését Szlovákiában. A prioritás a tömegközlekedés támogatása lesz, mint a leginkább környezetbarát és egyben az egyik legbiztonságosabb közlekedési mód.

Egyéb közlekedési fajták: A busz- és vasúti közlekedés hatékonyabb együttműködése szintén prioritás lesz. A kormány előkészíti egy közlekedési hatóság felállításának feltételeit, amely kiterjedne a közérdekű szolgáltatások megrendelésére mind a vasúti, mind az autóbusz-közlekedésben, és biztosítaná az egyes szolgáltatások szükséges szinkronizálását a kombinált közlekedés elérhetőségének és kényelmének növelése érdekében, valamint az utasok jogainak és jogilag védett érdekeinek védelmében.

A Szlovák Köztársaság tömegközlekedésének és a nem motorizált közlekedésének 2020-ig történő fejlesztési stratégiája (SzK Kormányának 311 sz. 2014.06.25-i rendeletével fogadták el)

A Szlovák Köztársaság tömegközlekedésének és a nem motorizált közlekedésének 2020-ig történő fejlesztési stratégiájának anyaga a Szlovák Köztársaság középtávú stratégiai alapidokumentumát képezi a tömegközlekedés és a nem motorizált közlekedés területén. A stratégia 56 intézkedést tartalmaz a tömegközlekedés és a nem motorizált közlekedés támogatására, amelynek következményei hozzájárulnak a közlekedésből származó kibocsátások csökkentéséhez. Ezen

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

intézkedések végrehajtása növeli a tömegközlekedés vonzerejét az egyéni gépjárműközlekedéshez képest, amely lényegesen jobban megterheli a levegőt.

A Szlovák Köztársaság kerékpárközlekedésének és kerékpárturizmusának nemzeti fejlesztési stratégiája (SzK Kormányának 223 sz. 2013.05.07-i rendeletével fogadták el)

A kerékpáros stratégia az állam, megye, valamint az egyes városok és települések szintjén történő alkalmazásával fokozatosan elérhető a kerékpáros közlekedés hatékony integrálása a közlekedési rendszerekbe, ami a gépjármű-közlekedés negatív következményeinek csökkentéséhez és a környezet általános javulásához vezet. A kerékpárközlekedés a fenntartható mobilitás fejlesztésének fontos elemévé válhat Szlovákiában is. Jelentősen segíti a kerékpárturizmus gyorsabb fejlődését is.

A SzK elektromobilitásának fejlesztési stratégiája és annak hatása a SzK nemzetgazdaságára (504/2015 sz. kormányrendelet)

Az anyag célja azoknak a lehetőségeknek a meghatározása és olyan intézkedések ajánlása, amelyek hosszú távon meghatározzák az alternatív meghajtások előnyeit a közlekedésben, különösen az elektromobilitásét, amelyek a környezetre, a közegészségügyre, az iparra és a tudományra, a kutatásra és az innovációra gyakorolt pozitív hatásából származnak. A dokumentum feltérképezi az elektromobilitás helyzetét az Európai Unió egyes államaiban (vizsgált államok - Német Szövetségi Köztársaság, Ausztria, V4-es államok), elemzi az Európai Unió stratégiai dokumentumaiból fakadó ajánlásokat, és javaslatot tesz a szlovákiai elektromobilitás támogatására irányuló politikára. A stratégia egyik rész célja az emberi egészségre és környezetre pozitív hatást gyakorló forgalom által okozott a kipufogógáz kibocsátásának és akusztikus zajának csökkentése.

Az elektromobilitás fejlesztésének akcióterve a Szlovák Köztársaságban (2019-ben elfogadva)

A cselekvési terv az elektromos autók piacra lépésének globális tendenciájára reagál és az európai struktúrák erőfeszítéseire, melyek az elektromobilitás fejlődésének felgyorsítására irányulnak. A cselekvési terv által bevezetett 15 intézkedés mind a közvetlen, mind a közvetett támogatás jellegét meghatározza a jelentősen ökológiai és alacsony károsanyag-kibocsátású járművek használatában, és célja az elektromobilitás vonzerejének növelése, az átlagfogyasztó számára hozzáférhetővé tétele és végső soron az elektromos járművek számának növelése az úton.

Nemzeti politika az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetésére a SzK viszonyai között (2016)

Lényegében az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelvnek átvételéről van szó. Az európai energiapolitika erőfeszítéseinek a Szlovák Köztársaság viszonyaiban történő végrehajtásának fő végrehajtási eszköze az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetésére irányuló intézkedések közös kerete az olajfüggőség minimalizálása és a közlekedés környezetre gyakorolt negatív hatásainak enyhítése érdekében. Az anyag háromféle ún. alternatív üzemanyagot vizsgál - villamosenergiát, földgázt (cseppfolyósított földgázt (LNG) és sűrített földgázt (CNG)).

Az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére vonatkozó nemzeti politikai keret (2016)

A nemzetpolitikai keret egy alapvető programozási dokumentum az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére a közlekedési ágazatban és az infrastruktúra fejlesztésében. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató intézkedések nemcsak fenntarthatóak, hanem környezetvédelmi célkitűzéseket is követnek, amelyek célja az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése a közlekedési ágazatban.

Zöldebb Szlovákia - a SzK környezeti politikájának stratégiája 2030-ig (2018)

A 2030-ig a környezet jobb minőségének elérésére irányuló stratégiai dokumentum az éghajlatváltozással és a levegő védelmével kapcsolatos intézkedésekre is összpontosít. A

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

dokumentum kimondja, hogy a levegő minősége 2030-ban lényegesen jobb lesz, és nem lesz jelentős káros hatása az emberi egészségre és a környezetre, amelyet a kibocsátások jelentős csökkentésével lehet elérni 2005-höz képest. Fokozatosan csökkenteni kell a villamosenergia szén általi termelését. A háztartások fűtése és a városi közlekedés a környezetbarátabb alternatívák felé halad. Megerősödik a BAT alkalmazásának elve az iparban, az energiában, de a mezőgazdaságban és az élelmiszeriparban is. A nemzeti szennyezéscsökkentő program a költséghatékony kibocsátáscsökkentő intézkedésekre összpontosít. A levegő védelmét a "szennyező fizet" elv fogja vezérelni. Fontolóra veszik a légszennyező anyagok kibocsátásának kereskedelmi rendszerének bevezetését. A szennyezési bírságokat olyan mértékben emelik, hogy a határértékek túllépése gazdaságilag ne legyen vonzó.

A SzK alacsony szén-dioxid kibocsátásának fejlesztési stratégiája a gazdasági tevékenység egyes ágazatai számára 2030-ig, és annak kilátásai 2050-ig

Az alacsony szén-dioxid kibocsátás stratégiájának célja az átfogó, hosszú távú stratégiai kilátások biztosítása az alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaságra való áttéréshez. Az alacsony szén-dioxid kibocsátású stratégia hatékony és költséghatékony intézkedéseket fog tartalmazni az ipar, az energia, az energiahatékonyság, a közlekedés, a hulladékgazdálkodás, a mezőgazdaság, az erdészet területén, és támogatja az alacsony szén-dioxid kibocsátású és tiszta, környezetbarát technológiák hosszú távú beruházásait.

A SzK alkalmazkodási stratégiája az éghajlatváltozás káros következményeihez - frissítés (2017)

Az alkalmazkodás célja az éghajlatváltozás káros hatásainak enyhítése, a kiszolgáltatottság csökkentése és a természetes és az ember által létrehozott rendszerek alkalmazkodóképességének növelése az éghajlatváltozás jelenlegi vagy várható negatív hatásaival szemben, valamint a társadalmi ellenálló képesség megerősítése azáltal, hogy felhívja a lakosság figyelmét az éghajlatváltozásra, és tudásbázist épít ki a hatékonyabb alkalmazkodás érdekében. A javasolt alkalmazkodási intézkedések közül a stratégia olyan intézkedéseket is meghatároz, amelyek hozzájárulhatnak a levegőminőség javításához, különös tekintettel a biológiai sokféleség megőrzésére és az ökoszisztéma-szolgáltatások megerősítésére, amelyek többek között a jó minőségű levegő fenntartásával kapcsolatosak.

A biológiai sokféleség védelmének nemzeti stratégiája Szlovákiában, frissítve 2020-ig (SzK Kormányának 12/2014 sz. 2014.01.08-i rendeletével fogadták el)

A 2020-ig tartó nemzeti stratégia fő célja az EU-val szemben vállalt elkötelezettségből következik, nevezetesen „a Szlovák Köztársaságban a biológiai sokféleség csökkenésének, az ökoszisztémák és szolgáltatásaik degradációjának 2020-ig történő megszüntetése, a biológiai sokféleség és az ökoszisztémák megfelelő helyreállításának biztosítása és a biodiverzitás csökkenésének megelőzéséhez való hozzájárulásunk növelése globális szinten”. A 2020-ig szóló nemzeti stratégia 9 célkitűzést határoz meg, amelyek elérését részletesen kidolgozták a Cselekvési terv a biológiai sokféleség védelmének nemzeti stratégiája Szlovákiában, 2020-ig történő frissítéséből eredő intézkedések megvalósítására elnevezésű dokumentumban.

Akcióterv a SzK környezete és lakossága egészségének érdekében V (2019)

A NEHAP V. alapvető célja a környezetből eredő kockázatok minimalizálása, amelyek károsíthatják és veszélyeztethetik az emberi egészséget. Ezért fokozni kell az erőfeszítéseket az egyének és a lakosság egészségét érintő fő környezeti tényezők - például a légszennyezés, a vízszennyezés, az ivóvízhiány, a veszélyes vegyi anyagok, a zaj, a hulladék, a szennyezett területek és az éghajlatváltozás - problémájának kezelésére. A környezet minőségének javítása az egészséges lakókörnyezet megteremtésének feltétele a minőségi élet érdekében. Az egyes prioritásokhoz stratégiai hosszú távú célokat tűznek ki a környezeti tényezők jelenlegi állapotának (az NEHAP V. saját anyaga) és maguknak a tevékenységeknek / intézkedéseknek a javítására (NEHAP V.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

melléklet), amelyekkel ezeket a célokat teljesíthetjük. A NEHAP V. fontos eszköz a környezeti egészség javítását szolgáló folyamatok megerősítésében, az érintett partnereinek különböző területekből történő bevonásával.

A Szlovák Köztársaság Nemzeti kibocsátáscsökkentési programja - Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2284 sz., az egyes léghőri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásainak csökkentéséről, a 2003/35/EK irányelv módosításáról, valamint a 2001/81/EK irányelv hatályaon kívül helyezésétől szőő irányelvének 6. cikkelye szerint

A Szlovák Köztársaság 2030-ig elkészített átfogó a légkör védelmére irányuló stratégiájának egyik kulcsdokumentuma, amely a kibocsátás csökkentésének programja mellett a levegő minőségének javítására irányuló stratégiát is magába foglalja.

A nemzeti kibocsátáscsökkentési program a levegőbe történő kibocsátás csökkentésére irányuló intézkedéseket oldja az (EU) 2016/2284 irányelvben 2030-ra meghatározott kibocsátáscsökkentési kötelezettségek (nemzeti felső határok) teljesítése érdekében. A nemzeti kibocsátási határértékeket az SO₂, NO_x, VOC, NH₃ és az PM_{2,5} szálló por részére állapítottak meg. A csökkentési kötelezettségvállalások teljesítése csökkenti az összes szennyezőanyag kibocsátását, de ez nem jelenti automatikusan azt, hogy Szlovákia egész területén jó levegőminőséget érnek majd el. A levegő minősége az adott területen felszabaduló kibocsátások mennyiségétől, de a diszperzió körülményeitől is függ. Ezért különös figyelmet kell fordítani a levegő minőségére.

PM₁₀ csökkentési stratégia (77/ 2013 sz. Kormányrendelet)

A stratégia célja hatékony intézkedések meghozatala a levegőben lévő PM₁₀ szálló por csökkentésére. A stratégia kidolgozásának legfőbb oka az, hogy a PM₁₀ szálló por levegőterheltségi szintje túllépte a törvényben meghatározott határértékeket, különösen a nagy népsűrűségű területeken, azaz a városokban és a községekben, főleg télen. Az elvégzett elemzések szerint a levegőszennyezés egyik meghatározó forrása jelenleg a közlekedés által kibocsátott szálló por - üzemanyagok elégetéséből, gumiabroncsok, fékbetétek kopásából, a téli szórással szennyezett utak felületének kopásából stb. A fenti információk alapján a stratégia prioritásokat és intézkedéseket határozott meg a közlekedési ágazat számára a levegőben lévő PM₁₀ csökkentésére.

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 sz. az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról szőő rendelete alapján kidolgozott Integrált nemzeti energiaügyi és éghajlat-politikai terv 2021-2030-as évekre

A tartalmat Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 sz. az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról szőő rendelete határozza meg. A NECP célkitűzéseit és azok elérésére irányuló intézkedéseket a következő dimenziókra szabják: Dekarbonizáció, Energiahatékonyság, Energiabiztonság, Belső energiapiac, Kutatás, innováció és versenyképesség.

Környezetvédelmi cselekvési program 2020-ig "7. környezetvédelmi cselekvési program Jólét bolygónk felélése nélkül alcímmel"

Ez az EK egyik alapvető koncepciós dokumentuma. A dokumentum középpontjában a levegőminőség javítása, a szennyezés határértékein belül maradása, az áradások és más környezeti katasztrófák elleni védelem, a hulladékgazdálkodás ésszerűsítése és még sok más áll. Az OPII-n belül a levegőminőség javításával kapcsolatos fő intézkedések közé tartozik az autópályák, gyorsforgalmi utak és az első osztályú utak új szakaszainak megépítése.

Az új infrastruktúra révén a forgalom jelentős része, különösen a tranzitforgalom, a városok és községek belterületein kívülre irányul. Feltételezzük, hogy az új utak építése jelentősen hozzájárul a Szlovák Köztársaság erőfeszítéseihöz a PM₁₀ és NO₂ kibocsátás csökkentése érdekében. A közlekedéssel kapcsolatos egyéb intézkedések közé tartozik a vasútvonalak korszerűsítése, a városi tömegközlekedés környezetbarátabbá tétele, a parkolási politika, a statikus közlekedés korszerűsítése és mások. Ezeket az intézkedéseket az OPII-nek, ill. az IROP-nak megfelelően

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

valósítják meg. Az RO OPII folyamatosan figyelemmel kíséri az OPII hozzájárulását a PM₁₀ és NO₂ kibocsátásának csökkentéséhez, valamint az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló irányelvben meghatározott célkitűzések teljesítését az egyes prioritási tengelyek releváns környezeti mutatói révén.

BSK hulladékgazdálkodási programja a 2014–2020-as évekre

A hulladékgazdálkodási program olyan dokumentum, amelyet a hulladékgazdálkodás hierarchiájának és céljainak, valamint azok elérésének megfelelően készítenek el a hulladékról szóló törvény szerint. A programnak tartalmaznia kell a hulladékgazdálkodás jelenlegi helyzetének elemzését azon a területen, amelyre azt kiadták, valamint az újrafelhasználásra, az újrafeldolgozásra, a hasznosításra és az ártalmatlanításra vonatkozó környezetvédelmi szempontból megfelelő előkészítés javítása érdekében meghozandó intézkedéseket, valamint annak értékelését, hogy a program miként fogja támogatni ezeket a célkitűzéseket és a hulladéktörvény rendelkezéseit.

A levegő minőségének javításának programja - a Szlovák Köztársaság fővárosának, Pozsony kataszteri területére vonatkozik - Integrált program a levegő minőségének javítására tekintettel a PM₁₀, NO₂, benzo(a)pirén szennyező anyagokra

A levegő minőségének javításának programja az alábbiakra vonatkozó információkat tartalmazza: a túlzott légszennyezés helymeghatározása, általános információk a levegő minőségének kezeléséről, a program megvalósításért és végrehajtásáért felelős testületek és személyek, a légszennyezés jellege és értékelése, a légszennyezés jellemzői, helyzetelemzés, a levegő minőségét javító intézkedések.

IV. ALAPVETŐ INFORMÁCIÓK A STRATÉGIAI DOKUMENTUM VALÓSZÍNŰSÍTHETŐ HATÁSAIRÓL, BELEÉRTVE AZ EGÉSZSÉGÜGYET IS

IV.1. IV.1. Valószínűsíthető jelentős környezeti és egészségügyi hatások (elsődleges, másodlagos, felhalmozott, szinergikus, rövidtávú, középtávú, hosszútávú, tartós, ideiglenes, pozitív és negatív)

BSK területén, különösen Pozsony vonzáskörzetében regisztrálják a kistelepülések legnagyobb növekedését, amelyet a szuburbanizáció, de a koncentrációs tendenciák is befolyásolnak. Ez a növekedés spontán, kontrollálatlan, ami megnövekedett igényeket támaszt a föld elfoglalásával, az üzemeltetéssel és a gazdálkodással szemben, különösen a közlekedési kapcsolatok (az egyéni gépkocsiközlekedés nagy növekedése, a regionális tömegközlekedés alacsony szintje), a polgári kényelem hiányának (iskolák, orvosi létesítmények és egyéb létesítmények hozzáférhetősége), a műszaki berendezésekkel szembeni növekvő működési igényeknek, valamint a környezetre és a természetes tájra gyakorolt negatív hatások növekedésének tekintetében. A közlekedés a környezethez viszonyítva a kibocsátások (akár szennyező anyagok, akár üvegházhatású gázok), a zaj és a rezgések forrása, nyomást gyakorol a talajra, befolyásolja a területrendezést, valamint egészségügyi és biztonsági kockázatokat okoz

A RPUM BSK egy közlekedési rendszert javasol az egyes közlekedési rendszerek hálózataiból, különös hangsúlyt fektetve a tömegközlekedés (VOD) fejlesztésére és annak előnyben részesítésére a gépkocsiközlekedéssel szemben, miközben egyéni fejlesztésük során a következő elveket alkalmazzák:

- Autópályák és gyorsforgalmi utak - az országos igényeket figyelembe véve hosszú ideje készülnek, és a fő szándék a szállítási kapacitás jelentős növelése a Pozsony - Nagyszombat - Nyitra vonalon, ami tükröződik a D1-es autópálya kiszélesítésének előkészítésében, valamint az R1 és R7 gyorsforgalmi utak új szakaszainak megvalósításában. Az új D4-es autópályakörút

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

nyomvonalát alapvető fontosságú a Pozsony előtti összes tranzit és közúti forgalom elosztása és a város központi részén kívüli elvezetése szempontjából.

- Az utak esetében a fő hangsúlyt az I/61-es út rekonstrukciójára, a II/502-es út befogadóképességének növelésére és a megyei körút létrehozására helyezik.
- A vasúti közlekedésnek két alapvető célja van - megfelelő kapacitású vasúti folyosók építése a pozsonyi vasúti csomópontban és a regionális elővárosi vasúti közlekedés megerősítése, az integrált közlekedési rendszer részeként, amelyen belül a regionális vasútvonalak új szakaszait is javasolják.
- A közlekedés a tömegközlekedés minden típusának a közúti szállítással szembeni preferenciáján alapul. Alapvető feltétel az összes résztvevő tömegközlekedési szolgáltató általános integrációja, olyan mértékben, hogy az elővárosi tömegközlekedés minden irányban gyorsabb, kényelmesebb és olcsóbb legyen a gépkocsiközlekedésnél.
- A vízi közlekedésben a pozsonyi kikötő befejezését szorgalmazzák a hosszú távú célok szerint, vagyis az összes rakodási művelet áthelyezése a Duna fő medréből a kikötői medencékbe. A vízi közlekedés részeként a szabadidős vízi közlekedés és a part menti létesítmények célzott fejlesztése is fontos.
- A légi közlekedést BSK területén elsősorban a M. R. Štefánik repülőtér képviseli. A repülőtér évi 5 millió utas számára van tervezve, azonban kapacitása jelenleg 50%-ra sincs kihasználva. A jövőben a nemzetközi légtér jelentős elosztására lehet számítani, és a jobb éghajlati és időjárási viszonyoknak köszönhetően átirányító repülőtérként szolgálhat Bécs, Budapest és Brünn számára.
- A kerékpárközlekedés számára átfogó kerékpárút-hálózat kialakítását javasolják az egész BSK területén, közvetlen összeköttetésekkel a szomszédos régiókkal is.
- Az integrált tömegközlekedés módszeresen kidolgozott rendszere a régióban versenyképes az egyéni gépjárműközlekedéssel szemben. Alapvető szempont a nyújtott szolgáltatások szintje, ahol a legigényeltebb paraméter az utazási sebesség. A jól szervezett és legfőképpen használt integrált elővárosi tömegközlekedés, a vasúti közlekedés rangos hányadával, jelentős hatással van a forgalom intenzitásának csökkentésére, és ezáltal a nagykapacitású utak szükségességére.
- Az integrált tömegközlekedési rendszer célja, hogy gyorsabb és kényelmesebb utazást kínáljon. Legfőbb előnyei: egységes tarifa, egységes utazási jegy minden közlekedési fajtához, a vonalak jó csatlakozása és a járatok intervallumai. Az integráció fő célja, hogy a tömegközlekedést vonzóbbá tegye az egyéni gépjárműközlekedés használatának feltételeihez képest, különösen az ingázási útvonalakon, nemcsak Pozsonyban, hanem egész Pozsony megyében. Ezek az intézkedések megváltoztathatják a közlekedés megosztását a tömegközlekedés javára, ami végső soron azt eredményezi, hogy fokozatosan csökkenti az IAD-k számára az utak és parkolók kiépítésére irányuló nyomást.
- Jelenleg az IDS BSK már a megye teljes területére kiterjed. Az utazó emberek igényeit figyelembe véve ki kell terjeszteni az IDS alkalmazási körét a régió túl Nagyszombat megye területére, valamint a jövőre nézve Trenčín és Nyitra megyék, valamint Ausztria és Magyarország határvidékeire is.
- Az IDS vonalak elrendezése és összekapcsolása az IDS létrehozásának operatív szempontja, és ezek a szándékok nincsenek jelentős hatással a területfejlesztésre. A terület szempontjából fontosak a TIOP-ok, amelyek átszállási pontot jelentenek a vasút és a tömegközlekedés között, miközben a vasútvonalakon új megállókat is létrehozhatnak. Aztán vannak P + R és B + R parkolók, amelyek bizonyos kijelölt helyet igényelnek. A vonalak elrendezésének és BSK területének működési és tarifai zónákra történő felosztásának elveit a jelentés külön fejezetei tárgyalják.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

A RPUM BSK összehasonlítja a zéró változatot, amely magában foglalja a jelenlegi állapot infrastruktúráját a jelenleg épülő szakaszokkal, és azokkal, amelyek megépítése már szerződésben vagy más módon rögzítve van, és a javasolt változatot (maximalista), amely a zéró változathoz hozzáveszi az intézkedéseket, ill. azok alprojektjeit a közlekedési infrastruktúra új/korszerűsített szakaszainak és a kapcsolódó változásainak formájában.

A RPUM BSK létrehozásának alapvető célja az volt, hogy a közlekedési munkamegosztást megváltoztassa a jelenlegi 30% - 70%-ról 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra, az egyes időszakokban történő részleges változtatásokkal. Amikor azonban az egyes időszakokban történő összes intézkedést befoglalták a közlekedési modellbe, a VOD által végzett közlekedés aránya nem változott és gyakorlatilag ugyanaz maradt. A közlekedési modell eredményei alapján a közlekedési munkamegosztás 2025-ben 71% - 29%, 2030-ban 69% - 31%, 2040-ben 69% - 31% és 2050-ben 71% - 29% volt, ezért a RPUM BSK kivitelezője olyan állandó használata mellett döntött, amely súlyt adott az egyes intézkedéseknek, hogy a VOD támogatásához vezető intézkedések előnyben részesüljenek, ellenben az IAD támogatását pedig elnyomják. Az állandót úgy határozták meg, hogy használatával elérjék a szükséges arányt a közlekedési munkamegosztásban:

	Kívánt utasok aránya a közlekedésben és a VOD-ban százalékban kifejezve				A szállítási modellben alkalmazott szállítási állandó az utasok újraszámításához		
			VOD				
	VOD	IAD	PAD	ŽD	Vasúti közlekedés	PAD	IAD
2018	30	70	48	52	1	1	1
2025	32	68	50	50	1,025641	1,111111	0,971429
2030	35	65	43	57	1,278846	1,045139	0,928571
2040	42	58	35	66	1,75	1,020833	0,828571
2050	50	50	30	70	2,24359	1,041667	0,714286

Az egyes intézkedések jelentőségének értékelésekor az egyes intézkedések utasainak számát (VOD-ben és IAD-ben is) megszorozták ezzel az állandóval.

A RPUM BSK egy stratégiai terv, amelyet az emberek mobilitási igényeinek kielégítésére hoztak létre, és számos intézkedést tartalmaz:

- *Javasolt intézkedések a tömegközlekedés területén (az NČ 3.3 cikkelye, az NČ 4, 5, 11, 12, 13, 14 cikkelyeiben leírtak)*

A tömegközlekedés előnyben részesítése és a vasúti közlekedés fejlesztése

Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
VOD előnyben részesítése	Tömegközlekedés propagálása
P+R és B+R parkolók kiépítése	A PAD járműveinek felszerelése olyan meghajtással, amely kibocsátások csökkentéséhez vezet
A vasúti közlekedés fejlesztése BSK-ben	Az átszállási pontok minőségi megoldása

A közlekedés, a közlekedési infrastruktúra és a közterületek hozzáférhetőségének javítása a hátrányos helyzetű csoportok számára

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
Akadálymentes csatlakozások, közlekedési eszközök és épületek kiépítése	Alacsony padlós buszok vásárlása

A tömegközlekedés összekapcsolásának növelése más közlekedési fajtákkal, valamint a VOD különböző fajtái között

Intézkedések

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
Átszállási terminálok kiépítése (TIOP)	IDS BSK hatékonyabbá tétele
P+R és B+R parkolók kiépítése	A közlekedési hatóság megerősítése, amely irányítani és koordinálni fogja a megye minden típusú tömegközlekedését (jelenleg a BID végzi)
	Egységes tarifa, egységes utazási jegy bevezetése minden tömegközlekedési fajtához a megyében.

Az utasok kényelmének növelése

Intézkedések	
Infrastrukturális	Infrastrukturális
Átszállási terminálok kiépítése (TIOP)	Átszállási terminálok kiépítése (TIOP)
Akadálymentes csatlakozások, közlekedési eszközök és épületek kiépítése	Akadálymentes csatlakozások, közlekedési eszközök és épületek kiépítése
Intézkedések	Intézkedések

- *Javasolt intézkedések a közúti közlekedés területén (az NČ 3.4 cikkelye, az NČ 6, 7, 15.1, 15.4 cikkelyeiben leírtak)*

A közlekedési hálózat kapacitásproblémáinak csökkentése és enyhítése

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
Elegendő kapacitású és biztonságos közlekedési infrastruktúra kiépítése (elkerülőutak, áthelyezések, késések stb.)	Az elsőbbségi építmények előkészítésének és kivitelezésének felgyorsítása (a minimális törvényi határidők betartása, alapos eljárási, ténybeli és jogi előkészítés)

A közlekedési balesetek számának csökkentése

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
Biztonságos közlekedési infrastruktúra kiépítése/korszerűsítése a közúti biztonsági ellenőrök bevonásával	Forgalmi kampányok
A meglévő infrastruktúra hozzáigazítása a biztonságot fokozó szabványokhoz	Biztonsági ellenőrzések elvégzése konkrét intézkedésekre vonatkozó javaslatokkal Biztonsági módosítások/ balesetveszélyes helyek eltávolítása

A statisztikai adatok gyűjtésének és nyilvántartásának javítása

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
Decentralizált infrastruktúrájú összeköttetés a határokon átnyúló, országos, városi, községi és regionális utasérzékelő adatgyűjtők közt a VOD-ban és az IAD-ban (Informatív sebességmérők -IMR) a BigData mobilitási fájlok feldolgozásához és biztosításához.	A közlekedési adatok gyűjtésével és nyilvántartásával kapcsolatos eljárási követelmények javítása - egységes felépítés, kiterjedés és nyilvántartás a nemzeti egységektől a regionális szervezeteken keresztül a helyi szervezetekig.

Az elavult közlekedési infrastruktúra korszerűsítése

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
A közlekedési infrastruktúra rendszeres karbantartása és javítása.	Az elsőbbségi építmények előkészítésének és kivitelezésének felgyorsítása (a minimális törvényi határidők betartása, alapos eljárási, ténybeli és jogi előkészítés)
A közlekedési infrastruktúra korszerűsített/homogenizált szakaszainak kiépítése	

- *A kerékpáros és gyalogos közlekedés támogatása (az NČ 3.5 cikkelye, 8, 9, 15.16, 15.17 cikkelyeiben leírtak)* A gyalogos mozgás és kerékpáros közlekedés támogatása

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Kerékpárutak és összeköttetések kiépítése	A bikesharing támogatása
Kiegészítő felszerelések építése kerékpárosok számára (szervizközpontok, kerékpáros pihenőhelyek, információs panelek stb.)	A kerékpárok szállításának támogatása a VOD-ban
Járdák és a gyalogos infrastruktúra kiépítése a VOD megközelítési útvonalain	

- Egyéb intézkedések javaslata (az NČ 3.6 cikkelye, az NČ 15.2, 15.3, 15.5, 15.6, 15.7, 15.8, 15.9, 15.10, 15.11, 15.12, 15.13, 15.14, 15.15 cikkelyeiben leírtak)

A közlekedési rendszer pénzügyi fenntarthatóságának biztosítása

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
	A finanszírozás biztosítása - az állami, megyei és városi költségvetések elosztására vonatkozó jogszabályváltozás, különös tekintettel az IDS BK összes közlekedési fajtájának fenntartható finanszírozásának biztosítására

Eljárási támogatás nyújtása a mobilitáshoz

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
	A feltételek meghatározása és a piaci környezet megteremtése

A megye fenntartható fejlődésének támogatása

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
	Hatékony területrendezés és kiegyensúlyozott területfejlesztés - hatékony és átfogó területfejlesztési terv

A közlekedési rendszer pénzügyi fenntarthatóságának biztosítása

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
	A közlekedésből származó bevételek arányának növelése
	Kitérők
	A pénzügyi kiadások növelése a tömegközlekedés, a gyalogos és kerékpáros közlekedés fejlesztésére, valamint a közlekedés biztonságának és gördülékenységének növelésére irányuló projektekre

A közterületek minőségének javítása

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
Minőségi átszállási pontok	Építészeti/városi tervek kidolgozása
A vizuális szmog eltávolítása	

A mobil források által okozott légszennyezés, valamint a zajszennyezés és a szénlábnyom csökkentése

Intézkedések	
Infrastrukturális	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
	Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
	Zöld infrastruktúra

A város ellátásának optimalizálása

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
Intézkedések		
Infrastrukturális		Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
Elosztóközpontok építése		Városi szintű stratégia kidolgozása a városok ellátásának fejlesztésére BSK járási városai számára
Az emberi egészség javítása		
Intézkedések		
Infrastrukturális		Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
Biztonságos közlekedési infrastruktúra kiépítése/korszerűsítése a közúti biztonsági ellenőrk bevonásával		Alacsony kibocsátású és környezetbarát meghajtások támogatása.
A közlekedési műveltség növelése		
Intézkedések		
Infrastrukturális		Eljárási/szervezeti/rendszer szintű
		Közlekedési tanfolyamok/forgalmi kampányok

A RPUM BSK nem javasolja a tervezett közlekedési folyosók konkrét területi kezelését, az értékelés szempontjából a feltételezett útvonalakat használta. A stratégiai dokumentum tág kiterjedésére tekintettel a javasolt intézkedések értékelése főként a koncepciónak a környezet és a közegészségügy kulcsfontosságú összetevőire gyakorolt lehetséges általános hatásaira összpontosít annak érdekében, hogy azonosítsa a terv végrehajtásával járó lehetséges kockázatokat vagy lehetőségeket.

IV.1.1. Légszennyezés

A levegő minőségének jelenlegi alakulása alapján megbecsülhető, hogy a javasolt terv végrehajtása nélkül sok közlekedési útvonal közelében elhelyezkedő helyen megmaradnak a szálló por (PM₁₀, PM_{2,5}), és a benzo(a)pirén levegőterheltségi szintjei. A pozsonyi elkerülő út: D4-es autópálya és az R7-es gyorsforgalmi út PPP projektjének befejezése jelentős hatással lesz BSK levegőterheltségi szintjére. A SzK fővárosának, Pozsonynak a területe A zónák és agglomerációk levegőminőségének 2016 és 2018 közötti értékelése alapján levegőminőség-kezelés alatt áll olyan szennyező anyagok miatt, mint a NO₂, és a benzo(a)pirén (BaP) (SHMÚ csapata: Levegőminőség-értékelés Szlovákiában 2018). Erre a területre dolgozták ki 2016-ban az Integrált programot a levegő minőségének javítására olyan szennyező anyagok miatt, mint a PM₁₀, NO₂, benzo(a)pirén. (A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának kollektívája, OÚ BA, SHMÚ, 2016)

Az értékelt terv javasolt változatának következő intézkedéseiknek jelentős pozitív hatása lesz BSK érintett területének levegőterheltségi szintjére:

- Elegendő kapacitású és biztonságos közlekedési infrastruktúra kiépítése (elkerülőutak, áthelyezések, késések stb.) és összeköttetések a különböző közlekedési fajták számára (Az NČ 3.4, 6 cikkelyeiben leírtak), amely hozzájárul a kapacitásproblémák enyhítéséhez, a közlekedési hálózat hatékonyságának növeléséhez, a tranzitforgalom eltereléséhez a városok és községek belterületein kívülre.
- A tömegközlekedés (VOD) előnyben részesítése (az NČ 3.3, 4, 5, 14 cikkelyeiben leírtak), amelyet az utazási sebesség növelésére, az utazási idő csökkentésére, a szabályszerűség és a megbízhatóság javítására, és végül a kiküldött járművek számának, a szükséges személyzet számának csökkentésére, valamint az üzemanyag és az energia megtakarítására irányuló intézkedések révén lehet elérni. A RPUM BSK létrehozásának alapvető célja az volt, hogy a közlekedési munkamegosztást megváltoztassa a jelenlegi 30% - 70%-ról 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra, az egyes időszakokban történő részleges változtatásokkal.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- A Szlovák Köztársaság fővárosának, Pozsonynak a prioritásai közé tartozik a villamosközlekedés előnyben részesítésének programja is (az NČ 3.3, 4.2 cikkelyeiben leírtak). Ennek a programnak az alapfilozófiája a villamosvonalak teljes szakaszainak rendszerszintű megoldása a villamosforgalom előnyben részesítésének módjában, azzal a céllal, hogy minimalizálják a villamosok feltartását a jelzőlámpás kereszteződéseknel, így a megállóhely lesz az egyetlen hely, ahol a villamos megáll. Az intézkedések magukban foglalják a villamosvonalak meghosszabbítását, a villamosok testének elválasztását az IAD-tól az út szintjén, a villamosvonalak korszerűsítését, a közlekedési jelzőlámpák dinamikus vezérlését.
- A VOD buszok előnyben részesítése (az NČ 3.3., 13.1.4. cikkelyeiben leírtak) olyan intézkedések összessége, amelyek célja, hogy a VOD buszok működésére az egyéni gépkocsiközlekedés intenzitása és a lehetséges torlódások a lehető legkevesebb negatív hatást érjék el, biztosítva ezzel a VOD autóbuszok lehető legnagyobb biztonságát és gördülékenységét a város utcáin. Az intézkedések magukban foglalják a kizárólagosan VOD buszok és trolibuszok számára fenntartott sávokat, a jelzőlámpás kereszteződéseknel való előnyben részesítésüket.
- A Park and Ride (P + R), Bike and Ride (B + R), Kiss and Ride (K + R) parkolók fejlesztési politikája (az NČ 3.3, 11.2, 11.3, 11.4 cikkelyeiben leírtak) a közlekedés operatív teljesítményének javítását célozza, növelve a VOD részarányát a közlekedésben és csökkentve a közutak terhelését.
- A vasúti közlekedés fejlesztése (az NČ 3.3., 4.1. cikkelyeiben leírtak) magában foglalja az uniós folyosók vasúti összeköttetését a repülőtér vasúti hálózatra való közvetlen rákapcsolásával, a regionális vonalak meghosszabbítását, egy új regionális vonal építését a ŽST Pozsonyszőlős és ŽST Bazin között, továbbá magában foglalja a vonalak korszerűsítését és villamosítását is.
- BSK közlekedési rendszerének jövőbeni hálózata tartalmazza az integrált tömegközlekedési terminálok (TIOP) hálózatát is (az NČ 3.3., 11.1. Cikkelyeiben leírtak), amelyet a vasútállomásokkal kapcsolatban valósítanak meg.

Az értékelt terv elsődleges lehetséges hatásai a közlekedési útvonalak mentén bekövetkező levegőterheltségi szintek csökkenésében mutatkoznak meg, a forgalom intenzitásának változása következtében, különösen a megfelelő kapacitású és biztonságos közlekedési infrastruktúra kiépítése, a villamos vasúti közlekedés teljesítményének növelése következtében, és a forgalmi felosztás megváltozása érdekében, amelynek 2050-re el kellene érnie az 50% (VOD) - 50%-ot (IAD). A javasolt intézkedések végrehajtása a személyek, az áruk és a szolgáltatások mobilitási igényeinek kielégítéséhez, a közúti biztonság hatékonyságához, és az egyéni gépjármű-szállítás arányának csökkenéséhez vezet a teljes közlekedési teljesítményben, ami a közlekedési útvonalak mentén a járművek szennyezőanyag kibocsátásának csökkenésében fog megmutatkozni. Tekintettel a közúti közlekedés jelenlegi domináns részarányára a közlekedési kibocsátásokban, a hatást elsősorban a közúti közlekedési ágazatban bekövetkező változások fogják meghatározni, más közlekedési módok e tekintetben jelentéktelenek lesznek.

Az értékelt terv másodlagos hatásai a teljes levegőterheltségi szint másodlagos aeroszol részarányának javítására javasolt intézkedések kumulatív hatásának potenciális regionális hatásában nyilvánulnak meg. A közúti közlekedés jelentős és országos szempontból valószínűleg legnagyobb forrása a másodlagos szálló por prekursorainak. A nagyobb területi egységek forgalmi intenzitásának általános változása tehát hatással lesz a szuszpendált PM_{2,5} szálló por teljes "háttér" koncentrációjára.

A közlekedési folyosók új nyomvonalának készítése, parkolók kiépítése (P + R, B + R, K + R), TIOP (az NČ 4., 6., 11.1., 11.2., 11.3., 11.4. cikkelyeiben leírtak) a forgalom negatív hatásainak elterelését okozhatja olyan területek felé, amelyeket az eredetileg nem érintett. Az érintett települések lakóépületeinek a forgalom hatásától való védelme elsősorban a javasolt közlekedési

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

infrastruktúrától lehető legnagyobb távolságra való helyezésük révén valósul meg. Az új közlekedési infrastruktúra kialakításakor figyelembe kell venni a diszperziós vizsgálatok eredményeit, amelyek a tervezett tevékenység területének bizonyos kibocsátási jellemzőkkel rendelkező levegőterheltségi szintjének numerikus szimulációi. A javasolt műszaki intézkedések, amelyek megfelelnek a jelenleg érvényes jogszabályi követelményeknek, biztosítják a javasolt közlekedési építményeknek a környezet érintett összetevőire és a lakosságra gyakorolt negatív hatásainak kiküszöbölését.

A közlekedés munkamegosztásának változása, amelynek 2050-re el kellene érnie az 50% (VOD) - 50%-ot (IAD) (lásd az NČ 4., 5., 11., 12., 13., 14. cikkelyeit), és a járműpark korszerűsítése, az üzemanyag-bázis megváltoztatása az alacsonyabb szén-dioxid kibocsátású üzemanyagok – elektromos, gáz-, hibrid meghajtás - javára (lásd NČ 15.10. cikkelyét), hatással lesz a közlekedésből származó szennyezőanyag kibocsátásának csökkentésére. A környezeti terhelés csökkentését a közlekedési teljesítmény villamosításának fokozásával lehet elérni, különösen a főbb buszjáratok vasútra való áttérésével, a nulla és alacsony kibocsátású üzemanyagok előmozdításával, valamint az aktív közlekedés kihasználásának feltételeinek megteremtésével a munkába, az iskolába és a szabadidős tevékenységekhez való mindennapi utazás természetes részeként. A RPUM BSK azt a célt tűzte ki, hogy 2050-ig minden dízelüzemű buszt alternatív üzemanyaggal hajtott buszokra cseréljen.

A forgalomból származó kibocsátás helyzetének értékelése részeként az NO_x, SO₂, CO, illékony szénhidrogének szennyezőanyag kibocsátását bemutató adatrétegek készültek a teljes napi úthálózat átlagos napi forgalmi intenzitására, forgalmi összetételére és átlagos sebességére vonatkozó adatok alapján a közlekedési modellben az értékelt terv zero változatára (2018-as évre) és a javasolt intézkedésekkel végrehajtott változatára (2025, 2030, 2040, 2050-es évekre). Az alábbi táblázatban a közúti közlekedés szennyezőanyag kibocsátása van feltüntetve BSK úthálózatának egyes szakaszain.

74. táblázat: A közúti közlekedésből származó szennyező anyagok kibocsátása BSK úthálózatának egyes szakaszain az értékelt terv-zéró változatára (2018-as évre) és a javasolt intézkedésekkel végrehajtott változatára (2025, 2030, 2040, 2050-es évekre)
útszakaszok BSK ÉNy-i részén

	2018	2025	2030	2040	2050	
I/2 Malacka felett anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	0,46	0,49	0,51	0,51	0,53	NOx
	0,0026	0,0027	0,0028	0,0029	0,003	SO ₂
	0,21	0,23	0,23	0,23	0,24	CO
	2,29	2,4	2,45	2,48	2,53	HC
I/2 Malacka felett azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	0,46	0,48	0,47	0,42	0,38	NOx
	0,0026	0,0026	0,0026	0,0024	0,0021	SO ₂
	0,21	0,22	0,21	0,19	0,17	CO
	2,29	2,33	2,27	2,05	1,81	HC
I/2 Malacka alatt anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	0,51	0,58	0,61	0,6	0,64	NOx
	0,0035	0,004	0,0043	0,0042	0,0045	SO ₂
	0,2	0,22	0,23	0,23	0,24	CO
	1,61	1,79	1,88	1,84	1,95	HC
I/2 Malacka alatt azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	0,51	0,56	0,57	0,50	0,46	NOx
	0,0035	0,0039	0,0040	0,0035	0,0032	SO ₂
	0,20	0,21	0,21	0,19	0,17	CO
	1,61	1,74	1,75	1,52	1,39	HC
D2 Malacka felett anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	2,84	2,93	2,97	3,03	3,12	NOx
	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	SO ₂
	1,71	1,74	1,76	1,78	1,81	CO
	2,41	24,59	24,8	25,12	25,61	HC
D2 Malacka felett azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	2,84	2,85	2,76	2,51	2,23	NOx
	0,0250	0,0243	0,0232	0,0207	0,0179	SO ₂
	1,71	1,69	1,63	1,47	1,29	CO
	2,41	23,89	23,03	20,81	18,29	HC
D2 Malacka alatt anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	5,01	5,28	5,39	5,5	5,42	NOx
	0,027	0,029	0,029	0,3	0,029	SO ₂
	2,43	2,51	2,54	2,58	2,55	CO
	28,99	28,95	28,94	28,92	28,94	HC
D2 Malacka alatt azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	5,01	5,13	5,00	4,56	3,87	NOx
	0,0270	0,0282	0,0269	0,2486	0,0207	SO ₂
	2,43	2,44	2,36	2,14	1,82	CO
	28,99	28,12	26,87	23,96	20,67	HC

Magyarítások: NOx - nitrogén-oxidok, SO₂ - kén-dioxid, CO - szén-monoxid, HC - illékony szénhidrogének

2050	2040	2030	2025	2018		
0,32	0,36	0,25	0,24	0,23	NOx	I/2 Stomfa felett anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0018	0,002	0,0014	0,0013	0,0013	SO ₂	
0,15	0,17	0,12	0,11	0,11	CO	
1,69	1,85	1,35	1,27	1,26	HC	
0,23	0,30	0,23	0,23	0,23	NOx	I/2 Stomfa felett azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0013	0,0017	0,0013	0,0013	0,0013	SO ₂	
0,11	0,14	0,11	0,11	0,11	CO	
1,21	1,53	1,25	1,23	1,26	HC	
1,69	1,31	0,93	8,89	0,63	NOx	I/2 Stomfa alatt a C12 felett anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,013	0,009	0,0069	0,0065	0,0036	SO ₂	
0,56	0,51	0,34	0,33	0,28	CO	
3,71	4,2	2,57	2,48	2,84	HC	
1,21	1,09	0,86	8,64	0,63	NOx	I/2 Stomfa alatt a C12 felett azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0093	0,0075	0,0064	0,0063	0,0036	SO ₂	
0,40	0,42	0,32	0,32	0,28	CO	
2,65	3,48	2,39	2,41	2,84	HC	
5,42	5,5	5,39	5,28	5,01	NOx	D2 Stomfa felett anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,029	0,03	0,029	0,029	0,027	SO ₂	
2,55	2,58	2,54	2,51	2,43	CO	
28,94	28,92	28,94	28,95	28,99	HC	
3,87	4,56	5,00	5,13	5,01	NOx	D2 Stomfa felett azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0207	0,0249	0,0269	0,0282	0,0270	SO ₂	
1,82	2,14	2,36	2,44	2,43	CO	
20,67	23,96	26,87	28,12	28,99	HC	
5,42	5,5	5,39	5,28	5,01	NOx	D2 Stomfa alatt anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,029	0,03	0,029	0,029	0,027	SO ₂	
2,55	2,58	2,54	2,51	2,43	CO	
28,94	28,92	28,94	28,95	28,99	HC	
3,87	4,56	5,00	5,13	5,01	NOx	D2 Stomfa alatt azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0207	0,0249	0,0269	0,0282	0,0270	SO ₂	
1,82	2,14	2,36	2,44	2,43	CO	
20,67	23,96	26,87	28,12	28,99	HC	
3,28	3,57	-	-	-	NOx	C12 anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,025	0,025	-	-	-	SO ₂	
1,87	1,96	-	-	-	CO	
26,31	27,39	-	-	-	HC	
2,34	2,96	-	-	-	NOx	C12 azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0179	0,0207	-	-	-	SO ₂	
1,34	1,62	-	-	-	CO	
18,79	22,69	-	-	-	HC	
0,99	0,95	0,735	0,7	0,6	NOx	I/2 a C12 alatt anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0073	0,007	0,0052	0,005	0,0042	SO ₂	
0,36	0,35	0,28	0,26	0,23	CO	
2,66	2,58	2,16	2,08	1,84	HC	
0,71	0,79	0,68	0,68	0,60	NOx	I/2 a C12 alatt azután, hogy figyelembe

0,0052	0,0058	0,0048	0,0049	0,0042	SO ₂	vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,26	0,29	0,26	0,25	0,23	CO	
1,90	2,14	2,01	2,02	1,84	HC	

2050	2040	2030	2025	2018		
0,073	0,079	0,82	0,8	0,69	NO _x	II/502 Modor felett anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0004	0,0005	0,006	0,0059	0,0049	SO ₂	
0,0293	0,032	0,3	0,3	0,26	CO	
0,25	0,27	2,28	2,25	2,03	HC	
0,05	0,07	0,76	0,78	0,69	NO _x	II/502 Modor felett azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0003	0,0004	0,0056	0,0057	0,0049	SO ₂	
0,02	0,03	0,28	0,29	0,26	CO	
0,18	0,22	2,12	2,19	2,03	HC	
0,58	0,55	3,03	2,91	2,58	NO _x	II/502 Modor alatt, Bazin felett anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,004	0,0038	0,025	0,024	0,021	SO ₂	
0,22	0,21	0,86	0,83	0,75	CO	
1,81	1,73	4,13	4,07	3,87	HC	
0,41	0,46	2,81	2,83	2,58	NO _x	II/502 Modor alatt, Bazin felett azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0029	0,0031	0,0232	0,0233	0,0210	SO ₂	
0,16	0,17	0,80	0,81	0,75	CO	
1,29	1,43	3,83	3,95	3,87	HC	
1,67	1,64	-	-	-	NO _x	C18 Bazinnál anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0099	0,0098	-	-	-	SO ₂	
0,72	0,71	-	-	-	CO	
6,96	6,95	-	-	-	HC	
1,19	1,36	-	-	-	NO _x	C18 Bazinnál azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0071	0,0081	-	-	-	SO ₂	
0,51	0,59	-	-	-	CO	
4,97	5,76	-	-	-	HC	
0,42	0,75	1,49	1,42	1,57	NO _x	II/503 Bazin alatt anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0023	0,0046	0,011	0,011	0,012	SO ₂	
0,2	0,32	0,52	0,5	0,54	CO	
2,15	2,97	3,63	3,59	3,69	HC	
0,30	0,62	1,38	1,38	1,57	NO _x	II/503 Bazin alatt azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0016	0,0038	0,0102	0,0107	0,0120	SO ₂	
0,14	0,27	0,48	0,49	0,54	CO	
1,54	2,46	3,37	3,49	3,69	HC	
1,25	1,3	3,49	3,35	3,03	NO _x	II/502 a C12 felett anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0072	0,0077	0,028	0,026	0,023	SO ₂	
0,55	0,57	1,16	1,13	1,05	CO	
5,5	5,62	7,62	7,53	7,3	HC	
0,89	1,08	3,24	3,25	3,03	NO _x	II/502 a C12 felett azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0051	0,0064	0,0260	0,0253	0,0230	SO ₂	
0,39	0,47	1,08	1,10	1,05	CO	
3,93	4,66	7,08	7,31	7,30	HC	
3,37	3,54	2,03	1,94	3,29	NO _x	II/502 a C12 alatt anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,027	0,028	0,014	0,013	0,026	SO ₂	
1,13	1,17	0,79	0,77	1,11	CO	
7,54	7,66	6,52	6,44	7,48	HC	
2,41	2,93	1,88	1,88	3,29	NO _x	II/502 a C12 alatt azután, hogy

0,0193	0,0232	0,0130	0,0126	0,0260	SO₂	figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,81	0,97	0,73	0,75	1,11	CO	
5,39	6,35	6,05	6,26	7,48	HC	

2050	2040	2030	2025	2018		
0,37	0,73	0,08	0,78	1,04	NOx	II/503 (C20A) Bazinnál anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,002	0,004	0,005	0,0049	0,007	SO ₂	
0,17	0,31	0,33	0,33	0,4	CO	
1,93	2,93	3,04	3,02	3,28	HC	
0,26	0,60	0,07	0,76	1,04	NOx	II/503 (C20A) Bazinnál azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0014	0,0033	0,0046	0,0048	0,0070	SO₂	
0,12	0,26	0,31	0,32	0,40	CO	
1,38	2,43	2,82	2,93	3,28	HC	
1,09	0,74	0,81	0,8	1,06	NOx	II/503 (C20A) a szenci kereszteződésnél anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0077	0,0046	0,005	0,005	0,007	SO ₂	
0,42	0,32	0,34	0,33	0,41	CO	
3,32	2,95	3,05	3,03	3,29	HC	
0,78	0,61	0,75	0,78	1,06	NOx	II/503 (C20A) a szenci kereszteződésnél azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0055	0,0038	0,0046	0,0049	0,0070	SO₂	
0,30	0,27	0,32	0,32	0,41	CO	
2,37	2,44	2,83	2,94	3,29	HC	
1,53	1,77	2,99	2,72	3,77	NOx	II/503 (C20A) Szencnél anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,012	0,014	0,0025	0,022	0,031	SO ₂	
0,53	0,58	0,88	0,81	1,07	CO	
3,66	3,81	4,52	4,38	4,93	HC	
1,09	1,47	2,78	2,64	3,77	NOx	II/503 (C20A) Szencnél azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0086	0,0116	0,0023	0,0214	0,0310	SO₂	
0,38	0,48	0,82	0,79	1,07	CO	
2,61	3,16	4,20	4,25	4,93	HC	
0,16	0,15	0,16	0,16	0,2	NOx	C32 Tótgurab alatt anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,001	0,001	0,0011	0,001	0,0013	SO ₂	
0,063	0,06	0,065	0,063	0,079	CO	
0,54	0,51	0,56	0,54	0,67	HC	
0,11	0,12	0,15	0,16	0,20	NOx	C32 Tótgurab alatt azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0007	0,0008	0,0010	0,0010	0,0013	SO₂	
0,05	0,05	0,06	0,06	0,08	CO	
0,39	0,42	0,52	0,52	0,67	HC	
0,53	0,52	0,49	0,44	0,51	NOx	C4 Horvátgurab alatt anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0038	0,0037	0,0034	0,003	0,0037	SO ₂	
0,2	0,2	0,19	0,17	0,19	CO	
1,55	1,53	1,47	1,36	1,53	HC	
0,38	0,43	0,45	0,43	0,51	NOx	C4 Horvátgurab alatt azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0027	0,0031	0,0032	0,0029	0,0037	SO₂	
0,14	0,17	0,18	0,17	0,19	CO	
1,11	1,27	1,36	1,32	1,53	HC	
0,42	0,44	1,01	0,94	1,05	NOx	C33 Pozsonyivánka anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0029	0,0031	0,008	0,0074	0,0083	SO ₂	
0,16	0,17	0,33	0,32	0,344	CO	

1,32	1,37	2,2	2,13	2,23	HC	C33 Pozsonyivánka azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,30	0,36	0,94	0,91	1,05	NO _x	
0,0021	0,0026	0,0074	0,0072	0,0083	SO ₂	
0,11	0,14	0,31	0,31	0,34	CO	
0,94	1,14	2,04	2,07	2,23	HC	

2050	2040	2030	2025	2018		
1,13	1,25	2,74	2,59	2,41	NO _x	I/61 Szencnél anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,007	0,0085	0,022	0,02	0,019	SO ₂	
0,45	0,49	0,89	0,86	0,81	CO	
3,93	4,1	5,72	5,58	5,41	HC	
0,81	1,04	2,54	2,52	2,41	NO_x	I/61 Szencnél azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0050	0,0070	0,0204	0,0194	0,0190	SO₂	
0,32	0,41	0,83	0,84	0,81	CO	
2,81	3,40	5,31	5,42	5,41	HC	
1,49	1,59	3,05	2,86	2,77	NO _x	I/61 Pozsonyszőlős előtt anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,011	0,012	0,025	0,023	0,022	SO ₂	
0,56	0,59	0,97	0,92	0,9	CO	
4,44	4,56	6	5,83	5,75	HC	
1,06	1,32	2,83	2,78	2,77	NO_x	I/61 Pozsonyszőlős előtt azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0079	0,0099	0,0232	0,0223	0,0220	SO₂	
0,40	0,49	0,90	0,89	0,90	CO	
3,17	3,78	5,57	5,66	5,75	HC	
2,22	2,38	4,55	4,22	3,46	NO _x	I/61 Pozsonyszőlős anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,017	0,019	0,038	0,035	0,028	SO ₂	
0,76	0,8	1,34	1,26	1,08	CO	
5,24	5,39	7,17	6,93	6,34	HC	
1,59	1,97	4,22	4,10	3,46	NO_x	I/61 Pozsonyszőlős azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0121	0,0157	0,0353	0,0340	0,0280	SO₂	
0,54	0,66	1,24	1,22	1,08	CO	
3,74	4,47	6,66	6,73	6,34	HC	
8,16	8,39	13,36	12,77	11,77	NO _x	D1 Cseklész anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,053	0,055	1,02	0,97	0,87	SO ₂	
3,34	3,4	4,64	4,5	4,26	CO	
29,41	29,48	32,59	32,18	31,51	HC	
5,83	6,95	12,41	12,41	11,77	NO_x	D1 Cseklész azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0379	0,0456	0,9471	0,9423	0,8700	SO₂	
2,39	2,82	4,31	4,37	4,26	CO	
21,01	24,43	30,26	31,26	31,51	HC	

12,08	12,46	19,85	19,03	17,62	NO _x	D1 Pozsonyivánka anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,096	1	1,64	0,16	0,15	SO ₂	
3,96	4,06	5,87	5,67	5,33	CO	
25,56	25,89	31,42	30,85	29,86	HC	
8,63	10,32	18,43	18,49	17,62	NO_x	D1 Pozsonyivánka azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0686	0,8286	1,5229	0,1554	0,1500	SO₂	
2,83	3,36	5,45	5,51	5,33	CO	
18,26	21,45	29,18	29,97	29,86	HC	

2050	2040	2030	2025	2018		
0,31	0,31	0,31	0,31	0,31	NO _x	D2 Oroszvár anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0048	0,0048	0,0048	0,0048	0,0048	SO ₂	
0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	CO	
2,93	2,92	2,92	2,92	2,93	HC	
0,22	0,26	0,29	0,30	0,31	NO _x	D2 Oroszvár azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0034	0,0040	0,0045	0,0047	0,0048	SO ₂	
0,17	0,20	0,22	0,23	0,24	CO	
2,09	2,42	2,71	2,84	2,93	HC	
1,24	2,8	3,42	3,35		NO _x	D2 Horvátjárfalu anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0067	0,025	0,025	0,025		SO ₂	
0,59	1,69	1,91	1,89		CO	
6,72	23,79	26,8	26,57		HC	
0,89	2,32	3,18	3,25	-	NO _x	D2 Horvátjárfalu azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0048	0,0207	0,0232	0,0243	-	SO ₂	
0,42	1,40	1,77	1,84	-	CO	
4,80	19,71	24,89	25,81	-	HC	
2,04	1,82	2,2	2,14	3,29	NO _x	D2 Pozsonyligetfalu anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,012	0,01	0,013	0,013	0,023	SO ₂	
0,89	0,81	0,94	0,92	1,27	CO	
8,65	8,24	8,91	8,81	10,24	HC	
1,46	1,51	2,04	2,08	3,29	NO _x	D2 Pozsonyligetfalu azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0086	0,0083	0,0121	0,0126	0,0230	SO ₂	
0,64	0,67	0,87	0,89	1,27	CO	
6,18	6,83	8,27	8,56	10,24	HC	
0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	NO _x	I/2 Dunacsún anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0007	0,0007	0,0007	0,0007	0,0007	SO ₂	
0,058	0,058	0,58	0,58	0,058	CO	
0,67	0,67	0,67	0,67	0,67	HC	
0,09	0,10	0,11	0,12	0,12	NO _x	I/2 Dunacsún azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0005	0,0006	0,0006	0,0007	0,0007	SO ₂	
0,04	0,05	0,54	0,56	0,06	CO	
0,48	0,56	0,62	0,65	0,67	HC	
0,28	0,3	0,29	0,3	0,63	NO _x	I/2 Oroszvár anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0015	0,0016	0,0016	0,0016	0,0036	SO ₂	
0,13	0,14	0,14	0,14	0,28	CO	
1,48	1,59	1,55	1,59	2,86	HC	

0,20	0,25	0,27	0,29	0,63	NO_x	I/2 Oroszvár azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0011	0,0013	0,0015	0,0016	0,0036	SO₂	
0,09	0,12	0,13	0,14	0,28	CO	
1,06	1,32	1,44	1,54	2,86	HC	
3,04	2,79	2,8	2,78	3,31	NO _x	I/2 Pozsonyligetfalu anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0230	0,0220	0,0220	0,0220	0,0260	SO ₂	
1,02	9,58	9,59	0,95	1,1	CO	
6,9	6,6	6,59	6,57	7,28	HC	
2,17	2,31	2,60	2,70	3,31	NO_x	I/2 Pozsonyligetfalu azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0164	0,0182	0,0204	0,0214	0,0260	SO₂	
0,73	7,94	8,90	0,92	1,10	CO	
4,93	5,47	6,12	6,38	7,28	HC	

2050	2040	2030	2025	2018		
1,02	0,99	1,12	1,07	2,99	NO _x	I/63 Somorja Dunai anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,006	0,0058	0,0068	0,0064	0,024	SO ₂	
0,44	0,43	0,48	0,46	0,98	CO	
4,32	4,27	4,47	4,4	6,37	HC	
0,73	0,82	1,04	1,04	2,99	NO_x	I/63 Somorja Dunai azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0043	0,0048	0,0063	0,0062	0,0240	SO₂	
0,31	0,36	0,45	0,45	0,98	CO	
3,09	3,54	4,15	4,27	6,37	HC	
2,14	2,13	2,25	2,17	3,69	NO _x	I/63 Dénesdortorcsmisérd anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,017	0,016	0,017	0,017	0,03	SO ₂	
0,74	0,74	0,77	0,75	1,13	CO	
5,17	5,16	5,27	5,2	6,53	HC	
1,53	1,76	2,09	2,11	3,69	NO_x	I/63 Dénesdortorcsmisérd azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0121	0,0133	0,0158	0,0165	0,0300	SO₂	
0,53	0,61	0,71	0,73	1,13	CO	
3,69	4,28	4,89	5,05	6,53	HC	
3,17	2,98	3,56	3,47	-	NO _x	C2 Dénesdortorcsmisérd anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,023	0,021	0,026	0,025	-	SO ₂	
1,19	1,14	1,3	1,28	-	CO	
9,33	9,09	9,79	9,69	-	HC	
2,26	2,47	3,31	3,37	-	NO_x	C2 Dénesdortorcsmisérd azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0164	0,0174	0,0241	0,0243	-	SO₂	
0,85	0,94	1,21	1,24	-	CO	
6,66	7,53	9,09	9,41	-	HC	
2,22	2,33	3,2	2,96	6,22	NO _x	I/63 Pozsonyüspöki anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,016	0,017	0,24	0,022	0,051	SO ₂	
0,82	0,85	1,12	1,05	1,94	CO	
6,22	6,42	7,86	7,5	11,46	HC	
1,59	1,93	2,97	2,88	6,22	NO_x	I/63 Pozsonyüspöki azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0114	0,0141	0,2229	0,0214	0,0510	SO₂	
0,59	0,70	1,04	1,02	1,94	CO	
4,44	5,32	7,30	7,29	11,46	HC	

3,54	3,38	4,1	4	-	NO _x	C2 PO Pieskovisko anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,02	0,019	0,022	0,022	-	SO ₂	
1,77	1,72	1,94	1,91	-	CO	
22,32	22,24	22,31	22,33	-	HC	
2,53	2,80	3,81	3,89	-	NO _x	C2 POV Pieskovisko azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0143	0,0157	0,0204	0,0214	-	SO ₂	
1,26	1,43	1,80	1,86	-	CO	
15,94	18,43	20,72	21,69	-	HC	

2050	2040	2030	2025	2018		
0,67	0,65	0,63	0,63	1,35	NO _x	II/510 Malý Madaras község anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0034	0,038	0,0037	0,0037	0,001	SO ₂	
0,29	0,29	0,28	0,28	0,48	CO	
2,84	2,81	2,77	2,76	3,53	HC	
0,48	0,54	0,58	0,61	1,35	NO_x	II/510 Malý Madaras község azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0024	0,0315	0,0034	0,0036	0,0010	SO₂	
0,21	0,24	0,26	0,27	0,48	CO	
2,03	2,33	2,57	2,68	3,53	HC	
0,72	0,67	0,78	0,74	1,47	NO _x	II/510 Fél község anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0044	0,004	0,0048	0,0045	0,0011	SO ₂	
0,31	0,29	0,33	0,29	0,51	CO	
2,92	2,83	3	2,22	3,62	HC	
0,51	0,56	0,72	0,72	1,47	NO_x	II/510 Fél község azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0031	0,0033	0,0045	0,0044	0,0011	SO₂	
0,22	0,24	0,31	0,28	0,51	CO	
2,09	2,34	2,79	2,16	3,62	HC	
0,42	0,44	0,47	0,44	0,81	NO _x	II/572 Pozsonyivánka anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0029	0,0031	0,0033	0,003	0,0062	SO ₂	
0,16	0,17	0,18	0,17	0,28	CO	
1,32	1,37	1,44	1,37	1,99	HC	
0,30	0,36	0,44	0,43	0,81	NO_x	II/572 Pozsonyivánka azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0021	0,0026	0,0031	0,0029	0,0062	SO₂	
0,11	0,14	0,17	0,17	0,28	CO	
0,94	1,14	1,34	1,33	1,99	HC	
3,28	3,57	-	-	-	NO _x	C12 Pozsonyborostyánkő anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,025	0,024	-	-	-	SO ₂	
1,87	1,96	-	-	-	CO	
26,31	27,39	-	-	-	HC	
2,34	2,96	-	-	-	NO_x	C1 Pozsonyborostyánkő azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0179	0,0199	-	-	-	SO₂	
1,34	1,62	-	-	-	CO	
18,79	22,69	-	-	-	HC	
5,13	5	2,93	2,88		NO _x	C1 POII Majer anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,03	0,029	0,019	0,019		SO ₂	
2,25	2,22	1,57	1,56		CO	
22,29	22,28	21,61	21,49		HC	
3,66	4,14	2,72	2,80	-	NO_x	C1 POII Majer azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,0214	0,0240	0,0176	0,0185	-	SO₂	
1,61	1,84	1,46	1,52	-	CO	
15,92	18,46	20,07	20,88	-	HC	
3,54	3,38	4,1	4		NO _x	C1 POV Pieskovisko anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
0,02	0,019	0,022	0,021		SO ₂	

Magyarzatok: NO_x - nitrogén-oxidok, SO₂ - kén-dioxid, CO - szén-monoxid, HC - illékony szénhidrogének

1,77	1,72	1,94	1,91		CO	C1 POV Pieskovisko azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
22,32	22,24	22,31	22,33		HC	
2,53	2,80	3,81	3,89	0	NO _x	
0,0143	0,0157	0,0204	0,0204	0	SO ₂	
1,26	1,43	1,80	1,86	0	CO	
15,94	18,43	20,72	21,69	0	HC	

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

A meglévő közlekedési útvonalak szakaszain (pl. II/510-es út Fél környékén, II/572-es út Pozsonyivánka térségében, I/63-as Somorja, Dénesdortcsmisérd, Pozsonypüspöki térségében, I/61-es út Szenc, Pozsonyszőlős térségében, II/503-as Bazina térségében, II/502-es Modor területén), amelyek esetében a forgalom intenzitása csökken, mivel a forgalom egy része átirányul a javasolt intézkedések - közlekedési útvonalak alapján, a szennyezőanyagok kibocsátásának csökkenését rögzítik majd. A közúti folyosók új útvonala szennyezőanyagok kibocsátásának forrása lesz olyan területeken, amelyeket eredetileg ez nem érintett. Megnövekszik majd a szennyezőanyagok kibocsátása a meglévő utakon, amelyeken a kapacitásnövelés miatt intenzívebbé válik a forgalom. Ez a modellezés azonban nem tartalmazott intézkedéseket a VOD támogatására (ezeket a szennyezőanyag kibocsátásokat az "anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket" nevezetű oszlopok sorolják fel).

A RPUM BSK létrehozásának alapvető célja az volt, hogy a közlekedési munkamegosztást megváltoztassa a jelenlegi 30% - 70%-ról 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra, az egyes időszakokban történő részleges változtatásokkal. A VOD támogatásához vezető intézkedések figyelembevétele érdekében a RPUM BSK kivitelezője olyan konstans használata mellett döntött, amely súlyt adott az egyes intézkedéseknek, hogy a VOD támogatásához vezető intézkedések előnyben részesüljenek, ezzel ellentétben az IAD támogatását pedig elnyomják. Az egyedi intézkedések utasainak számát (VOD-ben és IAD-ben) megszoroztuk ezzel az állandóval. Az állandót úgy határoztuk meg, hogy használatával elérjék a közlekedési munkamegosztásnak szükséges arányát. A szennyezőanyagok kibocsátásának az adott időszakra kiszámított állandóval történő megszorozásával, amely a VOD támogatásához vezető intézkedések végrehajtását tükrözi, a szennyezőanyagok kibocsátásának országos szintű csökkentését sikerült elérni (ezeket a szennyezőanyag-kibocsátásokat az, " azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket" nevezetű oszlopok sorolják fel). A szennyező anyagok kibocsátása az egyes időszakokban a VOD bevonására irányuló intézkedések arányában csökken.

Egy konkrét javasolt közlekedési infrastruktúra-intézkedés kibocsátási terhelésének átfogó értékelése egy műszaki elemzés alapján lehetséges, amelyet a PD feldolgozásán belül oldanak meg.

IV.1.2. Klímaváltozás

A Föld éghajlati rendszere az elmúlt években jelentősen megváltozott, és ezek a változások elsősorban az emberi hatásoknak tudhatók be - különösen az üvegházhatású gázok kibocsátásának növekedése miatt - ami a légkör talajmenti rétegeinek globális felmelegedését eredményezi. A közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátásának (CO₂, CH₄ és N₂O) termelésének alakulását nagyban befolyásolja a környezetre nézve kedvezőtlen közúti közlekedés (főleg az egyedi személygépkocsiközlekedés és teherforgalom), különösen a szállítási teljesítmény és az üzemanyag-fogyasztás növekedése. (<https://www.enviroportal.sk/indicator/detail?id=1081>). Az értékelt terv elsődleges lehetséges hatásai a közlekedési útvonalak mentén bekövetkező üvegházhatású gázok levegőterheltségi szintjének csökkenésében mutatkoznak meg, a forgalom intenzitásának változása következtében, különösen a megfelelő kapacitású és biztonságos közlekedési infrastruktúra kiépítése, a villamos vasúti közlekedés teljesítményének megnövelése következtében, és a forgalmi felosztás megváltozása érdekében, amelynek 2050-re el kellene érnie az 50% (VOD) - 50%-ot (IAD), mindez a járműpark korszerűsítését, valamint az üzemanyag-forrás megváltoztatását követően az alacsonyabb szén-dioxid kibocsátású üzemanyagok javára.

Figyelembe véve a RPUM BSK által javasolt egyes intézkedéseket, számba vették a CO₂ közúti közlekedésben termelt mennyiségét, vagy a vasúti közlekedés általi megtakarítását.

Az IAD esetében a nyilvánosan elérhető értéket használták a számításhoz, nevezetesen a 2018-as átlagos CO₂ kibocsátást, amely 118,5 g/km (forrás: www.europa.eu). A járművek férőhelyének 1,3 átlagos elfoglaltságával (forrás: Brawissimo) az utasonkénti CO₂ szénlábnyom 91,5 g/km. A ZSSK

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

adatait használták fel a vasúti közlekedésnél, ahol az utasonkénti CO₂ szénlábnymot 28,5 g/km-ben határozták meg. Ebből következik, hogy minden utas, aki vasúti közlekedést választ az IAD helyett, utazási kilométerenként hozzávetőlegesen 63 g CO₂-t takarít meg.

Képlet a CO₂ termelés/megtakarítás kiszámításához:

$$EH = \frac{PC * d * ek}{1000000}$$

Ahol: EH - a CO₂ termelésének/megtakarításának környezeti értékelése, PC - az utasok száma a közlekedési modellből a szállítási állandóval korrigálva (tükrözi a közlekedési munkamegosztás változását a jelenlegi 30% - 70%-ról 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra, az egyes időszakokban történő részleges változtatásokkal, d - az intézkedés hossza km-ben, ek - CO₂ szénlábnymot utasonkénti állandója: IAD esetén 91,5 g/km, vasúti közlekedésnél -63 g/km, 1000000 - átszámítás grammról tonnára

75-ös táblázat: CO₂ termelés/megtakarítás a t/napon a javasolt RPUM BSK intézkedések esetében az utasok számából és az utasonkénti CO₂ szénlábnymból kiszámítva

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	CO2 termelés/megtakarítás a t/napon			
		2025	2030	2040	2050
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.1 cikkelye A vasúti közlekedés fő építkezései)					
K4	ŽST Pozsonyi főpályaudvar korszerűsítése	-1,81	-2,27	-3,13	-4,07
K5	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony- Újváros 2. vágánya	-1,18	-1,49	-2,05	-2,67
K6	A Dévényújfalú - Pozsony – Lamacs szakasz korszerűsítése	-8,08	-11,75	-16,47	-21,55
K7	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal terhelhetőségének részleges növelése	-54,27	-71,13	-99,47	-129,25
K7A	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal kapacitásának növelése	-81,40	-107,42	-149,20	-193,88
K8	Részleges intézkedések a Pozsony-Pozsonyszőlős – Szenc ill. Galánta vonal terhelhetőségének növelésére	-12,61	-17,01	-23,80	-31,49
K9	A Vinohrady/előváros átszállási csomópont átépítése	-0,18	-0,22	-0,31	-0,40
K10	ŽST ÚNS korszerűsítése	-0,01	-0,01	-0,02	-0,02
K11	A 130-as PO – Szenc – Galánta – Érsekújvár – Párkány vasúti vonal korszerűsítése (csak a BSK határától PO-ig tartó utasok tartoznak bele a számításba)	-22,80	-29,89	-43,13	-57,16
K12	Újváros (kívül) – Pozsonypüspöki kapacitásának növelése	-5,36	-6,70	-9,21	-11,85
K13	Pozsonypüspöki – Úszor – Dunaszerdahely (Somorjára vezető vonallal is) kapacitásának növelése	-7,65	-10,94	-26,28	-34,43
K14	Pozsonyligetfalú (kívül) – AT határa kapacitásának növelése	-0,05	-0,07	-0,12	-0,16
K15	A M.R. Štefánik repülőtér összekötése egy új vonalszakasszal	-0,93	-1,17	-1,64	-2,14
K16	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony-Récse/Pozsonyszőlős	-12,78	-16,72	-23,48	-30,51

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
K17	Pozsony – Pozsonyszőlős letérő - Pozsony – Pozsonyszőlős	-4,69	-5,90	-8,18	-10,63
K18	Pozsony - Újváros (kívül) – Pozsony - Pozsonyligetfalu	-5,82	-7,28	-9,99	-12,84
K19	Pozsony előváros –Pozsony-Filiálka	-2,14	-2,68	-3,73	-4,86
K19A	Pozsony előváros – Pozsony -Nivy	-3,96	-4,32	-6,01	-7,82
K20	Pozsony – Pozsonyszőlős (kívül) – Horvátgurab – Bazin	-1,12	-1,42	-1,97	-2,57
K20A	Pozsony – Pozsonyszőlős (kívül) – Horvátgurab – Bazin (arra az esetre, ha a K7A intézkedés nem valósulna meg)	-3,80	-4,92	-6,89	-8,93
K21	Pozsony - Pozsonyligetfalu – Oroszvár –HU államhatára	-0,14	-0,23	-0,53	-0,70

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	CO2 termelés/megtakarítás a t/napon			
		2025	2030	2040	2050
K22	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) - Lamacs (kívül) szakasz kapacitásának növelése	-7,29	-8,88	-12,31	-16,00
K23	Pozsony – Lamacs – Dévényújfalú szakasz kapacitásának növelése	-8,08	-11,75	-16,47	-21,55
K24	Dévényújfalú (kívül) – államhatár szakasz kapacitásának növelése	-0,75	-0,96	-1,33	-1,73
K25	Dévényi-tó – Stomfa, ill. alternatív vonalvezetés Bory és Stomfa közt	-0,70	-0,91	-1,28	-1,67
K26	Bazin - Modor - Szomolány	-3,82	-4,79	-6,68	-8,64
K27	Detrekőszentmiklós – Jablánc	-0,05	-0,06	-0,09	-0,11
K28	Lozornó (kívül) - Stomfa (kívül)	-1,02	-1,32	-1,87	-2,43
K29A	Pozsony-Filiálka – Pozsonyligetfalu, vasúti közlekedéssel				
K29	Pozsony -Nivy – Pozsonyligetfalu, vasúti közlekedéssel	-1,49	-1,87	-2,59	-3,33
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.2 cikkelye A villamosvonalak kiterjesztése és korszerűsítése)					
E1	Bosákova – Janíkov Dvor	-1,86	-2,33	-3,21	-4,14
E2	A főrévi vonal meghosszabbítása a főrévi TIOP-ig	-0,20	-0,26	-0,36	-0,47
E3	A pozsonyhidegkúti-károlyfalui vonal meghosszabbítása a Bory TIOP-ig	-0,47	-0,58	-0,80	-1,03
E4	Összeköttetés a Šafárik tértől a Kassai u. keresztül a főrévi vonalba való becsatlakozással	-2,28	-2,94	-4,20	-5,50
E5	Összeköttetés a Kassai u. – ŽST Pozsonypüspöki közt érintve a Kikötői híd melletti P + R-t és TIOP-ot	-2,86	-3,61	-4,97	-6,41
E6	A pozsonyszőlősi vonal meghosszabbítása a ŽST Pozsonyszőlősig	-0,24	-0,30	-0,41	-0,54
E7	A pozsonyszőlősi és főrévi vonalak összekapcsolása	-0,40	-0,50	-0,71	-0,93

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
E8	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory térségtől a VW-ig és Dévényújfalui, esetleges meghosszabbítása egészen Stomfáig	-1,93	-2,44	-3,39	-4,39
E9	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory TIOP-tól a Bory térségig	-1,02	-1,28	-1,76	-2,27
E10	Főrévi vonal a főrévi TIOP-tól a M.R. Štefánik repülőtérig	-0,16	-0,21	-0,30	-0,39
E11	A récsei, pozsonyszőlősi, főrévi és verecknye-püspöki vonalak tangenciális összekötése	-3,08	-3,85	-5,27	-6,80
E12	A récsei vasútállomásig vezető vágány	-0,01	-0,01	-0,02	-0,02
E13	Összeköttetés a Kamenné tér és Kassai u. közt a Mlynské Nivy-n keresztül	-0,30	-0,38	-0,53	-0,68
Intézkedés: Javasolt intézkedések a közúti közlekedés terén (az NČ 6 cikkelye BSK újonnan kiépített és korszerűsített közútjai)					
C4	Új megyei közút megépítése – a Trblavina – Horvátgurab (Meleg-forrás) kereszteződésre való rácsatlakozással	2,53	2,43	2,19	1,89
C5	A D1-es autópálya Pozsonyszőlő – Szenc – kelet szakasz kapacitásának növelése + a szenci csatlakozósáv átalakítása	186,15	193,41	146,82	128,78
C6	A D1-es autópálya Szenc – Nagyszombat szakasz kapacitásának növelése	231,40	235,34	186,04	161,83
C7	A D2-es autópálya Lamacs – Stomfa szakasz kapacitásának növelése	1,65	56,35	51,27	44,73
C8	A D2-es autópálya Lozornó – Stomfa szakasz kapacitásának növelése	33,90	33,35	30,58	26,76

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	CO2 termelés/megtakarítás a t/napon			
		2025	2030	2040	2025
C9	D2-es nádasfői kereszteződése	0,02	0,02	0,02	0,01
C10	D2-es szentistvánkúti kereszteződése	0,05	0,05	0,04	0,04
C11	D2-es dunacsúni kereszteződése	0,047	0,05	0,04	0,04
C12	D 4-es autópálya a II/502 – Kárpátok alagút szakasza összeköttetéssel az osztrák S8-sal	46,51	45,09	40,98	35,41
C13	D4-es Dévényújfalui – SzK/Ausztria államhatára	1,21	0,94	1,91	1,80
C14	R1-es gyorsforgalmi út – jövőbeli szakasz a D4-es és II/572-es út kereszteződésétől Dunahidastól délkeletre – Fél – II/510-es bekötőút – Farkashida – tovább Nyitra irányába	136,61	135,70	122,81	109,33
C15	I/2-es út – Stomfa elkerülőútja	2,35	2,26	2,07	1,79
C16	II/590-es út – Malacka elkerülőútja	1,35	1,33	1,20	1,08
C17	I/61-es út – Pozsonyszőlős – Szenc kapacitásának növelése	68,37	60,98	50,29	49,43
C18	II/502-es út – Bazin elkerülőútja	3,53	3,39	3,04	2,64
C19	II/502-es út – Modor elkerülőútja	1,28	1,23	1,11	0,96

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
C20	II/503-es út – Baba alatti alagút	10,98	10,43	9,44	8,57
C20A	II/503-as út kapacitásának növelése – Megyei körút létrehozása (Szenc – D1-es „Senec“ MUK – Bazin)	11,27	10,83	9,85	8,66
C21	A II/510-es út elterelése Félnél	1,14	1,21	0,99	0,86
C22	II/505-ös út kapacitásának növelése Dévényújfalunál az OC Bory-tól északra eső területen folyó építkezések kapcsán	4,77	4,46	4,05	3,58
C23	Közüti híd Marchfeld - Erdőhát	0,09	0,08	0,08	0,07
C24	Az Eisner utca meghosszabbítása	1,76	1,70	1,54	1,34
C25	Récse – II/502-es elterelése (Rybničná – Pri Šajbách – Récsei út)	5,41	5,29	4,74	4,24
C26	Žabí Majer - Krasňany összekötése	1,02	0,98	0,88	0,77
C27	Krasňany – Polianky összekötése	10,61	10,39	9,46	8,27
C28	Északi érintő (Pražská – Jarošova)	2,83	2,71	2,44	2,13
C29	Pozsonyszőlős – északi és keleti elkerülőút	1,48	1,43	1,29	1,12
C30	Bajkalská – a különböző szintű kereszteződések megszüntetése	1,92	1,85	1,67	1,44
C31	Vereknye – elkerülő út a Galvani utca meghosszabbításával	5,09	4,88	4,42	3,84
C32	Megyei út Horvátgurab (Meleg-forrás) – Bazin	1,26	1,22	1,09	0,96
C33	Útépítés az I/61-s út keresztezésével, majd folytatódik Cseklész, Pozsonyivánka községek között, Tökéssziget község elkerülőútjával a D4-es kereszteződéséig	1,79	1,73	1,56	1,36
Intézkedés: Javasolt intézkedések a vízi és légi közlekedés terén (az NČ 6 cikkelye) Megjegyzés - azok a közlekedési építkezések, amelyek biztosítják a M. R. Štefánik nemzetközi repülőtér gyors és magas szintű összeköttetését a szuperregionális és regionális közlekedési rendszerrel, a vasúti (az NČ 4.1., 4.2. cikkelye) és a közúti építkezések (az NČ 6. cikkelye) részét képezik.					
L1	DunaBUS	4,20	4,34	4,38	4,39

Az utasok száma és az utasonkénti CO₂ szénlábnyom mennyisége alapján kiszámolták a CO₂ termelését/megtakarítását. Az úthálózat bővítésére irányuló intézkedések a CO₂ kibocsátásának forrását jelentik. A legmagasabb CO₂ termelés a következő intézkedések számításánál jött ki: C6, C5, C14, C17, C7, C12. A vasúti közlekedés használatát megcélzó intézkedések lehetővé teszik a CO₂ kibocsátások megtakarítását ahhoz a helyzethez képest, mintha a közlekedési teljesítményt a közúti közlekedés végezné el. A legmagasabb CO₂ megtakarítás a következő intézkedések számításánál jött ki: K7A, K7, K11, K13, K16, K6, K8, K23, K22. Ez az értékelés csak azon a paraméteren alapult, hogy miként változik a CO₂ kibocsátása, a tömegközlekedés előnyben részesítése és az utasok a vasúti közlekedésre történő áttérése következtében. A számítás nem vette figyelembe a meghajtás más típusainak fejlődését és alkalmazását, a technológiai haladást és más, szorosan kapcsolódó paramétereket, amelyek hatással vannak a CO₂ kibocsátására.

Az éghajlatváltozás káros hatásai jelentős nemzetgazdasági károkat is okoznak a közlekedési ágazatban. Az alábbi táblázat áttekintést nyújt a klímaváltozásnak az egyes közlekedési módokra gyakorolt következményeiről, amelyeket megnevez A Szlovák Köztársaság alkalmazkodási stratégiája az éghajlatváltozás káros következményeihez - a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma által kiadott frissítése (2017).

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

76-os táblázat: Az éghajlatváltozás következményei a közlekedésre

Közlekedés	Hatások	Következmények
Közúti	Szélsőséges időjárási viszonyok – viharok, árvizek	Közúti lezárások, kitérők, a közúti infrastruktúra károsodása, a közlekedési balesetek számának esetleges növekedése
	Roszsabb meteorológiai feltételek – eső, hó, jegesedés, köd	A forgalom biztonságának és görödülékenységének csökkenése, forgalmi korlátozások, a közlekedési balesetek számának esetleges növekedése
	Roszsabb téli feltételek – gyakori havazás, szél, hosszan tartó tél	A téli karbantartás megnövekedett követelményei, az útburkolat károsodásának lehetősége, az útburkolat minőségével szembeni magasabb követelmények, a közlekedési balesetek számának esetleges növekedése
	Földcsuszamlások	A közlekedési vonalak eltorlaszolása
Légi	Szélsőséges időjárási viszonyok – viharok, árvizek	A repülőterek működésének megszakítása, az infrastruktúra és a létesítmények károsodása, a járatok törlése vagy késése
	Roszsabb meteorológiai feltételek – eső, hó, jegesedés, köd	A járatok késése
Vasúti	Szélsőséges időjárási viszonyok – viharok, árvizek	Forgalmi megszakítások, lezárások, infrastrukturális károk
	Roszsabb téli feltételek – gyakori havazás, szél, hosszan tartó tél	A téli karbantartás megnövekedett követelményei, vágányok és váltók meghibásodásai
	Földcsuszamlások	A vágány eltorlaszolása
Vízi	Szélsőséges időjárási viszonyok – viharok, árvizek, szárazságok	A hajózás megszakítása a vízi úton, kitérők, az infrastruktúra károsodása
	Roszsabb téli feltételek – gyakori havazás, szél, hosszan tartó tél	Folyamok befagyása, a hajózás megszakítása a vízi úton, problémák a jégtáblákkal

Forrás: A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának kollektívája, 2017: A Szlovák Köztársaság alkalmazkodási stratégiája az éghajlatváltozás káros következményeihez - frissítés

77-es táblázat: Az éghajlatváltozás negatív hatásainak kockázati szintje BSK területének közlekedési alágazataira

	Közúti közlekedés	Vasúti közlekedés	Légi közlekedés	Vízi közlekedés
BSK	magas kockázat	közepes kockázat	közepes kockázat	közepes kockázat

Forrás: Ondrejka, R. és társai, 2017: Módszertani útmutató az éghajlatváltozásnak a közlekedési ágazat nagyprojektjeire gyakorolt hatásainak felmérésére (615/D332/2017). VÚD, ZA

Az éghajlatváltozás egyre inkább megterheli a víztesteket. Várhatóan az elkövetkező években a klímaváltozás hatása olyan jelenségeket fokoz majd, mint pl. az áradások és aszályok. A vizsgált területen átfolyó folyamokon vannak olyan szakaszok, amelyeknél potenciálisan jelentős árvízveszély áll fenn, ezek Konyha, Malacka, Egyházhely, Pozsonyalmás, Pozsonyborostyánkő, Stomfa, PO-Pozsonybeszterce, PO - Lamacs, Récse, Bazin, Limpak, Szentgyörgy, Ottóvölgy. Ezeknek a szakaszoknak a közelében javasolják a: C7, C12, C15, C18, C20A, C22, K3, K16, K17, K25, K26, E6, E7, E8. Új közlekedési folyosók, parkolók (P + R, B + R, K + R), TIOP-ok (az NČ 4., 6., 11.1., 11.2., 11.3., 11.4. cikkelyeiben leírtak szerint) kialakítását úgy kell elvégezni, hogy ne csökkenjen az áramlási profil az érintett vízfolyamon, hogy ne akadályozza a nagy vizek áramlását. A javasolt közlekedési infrastruktúra kiépítése és működtetése (az NČ 4., 6., 11.1., 11.2., 11.3., 11.4. cikkelyeiben leírtak szerint) hatással lesz a helyi éghajlatra az áramlási viszonyok megváltoztatása, a felgyorsult felszíni vízfolyású területek létrehozása miatt, ami kissé csökkentheti a vízpára mennyiségét a légkörben. A helyi éghajlatra legjelentősebb hatással a közúti

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

közlekedés és a nagy kapacitású parkolók a P + R Triblavina, Pozsonypüspöki, Lamacsi kapu, Bajkalská, Janíkov dvor, Pozsonyszőlős, Kikötői híd, Zlaté piesky lesznek.

Alapvető fontosságú, hogy az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást célzó intézkedéseket megfelelően figyelembe vegyék a közlekedési infrastruktúra építésének vagy korszerűsítésének tervezése során, és hogy a közlekedési ágazat beruházásai ellenállóak legyenek az éghajlatváltozással és az azzal járó természeti katasztrófákkal szemben, ugyanakkor lehetővé tegyék egyéb területeken, például a biológiai sokféleség megőrzésére és alkalmazkodására, hozott intézkedések végrehajtását. A projektek éghajlatváltozással kapcsolatos értékelésének legfontosabb célja a projektlehetőségek érzékenységeinek meghatározása az éghajlatváltozással kapcsolatos kockázatokkal szemben, az egyes változatok jelenlegi és jövőbeni kockázatoknak való lehetséges kitettségének meghatározása, azonosítása és prioritásuk meghatározása. Az éghajlatváltozás hatásainak felmérésére a közlekedési ágazat nagy projektjeire, 2017-ben a VÚD ZA módszertani kézikönyvet készített.

IV.1.3. Zajvédelem és rezgések

A zaj fontos pozíciót foglal el azon stressztényezők közt, amelyek rontják a környezet minőségét, és ezáltal hátrányosan befolyásolják a növényvilágot, az állatvilágot és az emberi egészséget is. Az érdekelt körzetben a legnagyobb zajforrás az intenzív közúti közlekedés, de zajforrásnak számít a vasúti és a légi közlekedés is. A közterületek, különösen a közúti forgalom által történő jelenlegi leterhelése rontja a városok és községek lakhatóságát, és tönkreteszi a lakók környezetét. E tények ellenére a közúti közlekedés a szállítási és közlekedési folyamat elengedhetetlen része, amelynek erőforrásai és céljai pont a beépített területeken találhatóak. A városok és települések beépített területein a helyi utak tervezésének hosszútávú meghatározó elve az, hogy növeljék az egyéni gépjárművek közlekedési kínálatának kapacitását a közterületek, a zöldfelületek vagy a szabadidős és társadalmi kapcsolatok céljára szolgáló lakóövezetek, illetve a nem motorizált közlekedés infrastruktúrájának rovására. Ugyanakkor a felesleges mobilitás valódi okait általában nem veszik figyelembe, és nem veszik figyelembe a közlekedés döntő funkciójának elsőbbségét az integrációja vagy szegregációja szempontjából a település területéhez viszonyítva.

A gépjárműforgalom által okozott zaj környezeti terhelése szinte minden helyet és tájat érint, a nagy forgalmú utak mentén. Ez a terhelés elsősorban a forgalom intenzitásától és összetételétől, valamint az útvonal jellemzőitől függ. Általánosan kijelenthető, hogy a nagy forgalmi intenzitás különösen az első osztályú utakra és autópályákra jellemző.

Az értékelt terv lehetséges pozitív hatásai az emberi települések közúti forgalmának intenzitásának csökkenésében, így a zajkibocsátás csökkenésében is rejlenek. Az értékelt terv javasolt változatának az érintett terület zajterhelésére gyakorolt pozitív hatása különösen ezekben az intézkedésekben nyilvánulnak meg:

- Megfelelő kapacitású és biztonságos közlekedési infrastruktúra (elkerülőutak, áthelyezések, késések stb.) és új összeköttetések kiépítése a különféle közlekedési fajták számára (az NČ 3.4., 6. cikkelyeiben leírtak), amelyek hozzájárulnak a kapacitásproblémák enyhítéséhez, a közlekedési hálózat hatékonyságának növeléséhez, a tranzitforgalom eltereléséhez a városok és községek lakóterületein kívülre.
- A tömegközlekedés (VOD) előnyben részesítése (az NČ 3.3, 4, 5, 14 cikkelyeiben leírtak), amelyet az utazási sebesség növelésére, az utazási idő csökkentésére, a szabályszerűség és a megbízhatóság javítására, és végül a kiküldött járművek számának, a szükséges személyzet számának csökkentésére, valamint az üzemanyag és az energia megtakarítására irányuló intézkedések révén lehet elérni. A RPUM BSK létrehozásának alapvető célja az volt, hogy a

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

közlekedési munkamegosztást megváltoztassa a jelenlegi 30% - 70%-ról 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra, az egyes időszakokban történő részleges változtatásokkal.

- A Szlovák Köztársaság fővárosának, Pozsonynak a prioritásai közé tartozik a villamosközlekedés előnyben részesítésének programja is (az NČ 3.3, 4.2 cikkelyeiben leírtak). Ennek a programnak az alapfilozófiája a villamosvonalak teljes szakaszainak rendszerszintű megoldása, melynek módja a villamosforgalom előnyben részesítése, azzal a céllal, hogy minimalizálják a villamosok feltartását a jelzőlámpás kereszteződésekénél, így a megállóhely lesz az egyetlen hely ahol a villamos megáll. Az intézkedések magukban foglalják a villamosvonalak meghosszabbítását, a villamosok testének elválasztását az IAD-tól az út szintjén, a villamosvonalak korszerűsítését, a közlekedési jelzőlámpák dinamikus vezérlését.
- A VOD buszok előnyben részesítése (az NČ 3.3., 13.1.4. cikkelyeiben leírtak) olyan intézkedések összessége, amelyek célja, hogy a VOD buszok működésére az egyéni gépkocsiközlekedés intenzitása és a lehetséges torlódások a lehető legkevesebb negatív hatást érhék el, biztosítva ezzel a VOD autóbuszok lehető legnagyobb biztonságát és gördülékenységét a város utcáin. Az intézkedések magukban foglalják a kizárólagosan VOD buszok és trolibuszok számára fenntartott sávokat, a jelzőlámpás kereszteződésekénél pedig előnyben részesítésüket.
- A Park and Ride (P + R), Bike and Ride (B + R), Kiss and Ride (K + R) parkolók fejlesztési politikája (az NČ 3.3, 11.2, 11.3, 11.4 cikkelyeiben leírtak) a közlekedés operatív teljesítményének javítását célozza meg, növelve a VOD részarányát a közlekedésben és csökkentve a közutak terhelését.
- A vasúti közlekedés fejlesztése (az NČ 3.3., 4.1. cikkelyeiben leírtak) magában foglalja az uniós folyosók vasúti összeköttetését a repülőtér vasúti hálózatra való közvetlen rákapcsolásával, a regionális vonalak meghosszabbítását, egy új regionális vonal építését a ŽST Pozsonyszőlős és ŽST Bazin között, illetve a vonalak korszerűsítését és villamosítását is.
- BSK közlekedési rendszerének jövőbeni hálózata magában foglalja az integrált tömegközlekedési terminálok (TIOP) hálózatát is (az NČ 3.3., 11.1. Cikkelyeiben leírtak), amelyet a vasútállomásokkal kapcsolatban valósítanak meg.
- A megnövekedett zajszint és a balesetek nagy száma gyakran összefüggenek az út állapotával, ill. annak felületével. Az út javítása megoldhatja ezeket a problémákat. Az útfelület helyreállítása növeli a közút biztonságosságát és csökkenti az általa okozott zajt (az NČ 15.4.4 cikkelye).

A javasolt intézkedések végrehajtása az emberek, az áruszállítás és a szolgáltatások mobilitási igényeinek kielégítését, és a közúti biztonság növelését eredményezi, és az egyéni gépjármű közlekedés részarányának csökkenéséhez vezet a teljes közlekedési teljesítményhez képest, ami a közlekedési útvonalak mentén bekövetkező zajterhelés csökkenésében is megmutatkozik. Tekintettel a közúti közlekedés jelenlegi domináns részarányára a közlekedési kibocsátásokban, a hatást elsősorban a közúti közlekedési ágazatban bekövetkező változások fogják meghatározni. A közlekedési folyosók új nyomvonala, parkolók (P + R, B + R, K + R), TIOP-ok építése (az NČ 4., 6., 11.1., 11.2., 11.3., 11.4. cikkelyeiben leírtak szerint) a forgalom negatív hatásainak elterelését okozhatja olyan területek felé, melyeket azok eredetileg nem érintettek. Az érintett települések lakóépületeinek a forgalom hatásaitól való védelme elsősorban a javasolt közlekedési infrastruktúrától a lehető legnagyobb távolságra való helyezésük révén valósul meg. Új közlekedési útvonalak és új utak tervezésének folyamata során matematikai modellezést alkalmazó előrejelzési módszereket használnak a zajterhelés meghatározására. Ezekkel a módszerekkel, megfelelő számítási eszközzel, meg lehet határozni a területi zajterhelést a megfigyelt forgalmi út közelében.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Az így kiszámolt zajterhelés alapján célszerűbb intézkedéseket lehet javasolni annak csökkentésére a tágabb érintett területen.

A forgalomból származó kibocsátás helyzetének értékelése részeként a zajterhelést bemutató adatrétegek készültek a teljes napi úthálózat átlagos napi forgalmi intenzitására, forgalmi összetételére és átlagos sebességére vonatkozó adatok alapján a közlekedési modellben az értékelt terv zero változatára (2018-as évre) és a javasolt intézkedésekkel végrehajtott változatára (2025, 2030, 2040, 2050-es évekre). Az alábbi táblázatban a közúti közlekedés zajterhelése van feltüntetve BSK úthálózatának egyes szakaszain.

útszakaszok BSK ÉK-i részén

útszakaszok BSK ÉNy-i részén

útszakaszok BSK ÉNy-i részén

		I/2 Malacka felett anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	I/2 Malacka felett azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	I/2 Malacka alatt anélkül, hogy figyelembe vennék az IVOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	I/2 Malacka alatt azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	D2 Malacka felett anélkül, hogy figyelembe vennék a
	dB		dB	dB	dB	dB
2018	72,95		72,95	69,74	69,74	86,42
2025	73,2		71,11	70,22	68,21	86,56
2030	73,32		68,08	70,46	65,43	86,62
2040	73,37		6,79	70,36	58,30	86,71
2050	81,76		58,4	78,49	56,06	94,78

	I/2 Stomfa felett anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	I/2 Stomfa felett azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	I/2 Stomfa alatt a C12 felett anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	I/2 Stomfa alatt a C12 felett azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	D2 Stomfa felett anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
	dB	dB	dB	dB	dB
2018	70,07	70,07	73,98	73,98	89,03
2025	70,09	68,09	74,12	72,00	89,22
2030	70,4	65,37	74,29	68,98	89,3
2040	71,88	59,56	76,448	63,34	89,37
2050	79,72	56,94	84,4	60,29	97,24

	II/502 Modor felett anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	II/502 Modor felett azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	II/502 Modor alatt, Bazin felett anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	II/502 Modor alatt, Bazin felett azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	C18 Bazinnál anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
	dB	dB	dB	dB	dB
2018	73,23	73,23	70,77	70,77	-
2025	73,78	71,67	77,13	74,93	-
2030	73,85	68,57	77,2	71,69	-
2040	66,59	55,17	73,13	60,59	79,49
2050	74,64	53,31	81,45	58,18	87,8

útszakaszok BSK ÉK-i részén

II/503 (C20A) Bazinnál anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket											
II/503 (C20A) Bazinnál azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket											
II/503 (C20A) a szenci kereszteződésnél anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket											
II/503 (C20A) a szenci kereszteződésnél azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket											
II/503 (C20A) Szencnél anélkül, hogy figyelembe vennék az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket											
II/503 (C20A) Szencnél azután, hogy figyelembe vették az IAD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket											
dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB
2018	76,44	76,44	75,58	75,58	77,27	77,27	74,56	76,89	76,16	63,10	60,22
2025	76,31	74,13	74,86	72,72	76,75	74,56	71,40	76,89	76,16	63,10	60,22
2030	76,38	70,92	74,93	69,58	76,89	71,40	63,10	76,89	76,16	63,10	60,22
2040	74,75	61,94	74,64	61,84	76,16	63,10	63,10	76,16	76,16	63,10	60,22
2050	80,95	57,82	83,96	59,97	84,31	60,22	60,22	84,31	84,31	60,22	60,22

útszakaszok BSK K-i részén

	I/61 Szencnél anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket											
	dB	dB	I/61 Szencnél azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket									
	dB	dB	I/61 Pozsonyszőlős előtt anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket									
	dB	dB	I/61 Pozsonyszőlős előtt azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket									
	dB	dB	I/61 Pozsonyszőlős anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket									
	dB	dB	I/61 Pozsonyszőlős azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket									
2018	78,04	78,04	78,83	78,83	76,97	80,31	80,31	76,60	73,36	65,17	62,06	
2025	78,28	76,04	79,23	79,23	73,71	75,65	75,65	73,36	65,17	62,06		
2030	78,41	72,81	79,38	79,38	73,71	75,65	75,65	73,36	65,17	62,06		
2040	76,55	63,43	78,04	78,04	64,66	75,65	75,65	65,17	62,06			
2050	84,56	60,40	86,16	86,16	61,54	86,89	86,89	62,06				

útszakaszok BSK D-i részén

		D2 Oroszvár anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket		D2 Oroszvár azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket		D2 Horvátjárfalu anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	
	dB		dB		dB		dB
2018	76,87		76,87		76,67		83,2
2025	76,87		74,67		75,64		87,42
2030	76,87		71,38		75,64		87,51
2040	76,87		63,69		75,61		86,64

I/2 Dunacsún anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	I/2 Dunacsún azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	I/2 Oroszvár anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	I/2 Oroszvár azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	I/2 Pozsonyligetfalu anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	I/2 Pozsonyligetfalu azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB
67,25		67,25		74,17		74,17		70,81		72,81	
67,25		65,33		71,16		69,13		72,41		70,34	
67,25		62,45		71,05		65,97		72,44		67,27	
67,25		55,72		71,15		58,95		73,03		60,51	

D1 Igrám anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	D1 Igrám azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	D1 Cseklész anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	D1 Cseklész azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	D1 Pozsonyivánka anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	D1 Pozsonyivánka azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB
90,68		90,68		91,19		91,19		86,85		86,85	
90,83		88,23		91,34		88,73		86,99		84,50	
90,89		84,40		91,42		84,89		87,08		80,86	
90,27		74,8		90,52		75,00		86,17		71,4	
98,23		70,16		98,37		70,26		94,38		67,41	

C32 Tótgurab alatt anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	C32 Tótgurab alatt azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	C4 Horvátgurab alatt anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	C4 Horvátgurab alatt azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	C33 Pozsonyivánka anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB	C33 Pozsonyivánka azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	dB
65,82		65,82		67,18		67,18		71,53		71,53	
64,86		63,01		66,39		64,49		71,29		69,25	
65		60,36		66,58		61,82		71,45		66,35	
64,62		53,54		66,88		55,41		69,08		57,24	
72,7		51,93		74,82		53,44		76,75		54,82	

2050		D2 Oroszvár anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	D2 Oroszvár azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	D2 Horvátjárfalu anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	D2 Horvátjárfalu azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	D2 Pozsonyligetfalu anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	D2 Pozsonyligetfalu azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	I/2 Dunacsún anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
	84,79							
	60,56							
	83,55							
	59,68							
	94,74							
	67,67							
	75,52							

útszakaszok BSK DK-i részén

		I/63 Somorja Dunai anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket		I/63 Somorja Dunai azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket		C2 Nagypaka anélkül, hogy figyelembe vennék az VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket		C2 Nagypaka azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket		I/63 Dénesdortcsmisérd anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket		I/63 Dénesdortcsmisérd azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket		C2 Dénesdortcsmisérd anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
		dB		dB		dB		dB		dB		dB		dB
2018		80,07		80,07		-		-		78,96		78,96		-
2025		77,57		75,35		79,21		76,95		75,35		73,20		80,41
2030		77,71		72,16		79,3		73,64		75,51		70,12		80,48
2040		77,33		64,07		79,01		65,47		75,97		62,95		80,02
2050		85,69		61,21		87,34		62,39		83,93		59,95		88,45

útszakaszok BSK DK-i részén

		II/510 Malý Madaras község anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	II/510 Malý Madaras község azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	II/510 Fél község anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	II/510 Fél község azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	II/572 Pozsonyivánka anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	II/572 Pozsonyivánka azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket	C12 Pozsonyborostyánkő anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB
2018	74,49	74,49	75,5	75,5	70,94	70,94	-	
2025	74,65	72,52	74,71	72,58	69,06	67,09	-	
2030	74,69	69,35	74,85	69,50	69,33	64,38	-	
2040	74,12	61,41	71,95	59,62	69,08	57,24	87,48	
2050	82,34	58,81	80,55	57,54	76,75	54,82	95	

67,86	96,75	69,11	96,46	68,90	C1 Pozsonyborostyánkő azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
-	86,65	80,46	88,12	81,83	C1 POII Majer anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
-	88,02	85,51	86,58	84,11	C1 POII Majer azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
-	-	-	-	-	C1 POV Pieskovisko anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
dB	dB	dB	dB	dB	C1 POV Pieskovisko azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
72,48	88,77	73,55	87,33	72,36	

63,18	83,63	59,74	95,46	68,19	C2 Dénesdórcsmisér azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
-	78,69	78,69	-	-	I/63 Pozsonypüspöki anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
78,11	76,68	74,49	88,02	85,51	I/63 Pozsonypüspöki azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
74,73	76,91	71,42	88,12	81,83	C2 POV Pieskovisko anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
66,30	75,92	62,91	87,33	72,36	C2 POV Pieskovisko azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
dB	dB	dB	dB	dB	
78,11	76,68	74,49	88,02	85,51	

53,94	79,07	56,48	81,15	57,96	I/2 Dunacsún azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
					I/2 Oroszvár anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
					I/2 Oroszvár azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
					I/2 Pozsonyligetfal anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket
					I/2 Pozsonyligetfal azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.i. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Amikor az egyes időszakokban megfontolt összes intézkedést betáplálták a közlekedési modellbe, a zajterhelés csökkenését nem regisztrálták az IAD forgalom intenzitásának várható növekedése miatt. Ez a modellezés azonban nem tartalmazott intézkedéseket a VOD támogatására (ezeket a szennyezőanyag kibocsátásokat az "anélkül, hogy figyelembe vennék a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket" nevezetű oszlopok sorolják fel).

A RPUM BSK létrehozásának alapvető célja az volt, hogy a közlekedési munkamegosztást megváltoztassa a jelenlegi 30% - 70%-ról 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra, az egyes időszakokban történő részleges változtatásokkal. A VOD támogatásához vezető intézkedések figyelembevétele érdekében a RPUM BSK kivitelezője olyan konstans használata mellett döntött, amely súlyt adott az egyes intézkedéseknek, hogy a VOD támogatásához vezető intézkedések előnyben részesüljenek, ellenben az IAD támogatását pedig elnyomják. Az egyedi intézkedések utasainak számát (VOD-ben és IAD-ben) megszoroztuk ezzel az állandóval. Az állandót úgy határoztuk meg, hogy használatával elérjék a közlekedési munkamegosztás szükséges arányát. A zajterhelésnek a vonatkozó időszakra kiszámított állandóval történő megszorzásával, amely a VOD támogatásához vezető intézkedések végrehajtását tükrözi, a zajterhelés csökkentését sikerült elérni (ezeket a zajterhelés értékeket az "azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket" nevezetű oszlopok sorolják fel). A zajterhelés az egyes időszakokban a VOD bekapcsolására tett intézkedések arányában csökken.

Egy konkrét javasolt közlekedési infrastruktúra-intézkedés zajterhelésének átfogó értékelése egy műszaki elemzés alapján lehetséges, amelyet a PD feldolgozásán belül oldanak meg. A közúti és a vasúti közlekedés rezgéseket okoz azokon a területeken, amelyeken áthalad. A rezgések fő okai a járművek felépítésétől, tengelyterhelésüktől, sebességüktől és gyorsulásuktól, az útfelület minőségétől, az út szerkezetétől és altalajától, valamint vasúti közlekedés esetén a pálya és az altalaj érintkezésétől függenek. A rezgések elsősorban a forgalmi terhelés közvetlen közelében érezhetők. A rezgésnek való tartós kitettség maradandó egészségkárosodást okozhat, beleértve a központi idegrendszer kóros elváltozásait is. Az emberi egészségre gyakorolt negatív hatáson kívül a közúti közlekedésből eredő rezgések hatásai az épületekre nézve is kockázatosak.

A RPUM BSK-ban a közúti közlekedés területén intézkedéseket javasolnak a közlekedési hálózat érzékenységének csökkentése és a kapacitásproblémák mérséklése, a forgalom intenzitásának csökkentése érdekében, a különféle közlekedési fajták számára új összeköttetéseket (az NČ 6. cikkelyében javasolva), a VOD terén különböző intézkedéseket (lásd az NČ 4, 5, 11, 12, 13, 14 cikkelyeit), a gyaloglás és a kerékpározás támogatását célzó intézkedéseket (a NČ 8., 9., 15.16., 15.17. cikkelyeiben leírtak) javasolnak, amelyek hozzájárulnak a kapacitásproblémák enyhítéséhez, a közlekedési hálózat hatékonyságának növeléséhez, a tranzitforgalom eltereléséhez a városok és községek belterületein kívülre. Az értékelt terv elsődleges lehetséges hatásai a forgalmi útvonal mentén érzékelt rezgések csökkenésében mutatkoznak meg a forgalom intenzitásának változásával összefüggésben.

A közlekedési folyosók új útvonala (amelyet az NČ 4. és 6. cikkelye javasol) az emberekre, az épületekre ható rezgések forrása lehet. Az építési tevékenység által generált rezgések károsíthatják az épületek szerkezetét, pl. felületi építészeti károk, a padlólemezek repedése az épület tartószerkezetének károsodásához. Ezek a hatások átmeneti jellegűek, technikai és szervezési intézkedésekkel mérsékelhetők (munkák megszervezése, az épület közelében lévő épületeknek és az épület bekötő útjainak felmérése). A forgalmas közúti útvonalak állandó üzemelése viszonylag folyamatos és relatíve állandó rezgésszintet eredményez. Helyi rezgéscsúcsok fordulhatnak elő ott, ahol a felület megszakadásai vannak jelen. Ezek a rendkívül magas rezgések általában csak a másodperc töredékéig, de legfeljebb néhány másodpercig

tartanak. A közúti közlekedés általában rezgési amplitúdókat generál, amelyek értéke a földmunkagépek rezgési amplitúdójának 1/5 - 1/10 része. Ennek a szabálynak megfelelően a normál közúti forgalom által keletkezett rezgéseket általában a teherautók által generált rezgések árnyékolják be. A rezgések nagyobb megnyilvánulása várható pár vagy akár több tíz méter távolságra a forrástól. A rezgések elsődleges és másodlagos hatása gyakran azt az érzést kelti az emberekben, hogy úgy érezzék, hogy a rezgések károsítják az épületeket, amelyekben tartózkodnak, még akkor is, ha a rezgésszintek a potenciális károkozás minimális értéke alatt vannak.

Egy konkrét javasolt közlekedési infrastruktúra-intézkedés átfogó értékelése a rezgések hatásainak szempontjából egy műszaki elemzés alapján lehetséges, amelyet a PD feldolgozásán belül oldanak meg.

IV.1.4. A biótára gyakorolt hatások, a táj töredezettsége

A közlekedési útvonalak (utak, autópályák, vasutak) akadályelemek hálózatát hozzák létre, az élőhelyek felosztását, csökkenését, sőt elszigetelését okozzák, számos állatfaj esetében csökkentik a terület átjárhatóságát és fontos tényezőként szerepelnek a biológiai sokféleség veszélyeztetésében. A közlekedési útvonalak akadályhatása az egyes utak műszaki paramétereitől (szélessége, magassága a környező terephez képest, szalagkorlátok, kerítések, zajvédők jelenléte) és a forgalom intenzitásától függ. A különböző állatfajok eltérő módon reagálnak élőhelyeik széttöredezésére. Az autópályák, a gyorsforgalmi utak és az I. osztályú utak üzemeltetett szakaszain a nagyemlősök migrációját vizsgálták egész Szlovákiában a 2014 és 2017 közötti időszakban (a vizsgálatot a HBH Projekt spol. s r.o. cég kivitelezte), amelynek eredményei: a közlekedés biztonságának növelésére, a járművek és állatok ütközései számának csökkentésére tett erőfeszítések, a vadátjárók vagy más migrációs szerkezetek építéséhez szükséges alapok átadása. A közlekedés élővilágra gyakorolt közvetett hatásai annak megzavarásával kapcsolatosak, nevezetesen a kémiai szennyezés (csiszoló sók, kipufogógázok kibocsátása), a zajterhelés és a rezgés hatásai, a fény és vizuális zavarás, az invazív fajok elterjedése.

Az értékelt terv lehetséges hatásai a levegőterheltségi szint csökkenésében, a meglévő közlekedési útvonalak mentén bekövetkező zajterhelés és a rezgések csökkenésében figyelhetők meg a forgalom intenzitásának változásai miatt, különösen a megfelelő kapacitású és biztonságos közlekedési infrastruktúra kiépítése, az elektromos vasúti közlekedés teljesítményének növelése miatt, a szállítási munkamegosztás változásának következtében, amelynek 2050-ben el kellene érnie az 50% (VOD) - 50% -ot (IAD), a járműpark korszerűsítését követően, az üzemanyag-alap megváltoztatása következtében, az alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok javára. A terv eredményeként csökkennek a biótára gyakorolt zavarok, amelyeket ezek a forgalmi hatások okoznak.

A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra kiépítése és üzemeltetése a természeti adottságoktól függően beavatkozást igényelhet a Natura 2000 rendszer speciálisan védett területein és helyszínein, valamint az élőhelyek elfoglalását, az élőhelyek, ökoszisztémák széttöredezését, mortalitást, zavarást, és az invazív fajok elterjedésének kockázatát.

79-es táblázat: A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúrák ütközései a természet- és a tájvédelem elemeivel

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről				
Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a Natura 2000 területekre	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a nemzeti rendszer védett területeire	Egyéb hatások
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.1 cikkelye A vasúti közlekedés fő építkezései)				
K1	A Pozsony-Újváros - Dunaszerdahely vasútvonal megengedett teljesítményének részleges növekedése, különös tekintettel a főrévi elágazás építésére, a Nové Košariská vasútállomás teherszállításra szolgáló közlekedési vágányának rekonstrukciója (10,62 km)	Keresztezi a SKUEV0822 Kis-Dunát	-	A Machnáč RBc közvetlen közelében Keresztezi Topoľové hony – Csölle – Kis-Duna RBk-t Keresztezi a Duna – Kis Duna RBk-t
K2	A vasútvonal villamosítása a Dévényújfalú - Marchegg szakaszon (5,89 km)	Keresztezi és a SKCHVU016 Záhorské Pomoravie közvetlen közelében Keresztezi és a SKUEV0312 Morva-folyó dévényi ártere közvetlen közelében	Keresztezi a Morva-folyó dévényi ártere CHA-t	Keresztezi a Morva-folyó ártere RL-t Keresztezi az alsómorvai ártér NRBC-t Keresztezi a Morva-folyó árterén keresztül vezető madarak migrációs útjait
K3	A 110-es Dévényújfalú (kívül) - Jókút vasútvonal korszerűsítése két szakaszban, míg az első szakasz Malackáig tartana (24,33 km).	SKUEV0117 Abrod közvetlen közelében SKUEV0121 Marhecké halastavak közvetlen közelében Keresztezi és a SKCHVU016 Záhorské Pomoravie közvetlen közelében SKUEV0167 Bezodné közvetlen közelében Keresztezi a SKUEV0218 Močiarkát Keresztezi a SKUEV0217 Ondriašov-patakot SKUEV0313 Dévényi-tó közvetlen közelében SKUEV0312 Morva-folyó dévényi ártere közvetlen közelében	Az Erdőháti CHKO közvetlen közelében Az Abrod NPR közvetlen közelében A Marhecké halastavak CHA közvetlen közelében A Bezodné PR közvetlen közelében A Morva-folyó dévényi ártere CHA közvetlen közelében	A Morva-folyó ártere RL közvetlen közelében Keresztezi az alsómorvai ártér – Malacka – Široké NRBk-t Keresztezi a Bezodné RBc-t Keresztezi a Morva-folyó – Kiskárpátok RBk-t Keresztezi a Stomfai-patak RBk-t Az alsómorvai ártér NRBC közvetlen közelében A Dévény-tó RBc közvetlen közelében

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

K4	A ŽST pozsonyi főpályaudvar korszerűsítése (0,8 km)	-	-	A Kalvária RBc közvetlen közelében
K5	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony- Újváros 2. vágánya (3,5 km)	-	A Kis-Kárpátok CHKO közelében A Rösslerov lom CHA közelében	-
K6	A Dévényújfalú - Pozsony – Lamacs szakasz korszerűsítése (8,02 km)	A SKUEV0502 Štokravská vápenka közvetlen közelében	Štokravská vápenka PR közvetlen közelében	Keresztezi Stará Mláka és mellékfolyói RBk-t

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a Natura 2000 területekre	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a nemzeti rendszer védett területeire	Egyéb hatások
		A SKCHVU016 Záhorské Pomoravie közelében		
K7	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal terhelhetőségének részleges növelése (46,14 km)	A SKCHVU023 Úľanská mokrad' közelében	A Súr NPR közvetlen közelében	A Súr RL közvetlen közelében Keresztezi az Ördöghegy – Trnianska dolina - Dolné Čady RBk-t Keresztezi a Blatiny (Saulak) RBk-t Keresztezi a Limpaki-patak – Súr RBk-t A Súr NRBc közvetlen közelében
K7A	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal kapacitásának növelése (46,14 km)	A SKCHVU014 Kis-Kárpátok közelében A SKUEV0279 Súr közelében		
K8	Részleges intézkedések a Pozsonyszőlős – Szenc vonal terhelhetőségének növelésére (15,65 km)	A SKCHVU023 Úľanská mokrad' közvetlen közelében	-	Keresztezi a Feketevíz RBk-t
K9	A Vinohrady/előváros átszállási csomópont átépítése (0,6 km)	-	-	-
K10	ŽST ŰNS korszerűsítése (0,5 km)	-	-	-
K11	A 130-as PO – Szenc – Galánta – Érsekújvár – Párkány vasúti vonal korszerűsítése (134,9 km)	A SKCHVU023 Úľanská mokrad' közvetlen közelében	-	Keresztezi a Feketevíz RBk-t Keresztezi a Strmina – Súr – Kis-Duna RBk-t A Vajnorka RBc közvetlen közelében A Kalná RBc közvetlen közelében
K12	Újváros (kívül) – Pozsonypüspöki kapacitásának növelése (8,3 km)	Keresztezi a SKUEV0822 Kis-Dunát	-	Keresztezi a Kis-Duna NRBk-t

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

K13	Pozsonypüspöki – Úszor – Dunaszerdahely (Somorjára vezető vonallal is) kapacitásának növelése (17,62 km)	-	-	A Machnáč RBc közvetlen közelében Keresztezi a Topoľovčie hony – Csölle – Kis-Duna RBk-t Keresztezi a Duna – Kis-Duna RBk-t
K14	Pozsonyligetfalu (kívül) – AT határa kapacitásának növelése (1,7 km)	-	-	-
K15	A M.R. Štefánik repülőtér összekötése egy új vonalszakasszal (12,6 km)	-	-	-
K16	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony-Récse/Pozsonyszőlős (7,18 km)	-	A Kis-Kárpátok CHKO közelében A Rösslerov lom CHA közelében	A Récsei patak és mellékfolyói RBk közvetlen közelében
K17	Pozsony – Pozsonyszőlős letérő - Pozsony – Pozsonyszőlős (5,53 km)	-	A Kis-Kárpátok CHKO közelében A Rösslerov lom CHA közelében	A Kalná RBc közelében

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a Natura 2000 területekre	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a nemzeti rendszer védett területeire	Egyéb hatások
K18	Pozsony - Újváros (kívül) – Pozsony - Pozsonyligetfalu (10,7 km)	Keresztezi a SKUEV1064 Pozsonyi árteret A SKUEV0064 Pozsonyi árter közvetlen közelében A SKCHVU007 Dunai ártér közvetlen közelében	Keresztezi a Bagoly-erdő CHA-t	Keresztezi a Prievoz – Verekye RBc-t Keresztezi a Bagoly-erdő RBc-t Keresztezi a Duna PBk-t
K19	Pozsony előváros –Pozsony-Filiálka – Pozsony -Nivy (2,3 km)	-	-	-
K20	Pozsony – Pozsonyszőlős (kívül) – Horvátgurab – Bazin (13,8 km)	A SKUEV0279 Súr közelében	Keresztezi a Súr NPR-t	Keresztezi a Súr RL-t Érinti és a Súr NRbC közvetlen közelében Keresztezi Blatiny (Saulak) RBk-t
K21	Pozsony - Pozsonyligetfalu – Oroszvár –HU államhatára (14,7 km)	A SKUEV0269 Ostrovné lúčky közelében A SKCHVU007 Dunai ártér közelében A SKCHVU029 Sysľovské polia közelében	-	Keresztezi a Horvátjárfalui-ág - Bažantnica RBk-t Keresztezi a Pozsonyi ártér – Nezideri-tó RBk-t Keresztezi a Dunai ártér RBk-t Dunacsúnnál

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről				
				– RBc 40-t
K22	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) - Lamacs (kívül) szakasz kapacitásának növelése (5,37 km)	A SKUEV0388 Vydrice közvetlen közelében	A Kis-Kárpátok CHKO közvetlen közelében	A Kalvária RBc közelében A Koliba - Stráže RBc közelében
K23	Pozsony – Lamacs – Dévényújfalú szakasz kapacitásának növelése (8,02 km)	A SKUEV0502 Štokravská vápenka közvetlen közelében A SKCHVU016 Záhorské Pomoravie közelében	Štokravská vápenka PR közvetlen közelében	Keresztezi a Stará Mláka és mellékfolyói RBk-t
K24	Dévényújfalú (kívül) – AT államhatár szakasz kapacitásának növelése (3,5 km)	Keresztezi a SKCHVU016 Záhorské Pomoravie-t Keresztezi a SKUEV0312 Morva-folyó dévényi árterét	Keresztezi a Morva-folyó dévényi ártere CHA-t	Keresztezi a Morva-folyó ártere RL-t Keresztezi az alsómorvai ártér NRBc-t Keresztezi a Morva-folyó árterén keresztül vezető madarak migrációs útjait
K25	Dévényi-tó – Stomfa, ill. alternatív vonalvezetés Bory és Stomfa közt (6,56 km)	A SKUEV0313 Dévényi-tó közelében A SKUEV0312 Morva-folyó dévényi árterének közelében A SKCHVU016 Záhorské Pomoravie közelében	Az Erdőháti CHKO közelében A Morva-folyó dévényi ártere CHA közelében	A Morva-folyó ártere RL-t közelében Keresztezi a Stará Mláka és mellékfolyói RBk-t

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a Natura 2000 területekre	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a nemzeti rendszer védett területeire	Egyéb hatások
K26	Bazin - Modor - Szomolány (29,37 km)	Keresztezi és a SKCHVU014 Kis-Kárpátok közelében Keresztezi a SKUEV0174 Lindavát A SKUEV0277 Nad vinicami közelében	Keresztezi és a Kis-Kárpátok CHKO közelében A Lindava PR közelében A gidra ártér PR közelében Keresztezi a Všívavec CHA-t	Keresztezi az Ördöghegy – Trnianska dolina - Dolné Čady RBk-t Keresztezi a Lindava RBc-t és Hajdúky, Vysoká – Voderady RBk-t Keresztezi a Hajdúky, Vysoká – Sušianský berek RBk-t

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

K27	Detrekőszentmiklós – Jablanc (14,64 km)	A SKCHVU014 Kis-Kárpátok közvetlen közelében	-	-
K28	Lozornó (kívül) – Stomfa (kívül) (9,56 km)	A SKCHVU014 Kis-Kárpátok közvetlen közelében	A Kis-Kárpátok CHKO közelében	Keresztezi a Stomfai-patak RBk-t
K29	Pozsony -Nivy – Pozsonyligetfalu, A Duna áthidalása vasúti közlekedéssel (6,7 km)	-	-	Keresztezi a Duna PBk-t A Sad Janka Král'a RBc közelében A Várhegy RBc közelében
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.2 cikkelye A villamosvonalak kiterjesztése és korszerűsítése)				
E1	Bosákova – Janíkov Dvor (3,55 km)	-	-	Érinti a Horvát-ág RBk-t A Draždiak RBc közelében
E2	A főrévi vonal meghosszabbítása a főrévi TIOP-ig (0,8 km)	-	-	-
E3	A pozsonyhidegkúti-károlyfalui vonal meghosszabbítása a Bory TIOP-ig (1,2 km)	-	-	-
E4	Összeköttetés a Šafárik tértől a Kassai u. keresztül a főrévi vonalba való becsatlakozással (3,2 km)	-	-	-
E5	Összeköttetés a Kassai u. – ŽST Pozsonypüspöki közt érintve a Kikötői híd melletti P + R-t és TIOP-ot (8,97 km)	Keresztezi a SKUEV0822 Kis-Dunát	-	Keresztezi a Kis-Duna NRBk-t
E6	A pozsonyszőlősi vonal meghosszabbítása a ŽST Pozsonyszőlősig (1,95 km)	-	-	A Vajnorka RBc közelében
E7	A pozsonyszőlősi és főrévi vonalak összekapcsolása	-	-	Keresztezi a Récsei patak és mellékfolyói RBk-t, Struha-patak RBk-t

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a Natura 2000 területekre	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a nemzeti rendszer védett területeire	Egyéb hatások
-----------	---------------------------------	---	---	---------------

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről				
E8	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory térségtől a VW-ig és Dévényújfaluiig, esetleges meghosszabbítása egészen Stomfáig (5,61 km)	-	-	Keresztezi Stará Mláka és mellékfolyói RBk-t
E9	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory TIOP-tól a Bory térségig (2,68 km)	-	-	Keresztezi Stará Mláka és mellékfolyói RBk-t
E10	Főrévi vonal a főrévi TIOP-tól a M.R. Štefánik repülőtérig (4,5 km)			-
E11	A récsei, pozsonyszőlősi, főrévi és verecknye-püspöki vonalak tangenciális összekötése (4,47 km)			-
E12	A récsei vasútállomásig vezető vágány			
E13	Összeköttetés a Kamenné tér és Kassai u. közt a Mlynské Nivy-n keresztül	-	-	-
Intézkedés: Javasolt intézkedések a közúti közlekedés terén (az NČ 6 cikkelye BSK újonnan kiépített és korszerűsített közútjai)				
C1	A D4-es autópálya Horvátjárfalu – dunai híd – a II/502-es útig Récsében szakasza (állapot: jelenleg építés alatt)	Keresztezi a SKUEV0295 Püspöki árteret Keresztezi a SKCHVU007 Dunai árteret Keresztezi a SKUEV0822 Kis-Dunát	Keresztezi a Dunai ártér CHKO-t A Gajc PR közvetlen közelében A Súr NPR közvetlen közelében	Keresztezi a Dunai ártér RL-t A Súr RL közvetlen közelében A Súr NRBc közvetlen közelében A Kis-Duna NRBk-t közvetlen közelében Keresztezi Topoľové hony – Csölle – Kis-Duna RBk-t A Kopáč – Csölle RBk közelében Keresztezi a pozsonyi ártér NRBc-t Keresztezi a Horvátjárfali-ágot - Bažantnica RBk
C2	R7-es autópálya Bajkalská –BSK határa – Nemesgomba szakasza (állapot: jelenleg építés alatt)	A SKUEV0295 Püspöki ártér közelében A SKCHVU007 Dunai ártér közelében	A Dunai ártér CHKO közelében A Topoľové hony PR közelében	A Dunai ártér RL közvetlen közelében Keresztezi a Duna – Kis Duna RBk-t Keresztezi a RBc Topoľové hony Keresztezi a Kopáč - Csölle RBk-t

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

C4	Új megyei közút megépítése – a Trblavina – Horvátgurab (Melegforrás) kereszteződésre való rácsatlakozással (7,24 km)	-	-	A Súr RL közvetlen közelében A Súr NRBc közelében Keresztezi a Blatiny (Saulak) RBk-t
----	--	---	---	---

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a Natura 2000 területekre	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a nemzeti rendszer védett területeire	Egyéb hatások
C5	A D1-es autópálya Pozsonyszőlő – Szenc – kelet szakasz kapacitásának növelése + a szenci csatlakozás átalakítása (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (16,47 km)	A SKUEV0089 Martinský les közelében A SKCHVU023 Úľanská mokrad' közelében	Érinti és a Súr NPR közvetlen közelében	Érinti és a Súr RL közvetlen közelében Érinti és a Súr NRBc közvetlen közelében, mely össze van kötve a Strmina – Súr – Kis-Duna NRBk-val
C6	A D1-es autópálya Szenc – Nagyszombat szakasz kapacitásának növelése (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (23,14 km)	A SKUEV0089 Martinský les közelében Keresztezi a SKCHVU023 Úľanská mokrad'ot		Keresztezi az Ördöghegy – Trnianska dolina - Dolné Čady RBk-t A Martinský berek – Senkőci berek - Vřský RBc közvetlen közelében
C7	A D2-es autópálya Lamacs – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,55 km) (állapot: UPN BSK 2013)		A Kis-Kárpátok CHKO közelében	Keresztezi Stará Mláka és mellékfolyói RBk-t
C8	A D2-es autópálya Lozornó – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,79 km)	A SKCHVU014 Kis-Kárpátok közelében	A Kis-Kárpátok CHKO közelében	Keresztezi a Stomfai-patak RBk-t Keresztezi Stará Mláka és mellékfolyói RBk-t
C9	D2-es nádasfői kereszteződése (0,25 km)	A SKUEV0219 Malina közelében	-	-
C10	D2-es szentistvánkúti kereszteződése (0,25 km)	A SKCHVU016 Záhorské Pomoravie közelében	Az Orlovské vršky PR közelében	-

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről				
C11	D2-es dunacsúni kereszteződése (0,34 km)	A SKCHVU029 Sysľovské polia közvetlen közelében A SKCHVU007 Dunai ártér közelében		Oroszvár Rusovce RBc közvetlen közelében Keresztezi a Pozsonyi ártér – Nezideri-tó RBk-t
C12	D 4-es autópálya a II/502 – Kárpátok alagút szakasza összeköttetéssel az osztrák S8-sal (állapot: környezeti hatásvizsgálatnak alávetve) (11,58 km)	Az alagutat a SKUEV0104 Homolai-Kárpátokon keresztül vezetik Az alagutat a SKCHVU014 Kis-Kárpátokon keresztül vezetik	Az alagutat a Kis-Kárpátok CHKO-n keresztül vezetik Az alagutat a Strmina PR-en keresztül vezetik	Az alagutat a Pozsonyszőlősi-völgy RBc közelében vezetik Az alagút keresztezi a Vydrica és mellékfolyói RBk-t Az alagutat a Pod Pajštúnom NRBC közvetlen közelében vezetik
C13	D4-es Dévényújfalú – SzK/Ausztria államhatára (3,17 km)	Keresztezi a SKCHVU016 Záhorské Pomoravie-t Keresztezi a SKUEV0312 Morva-folyó dévényi árterét	Keresztezi a Morva-folyó dévényi ártere CHA-t	Keresztezi a Morva-folyó ártere RL-t Keresztezi Stará Mláka és mellékfolyói RBk-t

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a Natura 2000 területekre	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a nemzeti rendszer védett területeire	Egyéb hatások
C14	R1-es gyorsforgalmi út – jövőbeli szakasz a D4-es és II/572-es út kereszteződésétől Dunahidastól délkeletre – Fél – II/510-es bekötőút – Farkashida – tovább Nyitra irányába (állapot: környezeti hatásvizsgálatnak alávetve) (38,15 km)	-	-	Keresztezi a Duna – Kis Duna RBk-t
C15	I/2-es út – Stomfa elkerülőútja (állapot: UPN BSK 2013) (4,56 km)	-	-	Keresztezi Stará Mláka és mellékfolyói RBk-t Keresztezi a Stomfai-patak RBk-t
C16	II/590-es út – Malacka elkerülőútja	A SKUEV0219 Malina közelében A SKUEV0169 Orlovské vršky közelében A SKCHVU016 Záhorské Pomoravie közelében	Az Orlovské vršky PR közelében	-

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről				
C17	I/61-es út – Pozsonyszőlős – Szenc kapacitásának növelése (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (15,28 km)	-	-	Keresztezi a Strmina – Súr – Kis-Duna NRBk-t
C18	II/502-es út – Bazin elkerülőútja (állapot: BSK, és az érintett település területfejlesztési terveinek része) (2,61 km)	A SKCHVU014 Kis-Kárpátok közelében A SKUEV0279 Súr közvetlen közelében	Keresztezi és a Súr NPR közelében	Keresztezi a Súr RL-t Keresztezi a Blatiny (Saulak) RBk-t
C19	II/502-es út – Modor elkerülőútja (állapot: BSK, és az érintett település területfejlesztési terveinek része) (7,6 km)	A SKUEV0174 Lindava közvetlen közelében A SKCHVU014 Kis-Kárpátok közvetlen közelében	-	Keresztezi az Ördöghegy – Trnianska dolina - Dolné Čady RBk-t Lindava RBc közvetlen közelében
C20A	II/503-as út kapacitásának növelése – Megyei körút létrehozása (Szenc – D1-es „Senec“ MUK – Bazin) (12,1 km)	A SKUEV0276 Kuchynská hornatina közelében A SKCHVU014 Kis-Kárpátok közelében A SKUEV0089 Martinský les közvetlen közelében	A Kis-Kárpátok CHKO közelében	Martinský berek – Senkőci berek – Vřšky RBc közvetlen közelében Keresztezi a Silard – Martinský les – Senkőci berket RBk-t
C20	II/503-es út – Baba alatti alagút (állapot: UPN BSK 2013) (12,13 km)	Keresztezi a SKUEV0276 Kuchynská hornatinát Keresztezi a SKCHVU014 Kis-Kárpátokat	Kereztezi a Kis-Kárpátok CHKO-t	Keresztezi az alpesi vándorló útvonalat Keresztezi a Dévény-tető – Strmina – Roštún NRBk-t

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a Natura 2000 területekre	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a nemzeti rendszer védett területeire	Egyéb hatások
				A Blatiny (Saulak) RBk közelében vezetve
C21	A II/510-es út elterelése Félnél (állapot: UPN BSK 2013) (3,66 km)	A SKUEV0822 Kis-Duna közvetlen közelében	-	A Kis-Duna NRBk közvetlen közelében

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről				
C22	II/505-ös út kapacitásának növelése Dévényújfalunál az OC Bory-tól északra eső területen folyó építkezések kapcsán (állapot: hatályos területrendezési határozat) (5,63 km)	-	-	Keresztezi Stará Mláka és mellékfolyói RBk-t Kamenáče RBc közelében
C23	Közúti híd Marchfeld - Erdőhát (0,354 km)	Érinti a SKUEV0314 Morva-folyót Érinti a SKCHVU016 Záhorské Pomoraviet	Érinti az Erdőhátú CHKO-t	Érinti a Morva-folyó ártere RL-t A Érinti a Morva-folyó NRBk-t
C24	Az Eisner utca meghosszabbítása (állapot: UPN BSK 2013) (3,7 km)	A SKUEV0502 Štokravská vápenka közelében	Štokravská vápenka PR közvetlen közelében	A Kamenáče RBc közelében
C25	Récse – II/502-es elterelése (Rybničná – Pri Šajbách – Récsei út) (3,95 km)	-	-	-
C26	Žabí Majer - Krasňany összekötése (1,5 km)	-	-	-
C27	Krasňany – Polianky összekötése (7,4 km)	Keresztezi a SKUEV0388 Vydricát	Keresztezi a Kis-Kárpátok CHKO-t	Keresztezi a Vydrica és mellékfolyói RBk-t
C28	Északi érintő (Pražská – Jarošova) (2,9 km)	-	-	-
C29	Pozsonyszőlős – északi és keleti elkerülőút (3,56 km)	A SKUEV0279 Súr közelében	Súr NPR közvetlen közelében	A Súr RL közelében A Súr NRBc közelében
C30	Bajkalská – a különböző szintű kereszteződések megszüntetése (1,38 km)	-	-	-
C31	Vereknye – elkerülő út a Galvani utca meghosszabbításával (3,58 km)	Keresztezi a SKUEV0822 Kis-Dunát	-	Keresztezi a Kis-Duna NRBk-t Keresztezi a Kis-sziget RBc-t A Kis-Duna – VZ Pozsonypüspöki RBk közelében
Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a Natura 2000 területekre	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a nemzeti rendszer védett területeire	Egyéb hatások
C32	Megyei út Horvátgurab (Meleg-forrás) – Bazin (5,98 km)	A SKUEV0279 Súr közvetlen közelében	A Súr NPR közvetlen közelében	A Súr RL közvetlen közelében

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről				
C33	Útépítés az I/61-s út keresztezésével, majd folytatódik Cseklész, Pozsonyivánka községek között, Tökéssziget község elkerülőútjával a D4-es kereszteződéséig (7,15 km)	A SKUEV0822 Kis-Duna közelében	-	Keresztezi a Kis-Duna NRBk-t Keresztezi a Kis-Duna – Fehér-víz RBk-t
Intézkedés: Javasolt intézkedések a vízi és légi közlekedés terén (az NČ 6 cikkelye) Megjegyzés - azok a közlekedési építkezések, amelyek biztosítják a M. R. Štefánik nemzetközi repülőtér gyors és magas szintű összeköttetését a szuperregionális és regionális közlekedési rendszerrel, a vasúti (az NČ 4.1., 4.2. cikkelye) és a közúti építkezések (az NČ 6. cikkelye) részét képezik.				
L1	DunaBUS (17 km)	Áthalad a SKCHVU007 ártéren A SKUEV0800 Dévényi-várhegy közelében A SKUEV0064 Pozsonyi ártér közelében A SKUEV2064 Pozsonyi ártér közelében A SKUEV0270 Körtvélyes közelében	A Morva-folyó dévényi ártere CHA közelében A Szláv-sziget PR közelében A Pečniansky erdő CHA közelében A Gajc PR közelében	A Dunai ártér RL-en keresztül halad át A Dévény RBC közelében A Pozsonyi ártér NRBC-n keresztül halad át A Sad Janka Kráľa RBC közelében A Duna PBk-n keresztül halad át A Szemet – Okružle RBC közelében A Sári-sziget RBC közelében

Magyarázat: OO – intézkedés megjelölése, CHA – védett hely, NPR – nemzeti természeti rezervátum, PR – természeti rezervátum, CHKO – védett terület, RL – Ramsari terület, PBk – provinciális jellegű biokorridor, NBk – szubregionális jellegű biokorridor, RBk – regionális jellegű biokorridor, NBc – szubregionális jellegű biocentrum, RBc – regionális jellegű biocentrum

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Valószínű, hogy a RPUM BSK javasolt intézkedései közül néhány, a közlekedési infrastruktúra befejezését illetően, negatív hatással lesz a Natura 2000 területekre, a védett területek országos rendszerére, a védett fajokra, a biológiai sokféleségre, a vándorlásra a tájon keresztül, az ÚSES elemeire, a tájra és az értékes tájelemekre. A közlekedési infrastruktúra befejezésére javasolt következő intézkedések lesznek jelentős hatással a természet- és tájvédelem elemeire: C1, C2, C6, C12, C13, C18, C19, C20, C20A, K2, K3, K18, K20, K24, K26. A RPUM BSK szintjén azonban nem lehet egyértelműen meghatározni a jelentős negatív hatásokat. A RPUM BSK meghatározza az alapvető stratégiai célokat a közlekedés területén azok műszaki megoldása nélkül. A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által meghatározott sajátos technikai megoldás és a természeti viszonyok ismerete alapján, a tervezett tevékenység külön hatásvizsgálatával elvégzik egy adott javasolt közlekedési infrastruktúrális intézkedés várható hatásainak átfogó értékelését, amely jelentős hatással van a természet- és tájvédelem elemeire. Az élőhelyekről szóló irányelv értelmében minden olyan javasolt terv vagy projekt hatásának, amely jelentős következménnyel járhat a Natura 2000 területekre, a tevékenység engedélyezése előtt megfelelő értékelési mechanizmuson kell keresztül mennie. A megfelelő értékelés eredménye képezi az ezt követő engedélyezés alapját.

IV.1.5. A felszíni és a felszín alatti vizekre gyakorolt hatások

A jelenlegi közlekedési hálózat hatásai elsősorban a hidromorfológiai viszonyok (technikai beavatkozások, amelyek befolyásolják a vízfolyás medrének profilját), a felszíni folyamatok rendszerének (a víz elfolyásának felgyorsítása a vidékről és az árvízhelyzetek lefolyásának romlása), valamint a felszíni vízfolyások minőségének (az útfelületre befogott csapadékvíz kieresztése és elvezetése) befolyásolásánál jelentkeznek. A forgalom intenzitásának, motorizáció mértékének növekedésével megnő a közúti járművek esetleges baleseteinek kockázata, amely során kiszivároghat a járművek üzemanyaga, ill. olyan szállított anyagok, amelyek a vízügyi törvény alapján szennyező anyagoknak minősülnek.

A RPUM BSK által javasolt, a közlekedési infrastruktúra kiépítését érintő intézkedések közül néhány potenciális területi konfliktusban van olyan térségekkel, amelyekre specifikus vízvédelmet alkalmaznak (Csallóköz CHVO, a vízkészletek, az ásványi és gyógyvízkészletek védőövezetei). Ezeknek a területeknek saját védelmi rendjük van (higiéniai védőövezetek), pl. a vízhasználat korlátozása, a szennyezett szennyvíz kibocsátásának tilalma, szigorúbb hulladékgazdálkodási rendszer vagy szigorúbb rendszer a köoolajtermékek szállítására.

A közlekedési infrastruktúra befejezésére javasolt következő intézkedések jelentős hatással lesznek azokra a területekre, amelyekre specifikus vízvédelmet alkalmaznak: C1, C2, C6, C14, C20, C21, C31, K1, K3, K12, K13, K21, K26, E5. A RPUM BSK szintjén nem lehet egyértelműen meghatározni a vízkészletek rendszerére és minőségére gyakorolt jelentős negatív hatásokat. A RPUM BSK meghatározza az alapvető stratégiai célokat a közlekedés területén, azok műszaki megoldása nélkül. Egy konkrét javasolt közlekedési infrastruktúra-intézkedés átfogó értékelése a vízkészletekre gyakorolt jelentős hatások szempontjából egy műszaki elemzés és a hidrogeológiai felmérés eredményei alapján lehetséges, amelyet a PD feldolgozásán belül oldanak meg.

80-as táblázat: A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra összeütközése olyan területekkel, amelyekre specifikus vízvédelmet alkalmaznak, és amelyekre potenciálisan hatással lehetnek

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra összeütközése olyan területekkel, amelyekre specifikus vízvédelmet alkalmaznak, és amelyekre potenciálisan hatással lehetnek
-----------	---------------------------------	---

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.1 cikkelye A vasúti közlekedés fő építkezései)		
K1	A Pozsony-Újváros - Dunaszerdahely vasútvonal megengedett teljesítményének részleges növekedése, különös tekintettel a főrévi elágazás építésére, a Nové Košariská vasútállomás teherszállításra szolgáló közlekedési vágányának rekonstrukciója (10,62 km)	A Csallóköz CHVO-n halad át
Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra összeütközése olyan területekkel, amelyekre specifikus vízvédelmet alkalmaznak, és amelyekre potenciálisan hatással lehetnek
K3	A 110-es Dévényújfalu (kívül) - Jókút vasútvonal korszerűsítése két szakaszban, míg az első szakasz Malackáig tartana (24,33 km).	Áthalad a Detrekőcsütörtök-Lab vízkészlet II. szintű védőkörzetén. A Malacka környéki Malina és Balázy patakokon vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
K7	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal terhelhetőségének részleges növelése (46,14 km)	Ásványi források közelsége – A három pilótánál, Gyógyforrás Szentgyörgyön
K7A	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal kapacitásának növelése (46,14 km)	
K12	Újváros (kívül) – Pozsonypüspöki kapacitásának növelése (8,3 km)	A Csallóköz CHVO-n halad át
K13	Pozsonypüspöki – Úszor – Dunaszerdahely (Somorjára vezető vonallal is) kapacitásának növelése (17,62 km)	A Csallóköz CHVO-n halad át Áthalad a Čilistovi természetes gyógyforrás II. OP-n
K16	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony-Récse/Pozsonyszőlős (7,18 km)	A PO - Récse környéki Homok, Bánya-patakok és a Pántoch-on vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
K17	Pozsony – Pozsonyszőlős letérő - Pozsony – Pozsonyszőlős (5,53 km)	A PO - Récse környéki Homok, Bánya-patakok és a Pántoch-on vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
K20	Pozsony – Pozsonyszőlős (kívül) – Horvátgurab – Bazin (13,8 km)	A horvátgurabi FGB-1/A geotermális furat közelében
K21	Pozsony - Pozsonyligetfalu – Oroszvár –HU államhatára (14,7 km)	A oroszvári VZ közelében
K25	Dévényi-tó – Stomfa, ill. alternatív vonalvezetés Bory és Stomfa közt (6,56 km)	A Stomfa környéki Mlaka folyamán vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
K26	Bazin - Modor - Szomolány (29,37 km)	A csesztei vízkészlet közelében A Szentgyörgy környéki Szentgyörgy-patakon vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.2 cikkelye A villamosvonalak kiterjesztése és korszerűsítése)		
E5	Összeköttetés a Kassai u. – ŽST Pozsonypüspöki közt érintve a Kikötői híd melletti P + R-t és TIOP-ot (8,97 km)	A Csallóköz CHVO-n halad át
E6	A pozsonyszőlősi vonal meghosszabbítása a ŽST Pozsonyszőlősig (1,95 km)	A PO - Récse környéki Homok, Bánya-patakok és a Pántoch-on vannak szakaszok, amelyeken

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
E7	A pozsonyszőlősi és főrévi vonalak összekapcsolása	valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
E8	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory térségtől a VW-ig és Dévényújfaluiig, esetleges meghosszabbítása egészen Stomfáig (5,61 km)	A PO - Lamacs környéki Lamacs-patakon vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
Intézkedés: Javasolt intézkedések a közúti közlekedés terén (az NC 6 cikkelye BSK újonnan kiépített és korszerűsített közútjai)		
C1	A D4-es autópálya Horvátjářfalu – dunai híd – a II/502-es útig Récsében szakasza (állapot: jelenleg építés alatt)	A Csallóköz CHVO-n halad át

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra összeütközése olyan területekkel, amelyekre specifikus vízvédelmet alkalmaznak, és amelyekre potenciálisan hatással lehetnek
C2	R7-es autópálya Bajkalská –BSK határa – Nemesgomba szakasza (állapot: jelenleg építés alatt)	A Csallóköz CHVO-n halad át Áthalad a Čilistovi természetes gyógyforrás II. OP-n
C4	Új megyei közút megépítése – a Trblavina – Horvátgurab (Meleg-forrás) kereszteződésre való rácsatlakozással (7,24 km)	A horvátgurabi FGB – 1, FGB - 1A furatok közelében
C6	A D1-es autópálya Szenc – Nagyszombat szakasz kapacitásának növelése (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (23,14 km)	A Pozsonybódogfa vízkészlet II. szintű védőkörzetének közelében
C7	A D2-es autópálya Lamacs – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,55 km) (állapot: UPN BSK 2013)	A Pozsonybeszterce környéki Vápenický- és Lamacs-patakokon vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
C8	A D2-es autópálya Lozornó – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,79 km)	A Stomfa környéki Stomfai-patak közelében és a Mlaka folyamán vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
C12	D 4-es autópálya a II/502 – Kárpátok alagút szakasza összeköttetéssel az osztrák S8-sal (állapot: környezeti hatásvizsgálatnak alávetve) (11,58 km)	A Pod hradom, Volavec, Medené Hámre, Pajštúnka vyvieračka vízkészletek II. szintű védőkörzeteinek közelében A Pozsonyborostyánkő környéki Stomfai-patakon vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
C14	R1-es gyorsforgalmi út – jövőbeli szakasz a D4-es és II/572-es út kereszteződésétől Dunahidastól délkeletre – Fél – II/510-es bekötőút – Farkashida – tovább Nyitra irányába (állapot: környezeti hatásvizsgálatnak alávetve) (38,15 km)	A Csallóköz CHVO-n halad át
C15	I/2-es út – Stomfa elkerülőútja (állapot: UPN BSK 2013) (4,56 km)	A Stomfa környéki Stomfai-patak közelében és a Mlaka folyamán vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
C18	II/502-es út – Bazin elkerülőútja (állapot: BSK, és az érintett település területfejlesztési terveinek része) (2,61 km)	Ásványi források közelsége – A három pilótánál, Gyógyforrás Szentgyörgyön A Szentgyörgy környéki Szentgyörgy-patakon vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
C20A	II/503-as út kapacitásának növelése – Megyei körút létrehozása (Szenc – D1-es „Senec” MUK – Bazin) (12,1 km)	A Bazin környéki Calja és Blatina folyamokon vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
C20	II/503-es út – Baba alatti alagút (állapot: UPN BSK 2013) (12,13 km)	Áthalad a Rybníček, Vápenka, Kňazove diery vízkészletek II. szintű védőkörzeteinek közelében A Bazin környéki Calja és Blatina folyamokon vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
C22	II/505-ös út kapacitásának növelése Dévényújfalunál az OC Bory-tól északra eső területen folyó építkezések kapcsán (állapot: hatályos területrendezési határozat) (5,63 km)	A PO - Lamacs környéki Lamacs-patakon vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
C21	A II/510-es út elterelése Félnél (állapot: UPN BSK 2013) (3,66 km)	A Csallóköz CHVO-n halad át
Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra összeütközése olyan területekkel, amelyekre specifikus vízvédelmet alkalmaznak, és amelyekre potenciálisan hatással lehetnek
C24	Az Eisner utca meghosszabbítása (állapot: UPN BSK 2013) (3,7 km)	A PO - Lamacs környéki Lamacs-patakon vannak szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély
C31	Vereknye – elkerülő út a Galvani utca meghosszabbításával (3,58 km)	A Csallóköz CHVO-n halad át
Intézkedés: Javasolt intézkedések a vízi és légi közlekedés terén (az NČ 6 cikkelye) Megjegyzés - azok a közlekedési építkezések, amelyek biztosítják a M. R. Štefánik nemzetközi repülőtér gyors és magas szintű összeköttetését a szuperregionális és regionális közlekedési rendszerrel, a vasúti (az NČ 4.1., 4.2. cikkelye) és a közúti építkezések (az NČ 6. cikkelye) részét képezik.		
L1	DunaBUS (17 km)	Átfedés a Sihot', Oroszvár – Ostrovné lúčky – Mokrad' vízkészletek II. szintű PHO-jával A Csallóköz védett vízgazdasági területén (CHVO) halad át

A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra kiépítése és üzemeltetése hatással lesz a felszíni és a felszín alatti vizekre, a hatások mértéke a konkrét természeti feltételektől és a közlekedési szerkezet műszaki megoldásától függ.

A vízfolyamok közelében lévő közlekedési építmények építése és üzemeltetése összefügg a a hidromorfológiai viszonyok (technikai beavatkozások, amelyek befolyásolják a vízfolyás medrének profilját), a felszíni folyamok rendszerének, valamint a felszíni vízfolyások minőségének befolyásolásával.

A forgalmi szerkezet teste csökkentheti az áramlási profilt, és akadályt jelenthet a nagy víztömegek elfolyásában, amelyet tiszteletben kell tartani az építmények elhelyezésekor és a műszaki megoldás kiválasztásakor is. Az árvizek romlásához hozzájárulhatnak az erdők esetleges elfoglalása és töredezettsége, ami csökkenti azok árvízvédelmi funkcióját. Az új közlekedési folyosók, parkolók (P + R, B + R, K + R), TIOP-ok tervezését (amelyeket az NČ 4., 6., 11.1., 11.2., 11.3., 11.4. cikkelyeiben javasolnak) úgy kell kivitelezni, hogy ne következzen be az érintett vízfolyam

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

áramlási profiljának csökkenése, hogy ne akadályozza a nagy vizek elfolyását. A vizsgált területen átfolyó folyamokon vannak olyan szakaszok, amelyeken valószínűsíthetően jelentős az árvízveszély, mégpedig a Konyha, Malacka, Egyházhely, Pozsonyalmás, Pozsonyborostyánkő, Stomfa, PO-Pozsonybeszterce, PO - Lamacs, Récsé, Bazin, Limbak, Szentgyörgy, Ottóvölgy településeken. Ezeknek a szakaszoknak a közelében a következőket javasolják: C7, C12, C15, C18, C20A, C22, K3, K16, K17, K25, K26, E6, E7, E8.

A felszíni folyamatok rendszerét és minőségét elsősorban az útfelületen felfogott csapadék kibocsátása befolyásolja. Az utak felszínéről lefolyó csapadékot olajleválasztókban (ORL) tisztítják át, amelyek biztosítják a hordalékok (oldatlan anyagok) és az úszó anyagok (kőolajszármazékok) mechanikus eltávolítását, mielőtt azokat kiengedik a befogadó folyamatba. Az oldatlan anyagok sokféle szennyező anyag elnyelői, és a szennyezés nagy része hozzájuk kapcsolódik.

A csapadék elvezetése a megerősített felületekről a befogadó folyamatba felgyorsítja a víz kiáramlását a tájból, megváltoztatja az áramlási körülményeket, növeli a vízeróziót és rontja az árvízhelyzetek menetét. Az útfelületről elvezetett csapadékot vissza kell juttatni a környezet természetes vízkeringésébe. Ezeknek a vizeknek a vízkörforgásba történő újonnan beillesztése a környezet védelme és a környező ökoszisztéma legalább a jelenlegi állapotban való megőrzésének érdekében szükséges. A javasolt közlekedési infrastruktúra megerősített felületein felfogott csapadék kezelésének tervezésénél figyelembe kell venni a helyi földtani és hidrogeológiai viszonyokat. Azokon a területeken, ahol ez lehetséges, előnyben kell részesíteni a csapadék beszivárgását a kőzetrétegbe. Vízfolyásba történő elvezetés esetén fel kell mérni az áramlást a kezelt csapadék tetőzésének lehetősége szempontjából.

A felszín alatti vízrendszerre gyakorolt hatásokat tekintve csökkenhet a talajvízszint, valamint befolyásolható a talajvízkészletek és a vízrendszertől függő élőhelyek bősége (különösen alagutak és vajatok építéskor).

A vízi környezetbe való interferencia szempontjából a vonalszerű szerkezetek gyakran jelentős változásokat okozhatnak a környezetben. Az épület tervezésének és a megfelelő intézkedések végrehajtásának megfelelő megközelítése megszüntetheti a negatív hatásokat. Egy adott javasolt közlekedési infrastruktúra-intézkedés várható hatásainak átfogó értékelése egy műszaki elemzés, valamint a PD feldolgozásán belül elvégzendő mérnökgeológiai és hidrogeológiai felmérés eredményei alapján lehetséges.

A felszíni és a felszín alatti vizekre gyakorolt hatásokra számíthatunk a vízi közlekedésben, különösen az új vízi utak és kikötők építésével vagy rekonstrukciójával kapcsolatos intézkedések végrehajtása kapcsán is (az NČ 10. cikkelyében javasoltak).

A javasolt RPUM BSK közlekedési infrastruktúrájának kiépítése és üzemeltetése nem állít fel szigorú követelményeket a vízigénnyel szemben. A vízigény hatása a felszín alatti vagy a felszíni vizek mennyiségére nem jelentős.

A RPUM BSK olyan intézkedéseket tartalmaz, amelyek hozzájárulnak a közlekedési rendszer hatékonyságához és optimalizálásához, amivel csökkenthető a közlekedési balesetek száma, amelyeknél kiszivároghat a járművek üzemanyaga, ill. a szállított anyagok, és a közetkörnyezet ill. víztestek szennyeződését okozhatják. A közúti biztonság növelését célzó konkrét intézkedéseket az NČ a Közúti biztonság című 15.4 cikkelye tartalmazza. A BSK területén több olyan terület található, amely fontos ivóvízkészletként szolgál (különösen a Csallóköz CHVO). Ezek az ivóvízforrások negyedkori üledékekhez, folyami kavicsokhoz és homokhoz kötődnek, amelyek a neogén agyagos-homok rétegein rakódtak le. A kavicsokban és homokban lévő víztartalékok a Duna és mellékfolyói felszíni vizeiből is feltöltődnek, amelyeket keresztez a meglévő és javasolt közlekedési infrastruktúra (C1, C2, C6, C14, C20, C21, C31, K1, K3, K12, K13, K21, K26, E5). Ez egy sérülékeny környezet, amelyben a szennyezőanyagok véletlen kibocsátása súlyos, hosszan tartó károsodást okozna a természetes vizek minőségében. Ezért az egyes közlekedési építmények

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

üzemeltetőinek vészhelyzeti terveket kell készíteniük a vízkészletek higiéniai védelmi zónájában áthaladó szakaszokra, amelyekben a szivárgások kiküszöbölésére szolgáló intézkedések menetét írják le. A szennyezőanyagok véletlenszerű kibocsátásának gyors és hatékony megszüntetése megakadályozza a szennyezés terjedését.

IV.1.6. Hatások a kőzetekre, ásványi anyagokra, geológiai rizikókra

Az RPK BSK által javasolt TIOP közlekedési infrastruktúra kiépítése (az NČ 4., 6., 11.1., 11.2., 11.3., 11.4. cikkelyében javasoltak) közvetlen hatással lesz a kőzetekre, különösen az alagutak, töltések és vágatok építésénél. Megtörténhet a lejtő stabilitásának megbontása, földcsuszamlások előidézése, az erózió és lemállás felgyorsulása vagy a kőzetek beszennyeződése. A terület lejtőmozgásokra való hajlamának térképe (<https://apl.geology.sk/atlassd/>) szerint BSK területén a stabil területek dominálnak. Számos többpontos lejtőmozgást is észleltek a környéken: Dévényújfalu, Károlyfalu, Szőlőhegy, Senkőc, Kárpáthalas, Cseszte, Széleskút. A lejtésdeformációk által okozott legnagyobb hatás a Bazini járást érte. A potenciálisan instabil területeken vagy azok közelében a következő infrastrukturális intézkedéseket javasolják: C7, C8, C12, C13, C15, C18, C20, C20A, C27, C28, K2, K3, K4, K5, K6, K7, K16, K22, K23, K24, K25, K26, K28, E7.

A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra közvetett hatása a nyersanyagok kitermelése és a kapcsolódó földmunkák megnyitása, a meglévő kőbányákban történő fokozott kitermelés (elsősorban az alföldi területeken javasolt közlekedési infrastruktúra vonatkozásában), valamint a földmunkákból származó többletanyagok elhelyezése (főként az alagút által vezetett közlekedési infrastruktúra vonatkozásában a dombvidékeken, felföldeken és alacsonyabb hegységek területén).

Egy adott javasolt közlekedési infrastruktúra-intézkedés várható hatásainak átfogó értékelése egy műszaki elemzés, valamint a PD feldolgozásán belül elvégzendő mérnökgeológiai és hidrogeológiai felmérés eredményei alapján lehetséges. A műszaki megoldásnál ki kell választani a töltések megfelelő kialakítását a kiásott föld maximális kihasználásának céljából, a geotechnikai intézkedéseket pedig úgy kell megtervezni, hogy minimalizálják az alkalmatlan altalaj cseréjének szükségességét. A javasolt közlekedési infrastruktúra töltéseinek és vágatainak optimális lejtését az IGHP és a stabilitási értékelések eredményei alapján határozzák meg. A projektmegoldásokon belül figyelembe kell venni a szélsőséges csapadékjelenségekkel és árvizekkel járó kumulatív hatás kockázatát is. Az építkezés során felhalmozott föld felhasználásának köszönhetően csökken az új anyagok kitermelésének szükségessége, és egyúttal megszűnik a nem megfelelő föld ártalmatlanításának igénye is. Ez csökkenti az anyagszállítással kapcsolatban támasztott igényeket is, ami az alacsonyabb zajterhelésben, szálló porban és kibocsátásban nyilvánul meg. Ezen tényezők szinergikus hatása védi a környezetet és pozitívan befolyásolja az életminőséget.

81-es táblázat: A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra összeütközése olyan területekkel, amelyekre specifikus kőzetvédelmet alkalmaznak, és amelyekre potenciálisan hatással lehetnek

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra összeütközése olyan területekkel, amelyekre specifikus kőzetvédelmet alkalmaznak, és amelyekre potenciálisan hatással lehetnek
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.1 cikkelye A vasúti közlekedés fő építkezései)		
K2	A vasútvonal villamosítása a Dévényújfalu - Marchegg szakaszon (5,89 km)	Dévényújfalutól-tól északra potenciálisan instabil területek találhatóak, aktív földcsuszamlást is regisztráltak. Dévényújfalu felett északra egy kizárólagos lelőhely található - CHLÚ és DP a téglá alapanyagaihoz, melynek bányászatát leállították

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
K3	A 110-es Dévényújfalú (kívül) - Jókút vasútvonal korszerűsítése két szakaszban, míg az első szakasz Malackáig tartana (24,33 km).	Stomfa nyugati szélén potenciálisan instabil területek találhatók Dévényújfalutól-tól északra potenciálisan instabil területek találhatók, aktív földcsuszamlást is regisztráltak. Pozsonyávod, Detrekőcsütörtök környékén kizárólagos lelőhelyek találhatók - CHLÚ + DP Láb energetikai nyersanyagokkal, némelyiket bányásszák, némelyik bányászatát leállították Dévényújfalú felett északra egy kizárólagos lelőhely található - CHLÚ és DP a téglá alapanyagaihoz, melynek bányászatát leállították
K4	A ŽST pozsonyi főpályaudvar korszerűsítése (0,8 km)	Szőlőhegy környékén potenciálisan instabil területek és instabil területek találhatók, aktív földcsuszamlást is regisztráltak
K5	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony- Újváros 2. vágánya (3,5 km)	Szőlőhegy környékén potenciálisan instabil területek és instabil területek találhatók, aktív földcsuszamlást is regisztráltak
K6	A Dévényújfalú - Pozsony – Lamacs szakasz korszerűsítése (8,02 km)	Dévényújfalutól-tól délre potenciálisan instabil területek találhatók, aktív földcsuszamlást is regisztráltak
K7	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal terhelhetőségének részleges növelése (46,14 km)	Bazintól délre potenciálisan instabil területek találhatók Potenciálisan instabil területek a Kis-Kárpátok lejtői is, amelyek alatt vasúti vágány vezet Bazin beépített területétől délre egy kizárólagos CHLÚ és DP lelőhely található a téglá alapanyagaihoz
K8	Részleges intézkedések a Pozsonyszőlős – Szenc vonal terhelhetőségének növelésére (15,65 km)	A Pozsonyszőlősi-tónál egy nem kizárólagos ásványi lelőhely található a kavicsoshomokra és homokra, melynek bányászatát leállították
K16	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony-Récse/Pozsonyszőlős (7,18 km)	Potenciálisan instabil területek a Kis-Kárpátok lejtői is, amelyek alatt vezet a vasúti vágány Szőlőhegy környékén potenciálisan instabil területek és instabil területek találhatók, aktív és passzív földcsuszamlást is regisztráltak

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra összeütközése olyan területekkel, amelyekre specifikus kőzetvédelmet alkalmaznak, és amelyekre potenciálisan hatással lehetnek
K22	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) - Lamacs (kívül) szakasz kapacitásának növelése (5,37 km)	Szőlőhegy környékén potenciálisan instabil területek és instabil területek találhatók, aktív és passzív földcsuszamlást is regisztráltak
K23	Pozsony – Lamacs – Dévényújfalú szakasz kapacitásának növelése (8,02 km)	Dévényújfalutól-tól délre potenciálisan instabil területek találhatók, aktív földcsuszamlást is regisztráltak
K24	Dévényújfalú (kívül) – AT államhatár szakasz kapacitásának növelése (3,5 km)	Dévényújfalutól-tól északra potenciálisan instabil területek találhatók, aktív földcsuszamlást is regisztráltak Dévényújfalú felett északra egy kizárólagos lelőhely található - CHLÚ és DP a téglá alapanyagai, melynek bányászatát leállították

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
K25	Dévényi-tó – Stomfa, ill. alternatív vonalvezetés Bory és Stomfa közt (6,56 km)	Stomfa nyugati szélén potenciálisan instabil területek találhatók, aktív és passzív földcsuszamlást is regisztráltak
K26	Bazin - Modor - Szomolány (29,37 km)	Potenciálisan instabil területek találhatók Cseszte, Trazníkov, Gidrafűrész, Smolenická Nová Ves környékén
K28	Lozornó (kívül) – Stomfa (kívül) (9,56 km)	Stomfa nyugati szélén potenciálisan instabil területek találhatók, aktív földcsuszamlásokat is regisztráltak
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.2 cikkelye A villamosvonalak kiterjesztése és korszerűsítése)		
E6	A pozsonyszőlősi vonal meghosszabbítása a ŽST Pozsonyszőlősig (1,95 km)	A Pozsonyszőlősi-tónál egy nem kizárólagos ásványi lelőhely található a kavicsoshomokra és homokra, melynek bányászatát leállították
E7	A pozsonyszőlősi és főrévi vonalak összekapcsolása	Récse fölött északra potenciálisan instabil területek találhatók
Intézkedés: Javasolt intézkedések a közúti közlekedés terén (az NČ 6 cikkelye BSK újonnan kiépített és korszerűsített közútjai)		
C7	A D2-es autópálya Lamacs – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,55 km) (állapot: UPN BSK 2013)	Stomfa beépített nyugati szélén potenciálisan instabil területek találhatók, aktív földcsuszamlásokat is regisztráltak
C8	A D2-es autópálya Lozornó – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,79 km)	Stomfa beépített nyugati szélén és ingatlan-nyilvántartási területének ÉNY-i szélén potenciálisan instabil területek találhatók, aktív földcsuszamlást is regisztráltak
C12	D 4-es autópálya a II/502 – Kárpátok alagút szakasza összeköttetéssel az osztrák S8-sal (állapot: környezeti hatásvizsgálatnak alávetve) (11,58 km)	Récse fölött északra potenciálisan instabil területek találhatók
C13	D4-es Dévényújfalutól – SzK/Ausztria államhatára (3,17 km)	Dévényújfalutól-tól északra potenciálisan instabil területek találhatók, aktív földcsuszamlást is regisztráltak.
C15	I/2-es út – Stomfa elkerülőútja (állapot: UPN BSK 2013) (4,56 km)	Stomfa beépített nyugati szélén és ingatlan-nyilvántartási területének ÉNY-i szélén potenciálisan instabil területek találhatók, aktív földcsuszamlást is regisztráltak
C16	II/590-es út – Malacka elkerülőútja	Malacka felett ÉK-re SV kizárólagos CHLÚ és CHÚ lelőhelyek találhatók energetikai nyersanyagokkal
C18	II/502-es út – Bazin elkerülőútja (állapot: BSK, és az érintett település területfejlesztési terveinek része) (2,61 km)	Bazin alatt délre potenciálisan instabil területek találhatók Bazin alatt délre egy CHLÚ található – téglalapanyagait bányásszák, valamint egy kizárólagos lelőhely – DP
Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	A RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra összeütközése olyan területekkel, amelyekre specifikus kőzetvédelmet alkalmaznak, és amelyekre potenciálisan hatással lehetnek
C20A	II/503-as út kapacitásának növelése – Megyei körút létrehozása (Szenc – D1-es „Senec” MUK – Bazin) (12,1 km)	Bazin alatt délre potenciálisan instabil területek találhatók

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE		2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről		
C20	II/503-es út – Baba alatti alagút (állapot: UPN BSK 2013) (12,13 km)	Bazin felett ÉNy-ra potenciálisan instabil területek találhatóak Baba alatt keletre a meglévő útnál egy pontos aktív és potenciónalis földcsuszamlást is regisztrálnak Bazin felett ÉNy-ra kizárólagos lelőhelyek – CHLÚ, kizárólagos lelőhelyek – DP találhatóak arany- és antimónércsekkel – némelyik lelőhely tartálékait feltételezhetően kiaknázzák Stomfa felett É-ra kizárólagos lelőhelyek – CHLÚ, kizárólagos lelőhelyek – DP Cajla találhatóak építési kavicsal (mészke), melynek bányászata leállították
C27	Krasňany – Polianky összekötése (7,4 km)	A Récse és Újváros nyugati részén lévő lejtők potenciálisan instabil területek
C28	Északi érintő (Pražská – Jarošova) (2,9 km)	Szólőhegy környékén lévő lejtő Svahy potenciálisan instabil területek és instabil területek is, aktív földcsuszamlást is regisztráltak

A RPUM BSK által javasolt sajátos közlekedési infrastruktúra tervezési javaslatain belül meg kell oldani az ütközést a nyersanyag lelőhelyekkel (<http://apl.geology.sk/geofond/loziska2/>), feltárási területekkel (<http://apl.geology.sk/mapportal/#/aplikacia/38>), jelentős földrajzi helyekkel (http://apl.geology.sk/g_vgl/), régi bányászati és bányászati munkákkal (<http://apl.geology.sk/geofond/sbd/>), a Hulladéklerakók Nyilvántartásában bejegyzett hulladéklerakókkal (<http://apl.geology.sk/skladky/>), a Környezeti Terhek Információs Rendszerében bejegyzett környezeti terhekkkel (<http://envirozataze.enviroportal.sk/>).

A RPUM BSK olyan intézkedéseket tartalmaz, amelyek hozzájárulnak a közlekedési rendszer hatékonyságához és optimalizálásához, miközben csökkentik a közlekedési balesetek számát, amelyek során kiszivároghat a járművek üzemanyaga, ill. a szállított anyagok, és szennyeződést okozhatnak a talajban, a közetrétegekben.

IV.1.7. Hatások a talajra

A RPUM BSK-ban javasolt legtöbb közlekedési építkezés megvalósítása a mezőgazdasági és erdőterületek állandó és ideiglenes elfoglalásával, a megművelt területek integritásának megzavarásával jár. Ideiglenes földhasználati helyeken (bekötő utak, kezelési területek, építési udvarok, humuszos hulladéklerakók stb.) a nehézgépek miatt talajromlás és talajtömörödés következik be, valamint talajszennyeződés is előfordulhat.

Pozsony megye Szlovákia legmagasabb talajkitermelési potenciállal rendelkező megyéi közé tartozik.

A javasolt közlekedési folyosók többségének, parkolóknak (P + R, B + R, K + R), TIOP-oknak a kiépítése (az NČ 4., 6., 11.1., 11.2., 11.3., 11.4. cikkelyeiben javasoltat) az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajait is érinti, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek. A RPUM BSK nem ajánlja a javasolt közlekedési folyosók és azok műszaki megoldásainak konkrét területi kezelését, az értékelés szempontjából a feltételezett útvonalakat használták. Ezért az egyes talajkategóriák elfoglalásának számítása nagyon pontatlan lenne. A közlekedési folyosókat úgy kell megtervezni, hogy minimalizálják a legkiválóbb minőségű talajok elfoglalását, minimalizálják a kompakt erdőtürelések megzavarását, korlátozzák az építkezés során a talajromlás kockázatát és a talajszennyezés lehetséges kockázatait a közlekedési hálózat építése és üzemeltetése során, és korlátozzák a beavatkozást védőerdőkbe és különleges rendeltetésű erdőkbe. Egy adott javasolt közlekedési infrastruktúra-intézkedés várható hatásainak átfogó értékelése a PD feldolgozásán belül elvégzendő műszaki elemzés, valamint pedológiai, mérnökgeológiai és hidrogeológiai kutatások eredményei alapján lehetséges.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Az alábbi táblázat mutatja a javasolt közlekedési folyosók hosszát, melyek az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajain haladnak át, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, valamint a védőerdőkön. A leghosszabb távolságon a legjobb minőségű talajokon a következő javasolt intézkedések vezetnek: K3, K7, K7A, K8, K11, K20, K21, K26, K27, C1, C2, C8, C14.

82-es táblázat: A javasolt RPUM BSK közlekedési infrastruktúrájának összeütközései az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajaival, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, valamint a védőerdőkkel

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajain, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, áthaladó útszakaszok hossza [m]	az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajain, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, áthaladó útszakaszok hosszának %	Védőerdőkön áthaladó útszakaszok hossza [m]	Védőerdőkön áthaladó útszakaszok hosszának % [%]
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NC 4.1 cikkelye A vasúti közlekedés fő építkezései)					
K1	A Pozsony-Újváros - Dunaszerdahely vasútvonal megengedett teljesítményének részleges növekedése, különös tekintettel a főrévi leágazás építésére, a Nové Košariská vasútállomás teherszállításra szolgáló közlekedési vágányának rekonstrukciója (10,62 km)	4 450	41,9	-	
K2	A vasútvonal villamosítása a Dévényújfalú - Marchegg szakaszon (5,89 km)	1 120	19,0	-	
K3	A 110-es Dévényújfalú (kívül) - Jókút vasútvonal korszerűsítése két szakaszban, míg az első szakasz Malackáig tartana (24,33 km).	8 140	33,5	az 1 120 hossza közelében	4,6
K4	A ŽST pozsonyi főpályaudvar korszerűsítése (0,8 km)	-	-	-	
K5	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony- Újváros 2. vágánya (3,5 km)	960	27,4	-	
K6	A Dévényújfalú - Pozsony – Lamacs szakasz korszerűsítése (8,02 km)	1 160	14,5	-	
K7	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal terhelhetőségének részleges növelése (46,14 km)	8 080	17,5	-	
K7A	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal kapacitásának növelése (46,14 km)				
K8	Részleges intézkedések a Pozsonyszőlős – Szenc vonal terhelhetőségének növelésére (15,65 km)	8 200	52,4	-	

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
K9	A Vinohrady/előváros átszállási csomópont átépítése (0,6 km)	-	-	-	
K10	ŽST ÚNS korszerűsítése (0,5 km)	500	100,0	-	
K11	A 130-as PO – Szenc – Galánta – Érsekújvár – Párkány vasúti vonal korszerűsítése (134,9 km)	8 200	6,1	-	
K12	Újváros (kívül) – Pozsonypüspöki kapacitásának növelése (8,3 km)	4 450	53,6	-	

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajain, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, áthaladó útszakaszok hossza [m]	az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajain, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, áthaladó útszakaszok hosszának %	Védőerdőkön áthaladó útszakaszok hossza [m]	Védőerdőkön áthaladó útszakaszok hosszának % [%]
K13	Pozsonypüspöki – Úszor – Dunaszerdahely (Somorjára vezető vonallal is) kapacitásának növelése (17,62 km)	4 000	22,7	150	0,9
K14	Pozsonyligetfalu (kívül) – AT határa kapacitásának növelése (1,7 km)	400	23,5	-	
K15	A M.R. Štefánik repülőtér összekötése egy új vonalszakasszal (12,6 km)	2 920	23,2	-	
K16	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony-Réce/Pozsonyszőlős (7,18 km)	2 000	27,9	-	
K17	Pozsony – Pozsonyszőlős letérő - Pozsony – Pozsonyszőlős (5,53 km)	-	-	-	
K18	Pozsony - Újváros (kívül) – Pozsony - Pozsonyligetfalu (10,7 km)	900	8,4	-	
K19	Pozsony előváros –Pozsony-Filiálka – Pozsony -Nivy (2,3 km)	-	-	-	
K20	Pozsony – Pozsonyszőlős (kívül) – Horvátgurab – Bazin (13,8 km)	5 000	36,2	-	
K21	Pozsony - Pozsonyligetfalu – Oroszvár – HU államhatára (14,7 km)	5 320	36,2	-	
K22	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) - Lamacs (kívül) szakasz kapacitásának növelése (5,37 km)	-	-	-	
K23	Pozsony – Lamacs – Dévényújfalú szakasz kapacitásának növelése (8,02 km)	1 160	14,5	-	
K24	Dévényújfalú (kívül) – AT államhatár szakasz kapacitásának növelése (3,5 km)	1 120	32,0	-	
K25	Dévényi-tó – Stomfa, ill. alternatív vonalvezetés Bory és Stomfa közt (6,56 km)	2 600	39,6	-	

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
K26	Bazin - Modor - Szomolány (29,37 km)	11 000	37,5	-	
K27	Detrekőszentmiklós – Jablác (14,64 km)	7 830	53,5	-	
K28	Lozornó (kívül) – Stomfa (kívül) (9,56 km)	3 310	34,6	640	6,7
K29	Pozsony -Nivy – Pozsonyligetfalu, A Duna áthidalása vasúti közlekedéssel (6,7 km)	-	-	-	
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.2 cikkelye A villamosvonalak kiterjesztése és korszerűsítése)					
E1	Bosákova – Janíkov Dvor (3,55 km)	-	-	-	
E2	A főrévi vonal meghosszabbítása a főrévi TIOP-ig (0,8 km)	-	-	-	
E3	A pozsonyhidegkúti-károlyfalui vonal meghosszabbítása a Bory TIOP-ig (1,2 km)	700	58,3	-	
E4	Összeköttetés a Šafárik tértől a Kassai u. keresztül a főrévi vonalba való becsatlakozással (3,2 km)	-	-	-	

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajain, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, áthaladó útszakaszok hossza [m]	az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajain, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, áthaladó útszakaszok hosszána k %	Védőerdőkön áthaladó útszakaszok hossza [m]	Védőerdőkön áthaladó útszakaszok hosszána k %
E5	Összeköttetés a Kassai u. – ŽST Pozsonypüspöki közt érintve a Kikötői híd melletti P + R-t és TIOP-ot (8,97 km)	700	7,8	-	
E6	A pozsonyszőlősi vonal meghosszabbítása a ŽST Pozsonyszőlősig (1,95 km)	200	10,3	-	
E7	A pozsonyszőlősi és főrévi vonalak összekapcsolása	1 340	30,0	-	
E8	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory térségtől a VW-ig és Dévényújfalui, esetleges meghosszabbítása egészen Stomfáig (5,61 km)	650	11,6	-	
E9	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory TIOP-tól a Bory térségig (2,68 km)	2 680	100	-	
E10	Főrévi vonal a főrévi TIOP-tól a M.R. Štefánik repülőtérig (4,5 km)	-	-	-	
E11	A récsei, pozsonyszőlősi, főrévi és vereckye-püspöki vonalak tangenciális összeköttetése (4,47 km)	-	-	-	
E12	A récsei vasútállomásig vezető vágány		0,0		

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

E13	Összeköttetés a Kamenné tér és Kassai u. közt a Mlynské Nivy-n keresztül	-	-	-	
Intézkedés: Javasolt intézkedések a közúti közlekedés terén (az NČ 6 cikkelye BSK újonnan kiépített és korszerűsített közútjai)					
C1	A D4-es autópálya Horvátjárfalu – dunai híd – a II/502-es útig Récsében szakasza (állapot: jelenleg építés alatt)	14 000		50	
C2	R7-es autópálya Bajkalská –BSK határa – Nemesgomba szakasza (állapot: jelenleg építés alatt)	6 750		250	
C4	Új megyei közút megépítése – a Trblavina – Horvátgurab (Meleg-forrás) kereszteződésre való rácsatlakozással (7,24 km)	1 420	19,6	-	
C5	A D1-es autópálya Pozsonyszőlő – Szenc – kelet szakasz kapacitásának növelése + a szenci csatlakozósáv átalakítása (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (16,47 km)	2 970	18,0	-	
C6	A D1-es autópálya Szenc – Nagyszombat szakasz kapacitásának növelése (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (23,14 km)	2 900	12,5	-	
C7	A D2-es autópálya Lamacs – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,55 km) (állapot: UPN BSK 2013)	2 900	33,9	-	
C8	A D2-es autópálya Lozornó – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,79 km)	5 990	68,1	-	

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajain, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, áthaladó útszakaszok hossza [m]	az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajain, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, áthaladó útszakaszok hosszának %	Védőerdőkön áthaladó útszakaszok hossza [m]	Védőerdőkön áthaladó útszakaszok hosszának % [%]
C9	D2-es nádasfői kereszteződése (0,25 km)	-	-	-	
C10	D2-es szentistvánkúti kereszteződése (0,25 km)	-	-	-	
C11	D2-es dunacsúni kereszteződése (0,34 km)	320	94,1	-	
C12	D 4-es autópálya a II/502 – Kárpátok alagút szakasza összeköttetéssel az osztrák S8-sal (állapot: környezeti	230	2,0	1 330 (az útvonal alagúton	1,1

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE					2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
	hatásvizsgálatnak alávetve) (11,58 km)			halad át)	
C13	D4-es Dévényújfalú – SzK/Ausztria államhatára (3,17 km)	1 050	33,1	-	
C14	R1-es gyorsforgalmi út – jövőbeli szakasz a D4-es és II/572-es út kereszteződésétől Dunahidastól délkeletre – Fél – II/510-es bekötőút – Farkashida – tovább Nyitra irányába (állapot: környezeti hatásvizsgálatnak alávetve) (38,15 km)	5 200	13,6	-	
C15	I/2-es út – Stomfa elkerülőútja (állapot: UPN BSK 2013) (4,56 km)	850	18,6	-	
C16	II/590-es út – Malacka elkerülőútja	850	21,7	-	
C17	I/61-es út – Pozsonyszőlős – Szenc kapacitásának növelése (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (15,28 km)	3 650	23,9	30	0,2
C18	II/502-es út – Bazin elkerülőútja (állapot: BSK, és az érintett település területfejlesztési terveinek része) (2,61 km)	2 610	100,0	-	
C19	II/502-es út – Modor elkerülőútja (állapot: BSK, és az érintett település területfejlesztési terveinek része) (7,6 km)	4 050	53,3	-	
C20A	II/503-as út kapacitásának növelése – Megyei körút létrehozása (Szenc – D1-es „Senec” MUK – Bazin) (12,1 km)	2 360	19,5	-	
C20	II/503-es út – Baba alatti alagút (állapot: UPN BSK 2013) (12,13 km)	1 050	8,7	900	7,4
C21	A II/510-es út elterelése Félnél (állapot: UPN BSK 2013) (3,66 km)	1 300	35,5	-	
C22	II/505-ös út kapacitásának növelése Dévényújfalunál az OC Bory-tól északra eső területen folyó építkezések kapcsán (állapot: hatályos területrendezési határozat) (5,63 km)	1 050	18,7	-	
C23	Közüti híd Marchfeld - Erdőhát (0,354 km)	-		-	
C24	Az Eisner utca meghosszabbítása (állapot: UPN BSK 2013) (3,7 km)	2 350	63,5	-	

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajain, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, áthaladó útszakaszok hossza [m]	az érintett települések ingatlan-nyilvántartási területeinek legjobb minőségű talajain, amelyek a 58/2013 T.t. számú kormányrendelet szerint védettek, áthaladó útszakaszok hosszának %	Védőerdőkön áthaladó útszakaszok hossza [m]	Védőerdőkön áthaladó útszakaszok hosszának % [%]
C25	Récse – II/502-es elterelése (Rybničná – Pri Šajbách – Récsei út) (3,95 km)	1 300	32,9	-	
C26	Žabi Majer - Krasňany összekötése (1,5 km)	1 100	73,3	-	
C27	Krasňany – Polianky összekötése (7,4 km)	400	5,4	-	
C28	Északi érintő (Pražská – Jarošova) (2,9 km)	-	-	-	
C29	Pozsonyszőlős – északi és keleti elkerülőút (3,56 km)	2 350	66,0	-	
C30	Bajkalská – a különböző szintű kereszteződések megszüntetése (1,38 km)	-	-	-	
C31	Vereknye – elkerülő út a Galvani utca meghosszabbításával (3,58 km)	1 950	54,5	-	
C32	Megyei út Horvátgurab (Meleg-forrás) – Bazin (5,98 km)	2 700	45,2	-	
C33	Útépítés az I/61-s út keresztezésével, majd folytatódik Cseklész, Pozsonyivánka községek között, Tőkésisziget község elkerülőútjával a D4-es kereszteződéséig (7,15 km)	780	10,9	30	0,4

A RPUM BSK olyan intézkedéseket tartalmaz, amelyek hozzájárulnak a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentéséhez (lásd az NČ 4., 5., 11., 12., 13., 14. cikkelyeit), ami hatással van a talaj minőségére, az erdei ökoszisztémákra, az intézkedések szintén hozzájárulnak a közlekedési rendszer hatékonyságához, optimalizálásához, a miközben csökkentik a közlekedési balesetek számát (lásd NČ 15.4 cikkelyét), amelyek során kiszivároghat a járművek üzemanyaga, ill. a szállított anyagok, és szennyeződést okozhatnak a talajban, a közterületekben.

IV.1.8. Hulladéktermelés

A hulladéktermelés forrása elsősorban a RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra kiépítése lesz. Az évi építési és bontási hulladékmennyiségben a legnagyobb része a kiásott talajnak van (17 05 06). Az erőforrások hatékony felhasználása szempontjából fontos az építkezések során nyert anyagok maximális kihasználása. Egyrészt vájatok és alagutak ásásánál keletkező elsődleges anyagokról, másrészt építési hulladékról, pl. a kármentesítésről van szó. A hulladékról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről szóló 2008/98/EK Európai Parlament és Tanács irányelvvel összhangban, a hulladékgazdálkodás célja az építési és bontási hulladékok területén 2020-ig az, hogy növelje az építési és bontási hulladék újrafelhasználására való

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

felkészülést, újrafeldolgozását és hasznosítását, ideértve a feltöltést is, mint egyéb anyagok helyettesítését egy naptári évben, az előző naptári évben keletkezett ilyen hulladék tömegének legalább 70 százalékával. A közlekedési infrastruktúra megtervezésekor olyan műszaki megoldásokat kell választani, amelyek maximálisan kihasználják az építkezéseknél kiásott földet, és olyan geotechnikai intézkedéseket kell javasolni, amelyek minimalizálják az alkalmatlan altalaj cseréjének szükségességét. A kapott anyagok hatékony felhasználása csökkentheti a környezet egyéb összetevőire gyakorolt hatást is, ahol egyébként hulladéklerakatok alakulnak ki, negatív hatást gyakorolva a felszínre, a talaj elfoglalására, az élőhelyek ártalmatlanítására és hasonlókra. Az üzemeltetés során hulladék keletkezik a közlekedési infrastruktúra karbantartása és javítása során.

A közlekedés során a járműpark lecserélése következményeként szintén keletkezik hulladék (autóroncsok vagy használt járművek ártalmatlanítása). A Szlovák Köztársaság és BSK is betartja a régi járművek alkatrészeinek újrahasznosítására, a régi járművek feldolgozásából származó hulladékok értékesítésére és a régi járművek újrafeldolgozására vonatkozó kötelező korlátokat és határidőket a régi járművek alkatrészeinek újrahasznosítására, a régi járművek feldolgozásából származó hulladékok értékesítésére és azok újrafeldolgozására vonatkozó kötelező korlátokról és határidőkről szóló 153/2004 T.t. sz. kormányrendelet alapján. A régi járművek feldolgozását Pozsony megye területén 8 a régi járművek feldolgozására engedélyt kapott létesítményben végzik. A régi járművek gyűjtésének és feldolgozásának jelenlegi rendszere elegendő kapacitással rendelkezik, és logisztikai szempontból a régi járművek gyűjtése és mobil gyűjtése révén egész Pozsony megyét lefedi. Az autóroncsok mellett a elhasznált gumiabroncsok is keletkeznek, amelyek száma növekvő tendenciát mutat az elmúlt években. Az anyagi (2018-ban 75%) és az energetikai (2018-ban 10%) újrahasznosítás régóta érvényesül a hulladékgumik kezelésében BSK területén. A hulladék gumiabroncsok hulladéklerakókban történő elhelyezése minimális (2018-ban 1%). Az eldobott autóakkumulátorok is veszélyt jelentenek a környezetre a mérgező alkatrészek tartalma miatt. A Szlovák Köztársaság, valamint Pozsony megye is magas arányban gyűjti és hasznosítja az elhasznált akkumulátorokat, és meghaladja az EU által előírt minimális határértékeket. (a Pozsony megye POH-ja 2016-2020 adatai alapján)

A RPUM BSK nem oldja a közlekedési hálózat megvalósításához javasolt intézkedésekre vonatkozó konkrét technikai indítványokat, ezért nem lehet értékelni az egyes intézkedések végrehajtásának hatásait a hulladéktermelésre vagy a másodlagos nyersanyagok alkalmazására gyakorolt hatás szempontjából. Ha feltételezzük, hogy a hulladékgazdálkodás területén betartják a jogszabályi feltételeket és a BSK POH-ban meghatározott célkitűzéseket, akkor az értékelt terv végrehajtásának eredményeként nem valószínű, hogy a hulladékgazdálkodás területén jelentős negatív hatás lenne érezhető.

IV.1.9. Hatások a lakosságra és az egészségre

A közlekedés olyan hatásforrás, amely közvetlen hatással van a lakosság közegészségére. Egészségügyi problémákat elsősorban a légszennyezés, a zaj és a rezgések okoznak. A RPUM BSK számos olyan intézkedést javasol, amelyek a forgalom hatékonyságának és gördülékenységének növelésével, a VOD előnyben részesítésével, az úthálózat korszerűsítésével és műszaki paramétereinek javításával, a tranzit autóforgalom egy részének a lakóterületeken kívülre terelésével csökkentik a lakosság zajterhelését, csökkentik a lakosság kitettségét a rezgéseknek és a szennyező anyagok kibocsátásának. Tekintettel a közúti közlekedés domináns részarányára ezekben a hatásokban, a változásukat elsősorban a közúti közlekedési ágazatban bekövetkező változások fogják meghatározni.

A közlekedési folyosók új nyomvonala, parkolók (P + R, B + R, K + R), TIOP-ok építése (az NČ 4., 6., 11.1., 11.2., 11.3., 11.4. cikkelyeiben javasoltak) a forgalom negatív hatásainak elterelését

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

eredményezheti olyan területekre, melyeket azok eredetileg nem érintettek. Az érintett települések lakóépületeinek a forgalom hatásaitól való védelme elsősorban a javasolt közlekedési infrastruktúrától a lehető legnagyobb távolságra való helyezésük által valósul meg. A diszperziós vizsgálatok, zajvizsgálatok eredményeit figyelembe veszik az új közlekedési infrastruktúra tervezésénél. A javasolt technikai intézkedések, amelyek megfelelnek a jelenleg érvényes jogszabályi követelményeknek, biztosítják a javasolt közlekedési struktúráknak a környezet és a lakosság érintett összetevőire gyakorolt negatív hatásainak kiküszöbölését.

A forgalomból származó kibocsátás helyzetének értékelése részeként a zajterhelést, az NO_x, SO₂, CO, illékony szénhidrogének szennyezőanyag kibocsátását bemutató adatrétegek készültek a teljes napi úthálózat átlagos napi forgalmi intenzitására, forgalmi összetételére és átlagos sebességére vonatkozó adatok alapján a közlekedési modellben az értékelt terv zéró változatára (2018-as évre) és a javasolt intézkedésekkel végrehajtott változatára (2025, 2030, 2040, 2050-es évekre).

A meglévő közlekedési útvonalak szakaszain (pl. II/510-es út Fél környékén, II/572-es út Pozsonyivánka térségében, I/63 Somorja, Dénesdórcsmisér, Pozsonypüspöki térségében, I/61-es út Szenc, Pozsonyszőlős térségében, II/503 Bazin térségében, II/502 Modor térségében), amelyek esetében a forgalom intenzitása csökken, mivel a forgalom egy része átirányul a javasolt intézkedésekre - szállítási útvonalakra, a szennyezőanyagok kibocsátásának csökkenését fogják regisztrálni. A közúti folyosók új útvonala szennyezőanyagok kibocsátást okoz olyan területeken, amelyeket eredetileg nem érintett. Növekszik a szennyezőanyagok kibocsátása a meglévő utakon, ahol kapacitásuk meghatározásának köszönhetően fokozódik a forgalom. Ez a modellezés azonban nem tartalmazott intézkedéseket a VOD támogatására. A szennyezőanyagok kibocsátásának az adott időszakra kiszámított állandóval történő megszorzásával, amely a VOD támogatásához vezető intézkedések végrehajtását tükrözi, a szennyezőanyagok kibocsátásának országos szintű csökkentését sikerült elérni (ezeket a szennyezőanyag-kibocsátásokat az, "azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket" nevezetű oszlopok sorolják fel). A szennyező anyagok kibocsátása az egyes időszakokban a VOD bevonására tett intézkedések arányában csökken.

Amikor az egyes időszakokban megfontolt összes intézkedést betáplálták a közlekedési modellbe, a zajterhelés csökkenését nem regisztrálták az IAD forgalom intenzitásának várható növekedése miatt. Ez a modellezés azonban nem tartalmazott intézkedéseket a VOD támogatására. A zajterhelésnek a vonatkozó időszakra kiszámított állandóval történő megszorzásával, amely a VOD támogatásához vezető intézkedések végrehajtását tükrözi, a zajterhelés csökkentését sikerült elérni (ezeket a zajterhelés értékeket az, "azután, hogy figyelembe vették a VOD bekapcsolására vonatkozó intézkedéseket" nevezetű oszlopok sorolják fel). A zajterhelés az egyes időszakokban a VOD bevonására tett intézkedések arányában csökken.

Egy konkrét javasolt közlekedési infrastruktúra-intézkedés kibocsátási terhelésének átfogó értékelése egy műszaki elemzés alapján lehetséges, amelyet a PD feldolgozásán belül oldanak meg. A közlekedés közvetlen hatásai, amelyek közvetlen hatással vannak az emberi lakosságra, a közúti balesetek. A közlekedési balesetek nagy anyagi károkkal, a lakosság egészségének maradandó károsodásával és gyakran az emberi élet helyrehozhatatlan veszteségével járnak. BSK területén a Szlovák Köztársaság fővárosának, Pozsonynak a területén kívül eső közlekedési balesetek száma az elmúlt 3 évben növekvő tendenciát mutat. A RPUM BSK által javasolt intézkedések célja a közlekedési hálózat érzékenységeinek csökkentése és a kapacitásproblémák mérséklése, a forgalom intenzitásának csökkentése hozzájárul a közlekedés biztonságának növekedéséhez. A RPUM BSK további intézkedéseket is javasol a közlekedés biztonságának növelése érdekében, melyeket a következő intézkedések oldanak (az NČ 15.4. cikkelye: Biztonság a közutakon):

- a közúti infrastruktúra biztonságának növelése (az bejárati kapu effektus alkalmazása a községekben, forgalmi útpadkák építése, pszichológiai fékek használata, tájékoztató

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

sebességmérők bevezetése, a vízszintes és függőleges közlekedési táblák és forgalmi berendezések rendszeres karbantartása, az út állapotának és felületének javítása, a kilátást gátló akadályok csökkentése, a zavaró fényforrások kizárása, közlekedési terület megvilágítása).

- a tömegközlekedés biztonságának növelése (a tömegközlekedés előnyben részesítése – a kizárólag autóbuszok számára fenntartott sávok, a megállók módosítása, a villamosvonalak hosszirányú útpadkákkal történő elválasztása).
- a közúti közlekedés veszélyeztetett résztvevőinek közlekedési baleseteinek csökkentése (a gyalogos és kerékpáros átkelőhelyek megoldásának optimalizálása, a gyalogos és kerékpáros átkelők felszerelése jelzőlámpákkal, a járdák minimális szélességének ellenőrzése, a gyalogosok járdáinak és ösvényeinek építése vagy javítása, közúti szigetek építése (elválasztó sáv)).

A javasolt intézkedések végrehajtása hozzájárul a közlekedés biztonságának növeléséhez, amely a közlekedési folyamat minőségének egyik legfontosabb mutatója.

A gyaloglásra és a kerékpározásra javasolt megoldások szintén pozitív hatással lesznek az emberi egészségre (az NČ 8., 9., 15.16., 15.17. cikkelyeiben leírtak). Az infrastruktúra fejlesztése és befejezése (a közlekedési balesetek csökkentését célzó intézkedések, elkülönített kerékpárutak építése, a kerékpárosok támogatása a tömegközlekedésben, a Bike and Ride parkolók építése, a bikesharing bővítése és mások) hozzájárul a kerékpárosok és a gyalogosok biztonságának növeléséhez és a lakosság fizikai aktivitásának növeléséhez.

IV.1.10. Hatások a kulturális örökségre

Azokon a területeken, ahol az intenzív forgalmú közlekedési infrastruktúra áthalad a városok és községek belterületein, annak negatív hatásai (kibocsátások, rezgések hatása) nyilvánulnak meg az ingatlan nemzeti kulturális műemlékeken.

A RPUM BSK-ban intézkedéseket javasolnak a közúti közlekedés területén a közlekedési hálózat érzékenységeinek csökkentése és a kapacitásproblémák mérséklése érdekében, új összeköttetéseket javasolnak a különböző közlekedési fajták számára (az NČ 6. cikkelye javasolja), valamint intézkedéseket a VOD területén (az NČ 4, 5, 11, 12, 13, 14 cikkelyei javasolják), a gyaloglás és a kerékpározás támogatását célzó intézkedéseket (az NČ 8, 9, 15.16, 15.17 cikkelyei javasolják), amelyek hozzájárulnak a kapacitásproblémák enyhítéséhez, a közlekedési hálózat hatékonyságának növeléséhez, a tranzitforgalom eltereléshez a városok és községek belterületein kívülre. Az értékelt terv elsődleges lehetséges hatásai a rezgések és a szennyező anyagok levegőterheltségi szintjének csökkenésében mutatkoznak meg, amelyek a közlekedési útvonalak mentén, a települések városi területein elhelyezkedő ingatlan nemzeti kulturális műemlékekre hatnak.

A járműpark korszerűsítése, az üzemanyag-bázis megváltoztatása az alacsonyabb szén-dioxid kibocsátású üzemanyagok – elektromos, gáz-, hibrid meghajtás - javára (lásd NČ 15.10. cikkelyét), szintén hatással lesz a közlekedésből származó szennyezőanyag kibocsátásának csökkentésére. A környezeti terhelés csökkentését a közlekedési teljesítmény villamosításának fokozásával lehet elérni, különösen a főbb buszjáratok vasútra való áttérésével, a nulla és alacsony kibocsátású üzemanyagok előmozdításával, valamint az aktív közlekedés kihasználásának feltételeinek megteremtésével a munkába, az iskolába és a szabadidős tevékenységek felé tartó mindennapi utazás természetes részeként. A RPUM BSK létrehozásának alapvető célja az volt, hogy a közlekedési munkamegosztást megváltoztassa a jelenlegi 30% (VOD) - 70%-ról (IAD) 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra, az egyes időszakokban történő részleges változtatásokkal. A RPUM BSK azt a célt tűzte ki, hogy 2050-ig minden dízelüzemű buszt alternatív üzemanyaggal hajtott buszokra cseréljen.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Egyes közlekedési folyosók új útvonala összetűzésbe kerülhet a műemlékvédelem által védett értékekkel (feltételezhető különösen a távoli látószög zavarása, a rezgések hatása). Egy konkrét javasolt közlekedési infrastruktúra-intézkedés átfogó értékelése az ingatlan nemzeti kulturális műemlékekre gyakorolt hatásairól egy műszaki elemzés alapján lehetséges, amelyet a PD feldolgozásán belül oldanak meg.

A RPUM BSK által javasolt intézkedések kulturális örökségre gyakorolt negatív hatásainak kockázata jelentéktelen, inkább enyhén pozitív hatások várhatóak, különösen azoknak az intézkedéseknek köszönhetően, amelyek csökkentik a közúti forgalom intenzitását a városközpontokban, ahol a műemlékalap jelentős hányada található.

VI.1.2. A valószínűsíthető hatások teljes kiértékelése

A RPUM BSK által javasolt intézkedések várható pozitív hatása a környezetre és a lakosság egészségére:

- a forgalom intenzitásának csökkenése elsősorban a gépjárműforgalom részarányának fokozatos csökkentése miatt a teljes közlekedési munkában a VOD és a nem motorizált forgalom előnyben részesítése révén (a közúti kapacitás csökkentése a VOD számára fenntartott sávok létrehozásával, az IAD hátrányban részesítése a VOD javára a közlekedési jelzőlámpákkal vezérelt kereszteződéseknel, egyes, különösen a nem környezetbarát járművek behajtásának korlátozása vagy megtiltása bizonyos övezetekig, és a pénzületi korlátozások, mint például az autópályadíjak kiterjesztése az alacsonyabb osztályú utakra is, az útdíj bevezetése a belváros bejáratainál, progresszív parkolási rendszerek, az integrált közlekedési rendszer bővítése és fejlesztése stb.), a tranzitforgalom elterelése következtében a városközpontokból és a beépített területekről, a közlekedési infrastruktúra állapotának és minőségének javulása következtében, a dunai rendszeres személyszállító vízi közlekedés fejlesztésének következtében. A RPUM BSK létrehozásának alapvető célja az volt, hogy a közlekedési munkamegosztást megváltoztassa a jelenlegi 30% (VOD) - 70%-ról (IAD) 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra, az egyes időszakokban történő részleges változtatásokkal.
- a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentése a forgalmi intenzitás csökkentése, valamint a közúti közlekedés fokozatos korszerűsítése és szén-dioxid-mentesítése miatt (alternatív üzemanyagok, különösen elektromos autók, hibrid meghajtások, gáznemű üzemanyagmeghajtások, ez különösen igaz a tömegközlekedési buszokra).
- a zajterhelés és a rezgések csökkentése elsősorban a forgalom intenzitásának csökkenése, a tranzitforgalom eltérítése miatt a városok és önkormányzatok központjaiból és beépített területeiről, a közlekedési infrastruktúra állapotának és minőségének javulása miatt.
- a közúti balesetek csökkentése az infrastruktúra jobb megszervezésével és javításával (a közúti infrastruktúra biztonságának növelése, a tömegközlekedés biztonságának növelése, a közlekedési balesetek csökkentése a közúti közlekedés veszélyeztetett résztvevőinek körében).
- a kerékpárosok és a gyalogosok biztonságának növelése az infrastruktúra fejlesztése és befejezése következtében (intézkedések a közlekedési balesetek csökkentésére, elkülönített kerékpárutak építése, a kerékpárosok támogatása a tömegközlekedésben, a Bike and Ride parkolók építése, a bikesharing bővítése és mások).
- a lakosság fizikai aktivitásának növelése (a kerékpárutak átfogó hálózatának fejlesztése, a szabadidős vízi közlekedés és a part menti létesítmények célzott fejlesztése stb.).

A RPUM BSK által javasolt intézkedések fő negatív hatásai a környezetre és a lakosság egészségére:

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- rövid távú hatások a közlekedési infrastruktúra kiépítése során - zaj, rezgés, por, forgalmi korlátozások, hulladéktermelés (földfelesleg).
- a mezőgazdasági és erdőterületek tartós elfoglalása.
- hatások a közetkörnyezetre (a lejtő stabilitása megbontásának, a földcsuszamlások előidézésének, az erózió és lemállás felgyorsulásának potenciális veszélye)
- a közlekedési infrastruktúra kiépítéséhez szükséges alapanyagok biztosítására vonatkozó követelmények.
- potenciális területi összeütközések olyan területekkel, amelyekre specifikus vízvédelmet alkalmaznak.
- a vízfolyamok hidromorfológiai viszonyainak befolyásolása (technikai beavatkozások, amelyek befolyásolják a vízfolyás medrének profilját), a felszíni folyamok rendszerének befolyásolása, valamint a felszíni vízfolyások minőségének befolyásolása.
- a felszín alatti vizekre gyakorolt hatás (a talajvízszint csökkenése, a talajvízkészletek bőségére és a vízrendszertől függő élőhelyekre gyakorolt potenciális hatás - különösen alagutak és vájatok építésekor).
- a RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra befejezése és üzemeltetése, a környezeti feltételektől függően, beavatkozást igényelhet a Natura 2000 területekre, az élőhelyek elfoglalását, az élőhelyek, ökoszisztémák széttöredezettségét, elhalálózást, megzavarást, az invazív fajok elszaporodásának veszélyét okozhatja.
- a közlekedési folyosók új nyomvonala, parkolók (P + R, B + R, K + R), TIOP-ok építése a forgalom negatív hatásainak (zaj, rezgések, kibocsátások, a táj látképének befolyásolása) elterelését okozhatja olyan területekre, melyeket azok eredetileg nem érintettek.
- hulladéktermelés a járműpark felújítása és a közlekedési infrastruktúra rekonstrukciója során.

A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által meghatározott konkrét technikai megoldás és a természeti viszonyok ismerete alapján, a tervezett tevékenység külön hatásvizsgálatával elvégzik egy adott javasolt közlekedési infrastruktúrális intézkedés várható hatásainak átfogó értékelését, ha a 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai 8. mellékletében meghatározott tevékenységről, ill. változtatásról van szó. A javasolt technikai intézkedések, amelyek megfelelnek a jelenleg érvényes jogszabályi követelményeknek, biztosítják a javasolt közlekedési struktúráknak a környezet és a lakosság érintett összetevőire gyakorolt negatív hatásainak kiküszöbölését.

Az alábbi táblázat összefoglalja a RPUM BSK által javasolt intézkedéseknek a környezet egyes összetevőire - ideértve az egészséget is - gyakorolt hatásainak összefoglaló értékelését.

A hatások jelentőségének értékeléséhez 5 pontos értékelési skálát választottunk:

- 0 – semmilyen vagy minimális hatás,
- 1 (+/-) - jelentéktelen, elhanyagolható helyi hatás, kisebb jelentőségű hatás,
- 2 (+/-) - jelentéktelen hatás – közepes jelentőségű hatás, nagyobb területi hatókörrel, nagyobb népességre gyakorolt hatással,
- 3 (+/-) - jelentős hatás, amely hatással van a szélesebb környezetre.

83-as táblázat: A RPUM BSK által javasolt intézkedéseknek a környezet egyes összetevőire - ideértve az egészséget is - gyakorolt hatásainak összefoglaló értékelése

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE									2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Léggör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
		4. BSK KÖZLEKEDÉSI RENDSZERÉNEK LÉTREHOZÁSA 2050-ig									
		4.1. Vasúti közlekedés									
		4.1.1. A vasúti közlekedés fő építkezései									
		4.1.2. Vasúti és kombinált közlekedés									
K1	2025 (NV)	A Pozsony-Újváros - Dunaszerdahely vasútvonal megengedett teljesítményének részleges növekedése, különös tekintettel a főrévi leágazás építésére, a Nové Košariská vasútállomás teherszállításra szolgáló közlekedési vágányának rekonstrukciója (10,62 km)	+2	+2	+2	-3	-2	-2	-2	+2	-2
K2	2025 (NV)	A vasútvonal villamosítása a Dévényújfalu - Marchegg szakaszon (5,89 km)	+2	+2	+2	-1	-2	-2	-3	+2	-2
K3 (K3A)	2030 (NV)	A 110-es Dévényújfalu (kívül) - Jókút vasútvonal korszerűsítése két szakaszban, míg az első szakasz Malackáig tartana (24,33 km).	+2	+2	+2	-3	-3	-2	-3	+2	-2
K4	2025 (MV)	A ŽST pozsonyi főpályaudvar korszerűsítése (0,8 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K5	2025 (MV)	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony- Újváros 2. vágánya (3,5 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K6	2025 (MV)	A Dévényújfalu - Pozsony – Lamacs szakasz korszerűsítése (8,02 km)	+3	+3	+3	-1	-2	-1	-2	+3	-1
K7	2025 (MV)	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal terhelhetőségének részleges növelése (46,14 km)	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2
K7A	2030 (MV)	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal kapacitásának növelése (46,14 km)	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2
K8	2025 (MV)	Részleges intézkedések a Pozsonyszőlős – Szent vonal terhelhetőségének növelésére (15,65 km)	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE									2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Légkör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Környezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
K9	2025 (MV)	A Vinohrady/előváros átszállási csomópont átépítése (0,6 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K10	2030 (MV)	ŽST ÚNS korszerűsítése (0,5 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K11	2030 (MV)	A 130-as PO – Szenc – Galánta – Érsekújvár – Párkány vasúti vonal korszerűsítése (134,9 km)	+3	+3	+3	-2	-3	-2	-2	+3	-2
K12	2030 (MV)	Újváros (kívül) – Pozsonypüspöki kapacitásának növelése (8,3 km)	+2	+2	+2	-3	-2	-1	-2	+2	-1
K13	2030 (MV)	Pozsonypüspöki – Úszor – Dunaszerdahely (Somorjára vezető vonallal is) kapacitásának növelése (17,62 km)	+3	+3	+3	-3	-2	-2	-2	+3	-2
K14	2030 (MV)	Pozsonyligetfalu (kívül) – AT határa kapacitásának növelése (1,7 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K15	2030 (MV)	A M.R. Štefánik repülőtér összekötése egy új vonalszakasszal (12,6 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K16	2030 (MV)	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony-Récse/Pozsonyszőlős (7,18 km)	+3	+3	+3	-1	-1	-1	-1	+3	-1
K17	2030 (MV)	Pozsony – Pozsonyszőlős letérő - Pozsony – Pozsonyszőlős (5,53 km)	+2	+2	+2	-1	-1	-1	-1	+2	-1
K18	2030 (MV)	Pozsony - Újváros (kívül) – Pozsony - Pozsonyligetfalu (10,7 km)	+2	+2	+2	-1	-1	-1	-3	+2	-1
K19	2030 (MV)	Pozsony előváros –Pozsony-Filiálka – Pozsony -Nivy (2,3 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K20	2035 (MV)	Pozsony – Pozsonyszőlős (kívül) – Horvátgurab – Bazin (13,8 km)	+1	+1	+1	-1	-3	-2	-3	+1	-2
K21	2035 (MV)	Pozsony - Pozsonyligetfalu – Oroszvár –HU államhatára (14,7 km)	+1	+1	+1	-3	-3	-2	-2	+1	-2
K22	2035 (MV)	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) - Lamacs (kívül) szakasz kapacitásának növelése (5,37 km)	+3	+3	+3	-1	-1	-1	-2	+3	-1
K23	2035 (MV)	Pozsony – Lamacs – Dévényújfalú szakasz kapacitásának növelése (8,02 km)	+3	+3	+3	-1	-2	-1	-2	+3	-1

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE								2020 március				
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről												
K24	2035 (MV)	Dévényújfalú (kívül) – AT államhatár szakasz kapacitásának növelése (3,5 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-3	+1	-1	
K25	2035 (MV)	Dévényi-tó – Stomfa, ill. alternatív vonalvezetés Bory és Stomfa közt (6,56 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-2	+1	-1	
K26	2040 (MV)	Bazin - Modor - Szomolány (29,37 km)	+2	+2	+2	-3	-3	-2	-3	+2	-2	
K27	2040 (MV)	Detrekőszentmiklós – Jablác (14,64 km)	+1	+1	+1	-2	-3	-2	-2	+1	-2	
K28	2040 (MV)	Lozornó (kívül) – Stomfa (kívül) (9,56 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-2	+1	-1	
K29/ E29	2050 (MV)	Pozsony -Filiálka/Pozsony -Nivy – Pozsonyligetfalú, A Duna áthidalása vasúti/villamos közlekedéssel (a K19 továbbfejlesztése) (6,7 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1	

Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Léggör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
K30	2030 (MV)	Pozsony-Pozsonyszőlős ŽST korszerűsítése	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K31	2030 (MV)	Pozsony előváros – Močár váltó kapacitásának növelése	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K32	2030 (MV)	ŽST ÚNS és EUROVEA vasúti összekötése	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
		Alternatív megoldás (K7A+K11) Új vonal Pozsonyból a távolsági személy- és teherszállításhoz a 120-as és 130-as vonalak közötti területen, majd Galánta és Nagyszombat irányába elágazva.									
		4.2. Villamos közlekedés - A villamosvonalak kiterjesztése és korszerűsítése									
E1	2025 (NV)	Bosákova – Janíkov Dvor (3,55 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E2	2025 (MV)	A főrévi vonal meghosszabbítása a főrévi TIOP-ig (0,8 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E3	2025 (MV)	A pozsonyhidegkúti-károlyfalui vonal meghosszabbítása a Bory TIOP-ig (1,2 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E4	2025 (MV)	Összeköttetés a Šafárik tértől a Kassai u. keresztül a főrévi vonalba való becsatlakozással (3,2 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE									2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
E5	2030 (NV)	Összeköttetés a Kassai u. – ŽST Pozsonypüspöki közt érintve a Kikötői híd melletti P + R-t és TIOP-ot (8,97 km)	+1	+1	+1	-3	-1	-1	-2	+1	-1
E6	2035 (MV)	A pozsonyszőlősi vonal meghosszabbítása a ŽST Pozsonyszőlősig (1,95 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E7	2040 (MV)	A pozsonyszőlősi és főrévi vonalak összekapcsolása	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-1	+1	-1
E8	2040 (MV)	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory térségtől a VW-ig és Dévényújfaluig, esetleges meghosszabbítása egészen Stomfáig (5,61 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E9	2040 (MV)	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory TIOP-tól a Bory térségig (2,68 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-1	+1	-1
E10	2040 (MV)	Főrévi vonal a főrévi TIOP-tól a M.R. Štefánik repülőtérig (4,5 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E11	2030, 2035,2 040 (MV)	A récsei, pozsonyszőlősi, főrévi és vereckye-püspöki vonalak tangenciális összekötése (4,47 km)	+2	+2	+2	-1	-1	-1	-1	+2	-1
E12	2040 (MV)	A récsei vasútállomásig vezető vágány	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E13	2050 (MV)	Összeköttetés a Kamenné tér és Kassai u. közt a Mlynské Nivy-n keresztül	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
		4.2.1. A jelzőlámpák dinamikus irányítása	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	0
		4.2.2. A villamos testének elválasztása az IAD-tól a közút szintjén	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	-1
		4.2.3. A villamosvonalak korszerűsítése	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	-1

Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Léggör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
		5. TÖMEGKÖZLEKEDÉS ELŐNYBEN RÉSZESÍTÉSE									
		5.1. Villamosok előnyben részesítése	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	0
		6. KÖZÚTI ÉS AUTÓPÁLYA INFRASTRUKTÚRA									

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE									2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
C1	2025 (NV)	A D4-es autópálya Horvátjárfalu – dunai híd – a II/502-es útig Récsében szakasza (állapot: jelenleg építés alatt)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3
C2	2025 (NV)	R7-es autópálya Bajkalská –BSK határa – Nemesgomba szakasza (állapot: jelenleg építés alatt)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3
C3	2025 (NV)	A Triblavina külön szintű kereszteződés kiépítése a D1-es és I/61-es találkozásánál	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C4	2025 (NV)	Új megyei közút megépítése – a Trblavina – Horvátgurab (Meleg-forrás) kereszteződésre való rácsatlakozással (7,24 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C5	2025 (MV)	A D1-es autópálya Pozsonyszőlő – Szenc – kelet szakasz kapacitásának növelése + a szenci csatlakozósáv átalakítása (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (16,47 km)	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-3	-2
C6	2040 (MV)	A D1-es autópálya Szenc – Nagyszombat szakasz kapacitásának növelése (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (23,14 km)	-3	-3	-3	-3	-2	-2	-3	-3	-2
C7	2030 (MV)	A D2-es autópálya Lamacs – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,55 km) (állapot: UPN BSK 2013)	-3	-3	-3	-1	-2	-1	-1	-3	-1
C8	2035 (MV)	A D2-es autópálya Lozornó – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,79 km)	-2	-2	-2	-1	-3	-1	-1	-2	-1
C9	2030 (MV)	D2-es nádasfői kereszteződése (0,25 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C10	2030 (MV)	D2-es szentistvánkúti kereszteződése (0,25 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C11	2030 (MV)	D2-es dunacsúni kereszteződése (0,34 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
C12	2035 (MV)	D 4-es autópálya a II/502 – Kárpátok alagút szakasza összeköttetéssel az osztrák S8-sal (állapot: környezeti hatásvizsgálatnak alávetve) (11,58 km)	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3	-3	-3
C13	2030 (MV)	D4-es Dévényújfalú – SzK/Ausztria államhatára (3,17 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1
C14	2035 (MV)	R1-es gyorsforgalmi út – jövőbeli szakasz a D4-es és II/572-es út kereszteződésétől Dunahidastól délkeletre – Fél – II/510-es bekötőút – Farkashida – tovább Nyitra irányába (állapot: környezeti hatásvizsgálatnak alávetve) (38,15 km)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE									2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Légkör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
C15	2035 (MV)	I/2-es út – Stomfa elkerülőútja (állapot: UPN BSK 2013) (4,56 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C16	2035 (MV)	II/590-es út – Malacka elkerülőútja	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
C17	2025(MV)	I/61-es út – Pozsonyszőlős – Szenc kapacitásának növelése (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (15,28 km)	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-3	-2
C18	2030 (MV)	II/502-es út – Bazin elkerülőútja (állapot: BSK, és az érintett település területfejlesztési terveinek része) (2,61 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1
C19	2030 (MV)	II/502-es út – Modor elkerülőútja (állapot: BSK, és az érintett település területfejlesztési terveinek része) (7,6 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1
C20 A	2040 (MV)	II/503-as út kapacitásának növelése – Megyei körút létrehozása (Szenc – D1-es „Senec“MUK – Bazin) (12,1 km)	-2	-2	-2	-3	-2	-2	-3	-2	-2
C20	2040 (MV)	II/503-es út – Baba alatti alagút (állapot: UPN BSK 2013) (12,13 km)	-2	-2	-2	-3	-2	-3	-3	-2	-3
C21	2040 (MV)	A II/510-es út elterelése Félnél (állapot: UPN BSK 2013) (3,66 km)	-1	-1	-1	-3	-2	-1	-2	-1	-1
C22	2030 (MV)	II/505-ös út kapacitásának növelése Dévényújfalunál az OC Bory-tól északra eső területen folyó építkezések kapcsán (állapot: hatályos területrendezési határozat) (5,63 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C23	2030 (MV)	Közüti híd Marchfeld - Erdőhát (0,354 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
C24	2030 (MV)	Az Eisner utca meghosszabbítása (állapot: UPN BSK 2013) (3,7 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-2	-1	-1
C25	2050 (MV)	Récse – II/502-es elterelése (Rybničná – Pri Šajbách – Récsei út) (3,95 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C26	2050 (MV)	Žabí Majer - Krasňany összekötése (1,5 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C27	2050 (MV)	Krasňany – Polianky összekötése (7,4 km)	-2	-2	-2	-1	-1	-1	-2	-2	-1
C28	2050 (MV)	Északi érintő (Pražská – Jarošova) (2,9 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE									2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
C29	2050 (MV)	Pozsonyszőlős – északi és keleti elkerülőút (3,56 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-2	-1	-1
C30	2050 (MV)	Bajkalská – a különböző szintű kereszteződések megszüntetése (1,38 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C31	2050 (MV)	Verecknye – elkerülő út a Galvani utca meghosszabbításával (3,58 km)	-1	-1	-1	-3	-2	-1	-2	-1	-1
C32	2030 (MV)	Megyei út Horvátgurab (Meleg-forrás) – Bazin (5,98 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-2	-1	-1
C33	2030 (MV)	Útépités az I/61-s út keresztezésével, majd folytatódik Cseklész, Pozsonyivánka községek között, Tőkésisziget község elkerülőútjával a D4-es kereszteződéséig (7,15 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
		7. A KÖZLEKEDÉS ÁRAMLÁSÁNAK MINŐSÉGE									
		7.1. Minőségi szintek (QSV) a TP 102 szerint	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0

Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Légtör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
		8. KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA									
		8.1. BSK kerékpárút hálózatának javaslata (UPN R BSK ZaD 1 szerint)	+2	+1	+2	-1	-1	0	-1	+2	-1
		9. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS	+2	+1	+2	-1	-1	0	-1	+2	-1
		10. VÍZI ÉS LÉGI KÖZLEKEDÉS									
		VOD terminál az M.R.Š. repülőtérén, egy másik intézkedésben értékelt új pályaudvar									
		DunaBUS (17 km)	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	0	-1
		11. KÖZLEKEDÉSI LÉTESÍTMÉNYEK									
		11.1. TIOP, átszállóterminálok									
		11.2. P+R Parkolók									

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE										2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről										
		11.3. B+R Parkolók								
		11.4. K+R Parkolók								
		• legfeljebb 250 hellyel	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
		• legfeljebb 1000 hellyel	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-1
		• 1000 hely fölött	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-2
		12. AZ AKADÁLYMENTESÍTÉS ÉS A KÖZVETLEN GYALOGOS KAPCSOLATOK ALAPELVEI AZ IDS VOD-DAL								
		12.1. Intézkedések a tömegközlekedés akadálymentesítésére	0	0	+1	0	0	0	0	-1
		12.2. Parkolóhelyek a kerékpárok számára a P + R-nál, helyi megállóknál és buszpályaudvaroknál	+1	+1	+1	0	0	0	+1	0
		12.3. A VOD megállók és vasútállomások felszereltsége	0	0	+1	0	0	0	0	0
		12.4. A járművekre vonatkozó követelmények	0	0	+1	0	0	0	0	0
		13. TÖMEGKÖZLEKEDÉS								
		13.1. A VOD közlekedési szolgáltatásának tervezésének alapvető jellemzői	+2	+2	+2	0	0	0	+2	0
		14. INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSI RENDSZER								
		14.1. Az IDS alapelvei	+1	+1	+1	0	0	0	+1	0
		14.2. Az IDS szükséges és gyors kiterjesztése TTSK-be is	+1	+1	+1	0	0	0	+1	0
		14.3. Az integrált közlekedési rendszer integrátora és koordinátora	+2	+2	+2	0	0	0	+2	0
		14.4. Az IDS BSK további kiterjesztése (NSK, AT és HUN)	+1	+1	+1	0	0	0	+1	0

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE									2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Légkör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
		15. EGYÉB INTÉZKEDÉSEK BSK FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK TÁMOGATÁSÁRA									
		15.1. Közlekedési adatok gyűjtése és nyilvántartása	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		15.2. A városi ellátás információs bázisának bővítése	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		15.3. Analitikus részleg létrehozása és egy forgalomtechnikai információs rendszer létrehozása									
		15.4. A közúti biztonság	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 megosztott gazdaság szolgáltatása	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.7. Parkolás és parkolási politika	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.8. Média támogatása a mobilitás javítására BSK-ben	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.9. Jogalkotási támogatás	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.10. Kibocsátásmentes és alacsony károsanyag-kibocsátású üzemanyagok támogatása (elektromos autók, hidrogén-autók, autonóm 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. Kitérők									

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

		15.14. A feltételek meghatározása és a piaci környezet megteremtése	+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. Bikessharing	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0

Magyarázat: NČ – A RPUM BSK Javaslati része, IO - Infrastrukturális intézkedések, P/O/SO - Eljárási/szervezeti/rendszer szintű, NV – zéró változat, MV – maximalista változat

A javasolt infrastrukturális intézkedések átfogó értékelését a BSUM BSK "Végrehajtási terve" tartalmazza. Ezt az értékelést a gazdasági értékelés és a CO₂ termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összegzéseként hajtották végre, amely a szállítási modell utasszámának szorzata a közlekedési állandóval (tükrözi a közlekedési munkamegosztás megváltozását a jelenlegi 30% - 70%-ról a 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra, az egyes időszakokban történő részleges változtatásokkal), az intézkedés időtartamával, az utasonkénti CO₂ szénlábnyom állandóval korrigálva. Ezen számolás végösszege alapján a RPUM BSK kivitelezője a javasolt infrastrukturális intézkedéseket három kategóriába sorolta, amelyek tükrözik azok végrehajtásának indokoltságát:

Zöld kategória: Ha az értékelés összege a közúti közlekedésben 1-nél alacsonyabb, a villamosközlekedésben 1,5-nél alacsonyabb, a vasúti közlekedésben pedig 2-nél alacsonyabb, akkor az intézkedés rendkívül fontos és szükséges annak végrehajtása rövid időn belül.

Narancssárga kategória: Ha az értékelés összege az 1 (ill. 1.5, ill. 2) - 4 tartományban van, akkor az intézkedés előnyös, rövid távon igazolási tanulmányokkal, a projekt előtti és a projektdokumentációval kell foglalkozni a középtávú megvalósítás feltételezésével.

Piros kategória: Ha az érték meghaladja a 4-es összeget, általában hosszú távon előnyös az intézkedés, és jelenleg még nem szükséges részletesen foglalkozni vele, vagy ellenőrizni a hatékonyságát az elkövetkező időszakban.

84-es táblázat: A javasolt infrastrukturális intézkedések három kategóriába történő felosztása tükrözi a végrehajtásuk indokoltságát a gazdasági értékelés és a CO₂ termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összege alapján.

Környezeti értékelésének összege alapján						
Int. jele	Intézkedés megnevezése	A javasolt infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a a gazdasági értékelés és a CO2 termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összege)				
		2025	2030	2040	2050	
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.1 cikkelye A vasúti közlekedés fő építkezései)						
K4	A ŽST pozsonyi főpályaudvar korszerűsítése	0,39	0,27	0,05	0,00	
K5	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony- Újváros 2. vágánya	1,71	1,34	0,94	0,69	
K6	A Dévényújfalú - Pozsony – Lamacs szakasz korszerűsítése	0,91	0,56	0,24	0,01	
K7	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal terhelhetőségének részleges növelése	2,63	2,01	1,52	1,14	
K7A	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal kapacitásának növelése	2,89	2,16	1,62	1,19	

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március		
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
K8	Részleges intézkedések a Pozsonyszőlős – Szcenc, ill. Galánta vonal terhelhetőségének növelésére	1,34	0,96	0,55	0,36
K9	A Vinohrady/előváros átszállási csomópont átépítése	0,59	0,45	0,30	0,21
K10	ŽST ÚNS korszerűsítése	11,70	8,84	6,21	4,75
K11	A 130-as PO – Szcenc – Galánta – Érsekújvár – Párkány vasúti vonal korszerűsítése	2,38	1,79	1,11	0,79
K12	Újváros (kívül) – Pozsonypüspöki kapacitásának növelése	1,15	0,90	0,53	0,37
K13	Pozsonypüspöki – Úszor – Dunaszerdahely (Somorjára vezető vonallal is) kapacitásának növelése	2,39	1,68	0,51	0,35
K14	Pozsonyligetfalu (kívül) – AT határa kapacitásának növelése	5,46	4,24	2,49	1,78
K15	A M.R. Štefánik repülőtér összekötése egy új vonalszakasszal	51,34	40,65	29,08	22,31
K16	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony-Récse/Pozsonyszőlős	0,18	0,06	0,00	0,00
K17	Pozsony – Pozsonyszőlős letérő - Pozsony – Pozsonyszőlős	0,52	0,38	0,13	0,04
K18	Pozsony - Újváros (kívül) – Pozsony - Pozsonyligetfalu	1,80	1,33	0,93	0,59
K19	Pozsony előváros –Pozsony-Filiálka – Pozsony -Nivy	1,58	1,24	0,75	0,52

Int. jele	Intézkedés megnevezése	A javasolt infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a a gazdasági értékelés és a CO2 termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összege)			
		2025	2030	2040	2050
K20	Pozsony – Pozsonyszőlős (kívül) – Horvátgurab – Bazin	14,58	11,54	8,37	6,44
K20A	Pozsony – Pozsonyszőlős (kívül) – Horvátgurab – Bazin (arra az esetre, ha a K7A intézkedés nem valósulna meg)	4,31	3,33	2,39	1,75
K21	Pozsony - Pozsonyligetfalu – Oroszvár –HU államhatára	5,51	3,25	1,43	1,07
K22	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) - Lamacs (kívül) szakasz kapacitásának növelése	0,27	0,17	0,00	0,00
K23	Pozsony – Lamacs – Dévényújfalú szakasz kapacitásának növelése	0,33	0,16	0,00	0,00
K24	Dévényújfalú (kívül) – államhatár szakasz kapacitásának növelése	0,94	0,73	0,42	0,30
K25	Dévényi-tó – Stomfa, ill. alternatív vonalvezetés Bory és Stomfa közt	4,72	3,68	2,52	1,92
K26	Bazin - Modor - Szomolány	19,09	15,29	11,07	8,56
K27	Detrekőszentmiklós – Jablánc	288,05	231,06	159,37	124,37
K28	Lozornó (kívül) - Stomfa (kívül)	8,04	6,24	4,42	3,40
K29	Pozsony -Nivy – Pozsonyligetfalu, vasúti közlekedéssel	0,25	0,17	0,07	0,00

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE					2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.2 cikkelye A villamosvonalak kiterjesztése és korszerűsítése)					
E1	Bosákova – Janíkov Dvor	1,30	1,02	0,61	0,43
E2	A főrévi vonal meghosszabbítása a főrévi TIOP-ig	0,76	0,59	0,40	0,29
E3	A pozsonyhidegkúti-károlyfalui vonal meghosszabbítása a Bory TIOP-ig	0,86	0,68	0,47	0,25
E4	Összeköttetés a Šafárik tértől a Kassai u. keresztül a főrévi vonalba való becsatlakozással	0,40	0,28	0,06	0,00
E5	Összeköttetés a Kassai u. – ŽST Pozsonypüspöki közt érintve a Kikötői híd melletti P + R-t és TIOP-ot	2,02	1,51	1,08	0,82
E6	A pozsonyszőlősi vonal meghosszabbítása a ŽST Pozsonyszőlősig	2,05	1,63	1,18	0,90
E7	A pozsonyszőlősi és főrévi vonalak összekapcsolása	2,78	2,22	1,61	1,26
E8	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory térségtől a VW-ig és Dévényújfalui, esetleges meghosszabbítása egészen Stomfáig	2,91	2,29	1,53	1,15
E9	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory TIOP-tól a Bory térségig	1,82	1,42	1,00	0,75
E10	Főrévi vonal a főrévi TIOP-tól a M.R. Štefánik repülőtérig	12,30	9,11	6,44	4,92
E11	A récsei, pozsonyszőlősi, főrévi és vereckye-püspöki vonalak tangenciális összeköttetése	0,98	0,75	0,50	0,34
E12	A récsei vasútállomásig vezető vágány	1,36	1,03	0,69	0,50
E13	Összeköttetés a Kamenné tér és Kassai u. közt a Mlynské Nivyn keresztül	0,87	0,68	0,47	0,35
Intézkedés: Javasolt intézkedések a közúti közlekedés terén (az NČ 6 cikkelye BSK újonnan kiépített és korszerűsített közútjai)					
C4	Új megyei közút megépítése – a Trblavina – Horvátgurab (Meleg-forrás) kereszteződésre való rácsatlakozással	1,72	1,78	1,96	2,24

Int. jele	Intézkedés megnevezése	A javasolt infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a gazdasági értékelés és a CO2 termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összege)			
		2025	2030	2040	2050
C5	A D1-es autópálya Pozsonyszőlő – Szenc – kelet szakasz kapacitásának növelése + a szenci csatlakozás átalakítása	1,47	1,46	1,50	1,59
C6	A D1-es autópálya Szenc – Nagyszombat szakasz kapacitásának növelése	1,60	1,59	1,74	1,86
C7	A D2-es autópálya Lamacs – Stomfa szakasz kapacitásának növelése	0,99	1,00	1,03	1,08
C8	A D2-es autópálya Lozornó – Stomfa szakasz kapacitásának növelése	1,00	1,01	1,05	1,11
C9	D2-es nádasfői kereszteződése	1,89	1,91	2,03	2,27
C10	D2-es szentistvánkúti kereszteződése	0,74	0,76	0,83	0,93
C11	D2-es dunacsúni kereszteződése	1,06	1,08	1,19	1,33
C12	D 4-es autópálya a II/502 – Kárpátok alagút szakasza összeköttetéssel az osztrák S8-sal	5,14	5,28	5,74	6,43

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március			
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről						
C13	D4-es Dévényújfalú – SzK/Ausztria államhatára	1,80	2,15	1,21	1,27	
C14	R1-es gyorsforgalmi út – jövőbeli szakasz a D4-es és II/572-es út kereszteződésétől Dunahidastól délkeletre – Fél – II/510-es bekötőút – Farkashida – tovább Nyitra irányába	2,99	3,01	3,23	3,52	
C15	I/2-es út – Stomfa elkerülőútja	1,19	1,22	1,32	1,49	
C16	II/590-es út – Malacka elkerülőútja	1,66	1,68	1,85	2,02	
C17	I/61-es út – Pozsonyszőlős – Szenc kapacitásának növelése	1,55	1,60	1,80	1,87	
C18	II/502-es út – Bazin elkerülőútja	1,70	1,76	1,93	2,08	
C19	II/502-es út – Modor elkerülőútja	1,82	1,88	2,06	2,25	
C20	II/503-es út – Baba alatti alagút	2,93	3,05	3,33	3,63	
C20A	II/503-as út kapacitásának növelése – Megyei körút létrehozása (Szenc – D1-es „Senec“ MUK – Bazin)	1,28	1,31	1,40	1,54	
C21	A II/510-es út elterelése Félnél	0,68	0,69	0,65	0,73	
C22	II/505-ös út kapacitásának növelése Dévényújfalunál az OC Bory-tól északra eső területen folyó építkezések kapcsán	0,46	0,47	0,49	0,52	
C23	Közúti híd Marchfeld - Erdőhát	0,78	0,80	0,87	0,99	
C24	Az Eisner utca meghosszabbítása	1,13	1,16	1,26	1,42	
C25	Récse – II/502-es elterelése (Rybničná – Pri Šajbách – Récsei út)	0,82	0,83	0,89	0,96	
C26	Žabí Majer - Krasňany összekötése	0,36	0,26	0,28	0,31	
C27	Krasňany – Polianky összekötése	2,49	2,53	2,74	3,08	
C28	Északi érintő (Pražská – Jarošova)	1,43	1,48	1,63	1,84	
C29	Pozsonyszőlős – északi és keleti elkerülőút	1,40	1,45	1,58	1,79	
Int. jele	Intézkedés megnevezése	A javasolt infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a a gazdasági értékelés és a CO2 termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összege)				
		2025	2030	2040	2050	
C30	Bajkalská – a különböző szintű kereszteződések megszüntetése	0,89	0,92	0,99	1,12	
C31	Vereknye – elkerülő út a Galvani utca meghosszabbításával	0,65	0,67	0,70	0,77	
C32	Megyei út Horvátgurab (Meleg-forrás) – Bazin	1,62	1,67	1,84	1,97	
C33	Útépítés az I/61-s út keresztezésével, majd folytatódik Cseklész, Pozsonyivánka községek között, Tökéssziget község elkerülőútjával a D4-es kereszteződéséig	1,71	1,76	1,93	2,18	
Intézkedés: Javasolt intézkedések a vízi és légi közlekedés terén (az NČ 6 cikkelye) Megjegyzés - azok a közlekedési építkezések, amelyek biztosítják a M. R. Štefánik nemzetközi repülőtér gyors és magas szintű összeköttetését a szuperregionális és regionális közlekedési rendszerrel, a vasúti (az NČ 4.1., 4.2. cikkelye) és a közúti						

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE					2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről						
építkezések (az NČ 6. cikkelye) részét képezik.						
L1	DunaBUS		4,74	4,64	4,61	4,60

V. JAVASOLT INTÉZKEDÉSEK A KÖRNYEZETI ÉS EGÉSZSÉGÜGYI HATÁSOK MEGELŐZÉSÉRE, MEGSZÜNTETÉSÉRE, MINIMALIZÁLÁSÁRA ÉS KOMPENZÁLÁSÁRA

V. 1. Intézkedések a stratégiai dokumentum végrehajtásából eredő, a környezetre és az egészségre, gyakorolt esetleges jelentős negatív hatások elhárítására, csökkentésére vagy enyhítésére

A RPUM BSK intézkedéseket tartalmaz a közlekedési ágazat kedvezőtlen helyzetének kiküszöbölésére. A RPUM BSK-ban az intézkedéseket az egyes közlekedési fajták szerint besorolva javasolják, annak ellenére, hogy az integrált mobilitáson belül szorosan összekapcsolódnak az egyes közlekedési fajták. Ezen túlmenően az intézkedések jellegük szerint "infrastrukturális" intézkedésekre oszlanak, amelyek az új/meglévő infrastruktúra fizikai kiépítéséből vagy korszerűsítéséből állnak, valamint az "eljárási/szervezeti" intézkedésekre, amelyek az adminisztratív folyamatok és követelmények beállításából/optimalizálásából/javításából állnak. Mivel a RPUM BSK-ban javasolt intézkedések különböző jellegűek, és több nem beruházási jellegű, valamint szervezeti, műszaki, tervezési, intézményi és programozási eljárások, tervek és tevékenységek létrehozásából állnak, nehéz számukra meghatározni a várható környezeti és az egészségügyi hatások megelőzésére, kiküszöbölésére, minimalizálására és kompenzálására szolgáló intézkedéseket.

A területfejlesztési dokumentáció betartásának biztosítása érdekében a tanulmány eredményeit be kell építeni a BSK, valamint városai és községei területfejlesztési terveibe a következő frissítés során a későbbi megvalósításukhoz szükséges területek bebiztosításának szempontjából is. Ebben az összefüggésben ajánlott fenntartani, ill. meghatározni területi tartalékot azoknak a kiválasztott projekteknek, amelyeket ez a tanulmány még nem erősített meg, de megvalósításuk potenciálisan lehetségessé válik a terület esetleges jelentős demográfiai és városi változásainak köszönhetően, ill. a mobilitás, a közlekedés és a forgalom mutatóinak pozitív alakulása ezen projektek szempontjából, pl. különféle városi-, régió- vagy állami szintű közlekedéspolitikai intézkedések hatása alatt, amelyeket ebben a tanulmányban nem értékelték.

A SEA és a területfejlesztési dokumentációban bekövetkezett esetleges változásokat követően az összes építmény projektjének előkészítési folyamata során figyelembe kell venni a következő folyamatokat:

- Az EIA dokumentációjának feldolgozása az egyes építmények részére, ha az építkezés jellege ezt megköveteli
- A közmunka építkezési szándékának dokumentációjának feldolgozása (DSZ)
- A területfejlesztési határozathoz szükséges dokumentáció feldolgozása (DÚR)
- Az építési engedély dokumentációjának feldolgozása (DSP)
- Az építkezés dokumentációjának feldolgozása (DRS)

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

A szándékok kidolgozása és a EIA során a nyilvánossággal folytatott megbeszélésen belül ajánlott a technikai megoldások további optimalizálása a lakosságra gyakorolt hatások minimalizálása és a költségek fenntartása érdekében.

Az alábbiakban meghatározzuk azokat az általános intézkedéseket, amelyeket figyelembe kell venni:

- A stratégiai fejlesztési dokumentumokat alá kell vetni egy stratégiai környezeti hatásvizsgálati értékelésnek (SEA) a 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai értelmében.
- A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által meghatározott konkrét technikai megoldás és a természeti viszonyok ismerete alapján, a tervezett tevékenység külön hatásvizsgálatával elvégzik egy adott javasolt közlekedési infrastruktúráis intézkedés várható hatásainak átfogó értékelését, ha a 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai 8. mellékletében meghatározott tevékenységről, ill. változtatásról van szó.
- Biztosítani kell a következő utak átjárhatóságát BSK-ben

Szakasz és a kommunikáció száma (neve)	Kumulatív kilométer-számozása	Indoklás	Járás
I/2	48,043-49,99	Főút	MA
I/61	0,00-1,18, 9,00-11,26	Főút	PO V, PO III
II/501	0,00-21,38	Főút	MA
II/503	0,00-8,5, 17,71-20,97	Főút	PO III, BAZIN
II/590	25,85-65,015	Főút	MA
III/1105	0,00-0,92	Főút	MA
III/1113	0,00-2,25	Főút	MA
Kutuzov u., PO	-	Bekötő út	PO III
Halastó u., Pozsonyszőlős	-	Bekötő út	PO III
Štúr u., Malacka	-	Bekötő út	MA
Pozsonyszőlősi u., PO	-	Bekötő út	PO III
U. a kasárnya mögött, PO	-	Bekötő út	PO III

- A 120-as számú (BA - Nagyszombat - Lipótvár - Puhó) 130-as sz. (PO - Galánta - Tótmegyer), 110-es sz. (PO - Jókút), 101-es sz. (PO - PO – Pozsonyligetfalu), 132-es sz. (PO - Oroszvár) vasútvonalak átjárhatóságának biztosítása legalább egy vasúti vágányon, vagy az adott szakasz vészüzemeltetése elkerülő vasútvonalak használatával.
- Fenn kell tartani egy állandó speciális létesítményt teljes terjedelmében az érintett közúti és vasúti hidakon, mindkét megyében.
- A "RPUM BSK" által javasolt tervezett egységek építkezéseinek hatóköre által érintett utakon a forgalom korlátozása esetén a 135/1961 T. sz. törvény 7. § és 24. § (e) bek., valamint a Föderális Közlekedési Minisztérium 35/1984 sz. rendeletének 10. § (6) bek. b. pontjának megfelelően kell eljárni.
- A közlekedés szervezésének tervét a konkrét javasolt intézkedés projektdokumentációjában kell kidolgozni.
- A "RPUM BSK" intézkedéseinek végrehajtásával kapcsolatban tervezett forgalmi korlátozások kezdetét és végét BSK és TSK területén, be kell jelenteni a Szlovák Köztársaság Fegyveres Erőinek Nemzeti Katonai Közlekedési Központjában, Kutuzovova 8, 832 47 PO ".

Intézkedések a levegőre gyakorolt hatások, a zaj és a rezgések lakosságra és egészségre gyakorolt hatásainak enyhítése céljából:

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- Meg kell fontolni a közlekedési infrastruktúra építményeinek alternatív elhelyezését a városok és települések beépített területeitől való távolság szempontjából. A lakott területek közelében vezető közlekedési építmények valós kockázatot jelentenek arra nézve, hogy a jelenlegi közlekedési útvonalon a levegőterheltségi szint szempontjából (zaj, szennyezőanyagok kibocsátása, rezgések) nem teljesítik előírt funkciójukat a települések elkerülésére.
- Az új közlekedési infrastruktúra tervezésénél figyelembe kell venni a diszperziós tanulmányok eredményeit, ami a tervezett tevékenység területének bizonyos kibocsátási jellemzőkkel rendelkező levegőterheltségi szintjének numerikus szimulációja.
- Új közlekedési útvonalak, új utak tervezése során a zajterhelés meghatározásához matematikai modelleken alapuló előrejelzési módszereket kell alkalmazni. Ezekkel a módszerekkel, a megfelelő számítási eszköz használatával, meg lehet határozni a terület zajterhelését a megfigyelt forgalmi út közelében. Az így meghatározott zajterhelés alapján célszerűbb intézkedéseket lehet javasolni annak csökkentésére a szélesen érintett területen.
- A zajcsökkentő intézkedésekre vonatkozó javaslatokkal a közlekedési hálózat azon meglévő szakaszain is foglalkozni kell, ahol a zajkibocsátás meghaladja a higiéniai határértékeket a Szlovák Köztársaságban, különösen azokon a területeken, ahol a lakosság érzékeny csoportjai tartózkodnak (pl. kórházak, iskolák, szociális létesítmények), és ahol az emberek állandó lakhelyei vannak. A technikai intézkedések között lehetőség van pl. az utak felületkezelése alacsony zajszintű aszfalttal.
- A vadátjárók kialakításával is foglalkozni kell az úthálózat azon meglévő szakaszain, ahol az állatok és közlekedési eszközök rendszeres ütközéseit rögzítik a forgalom biztonságának növelése, a járművek és az állatok közúti ütközések számának csökkentése érdekében.
- A városi típusú településeken kiterjedt a túlságosan felmelegedő és nagy hőkapacitású felületek koncentrációja. Ez jelentős hőfelhalmozódást okoz a városi környezetben, ún. városi hőszigetek jönnek létre. A települések beépített területein javasolt az utak, parkolók, járdák felszínét olyan anyagokból kialakítani, amelyek visszaverik a napsugarakat, ill. vízáteresztőek.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra beépített területeken történő kialakításakor előnyben részesíteni olyan műszaki megoldásokat, amely minimalizálják a zöldterületek elfoglalását.

Intézkedések az éghajlatváltozással kapcsolatos jövőbeli kockázatok csökkentésére:

- Meg kell állapítani az új közlekedési folyosók nagy projektjeinek változatainak érzékenységi az éghajlatváltozással kapcsolatos kockázatokkal szemben, meg kell határozni az egyes változatok lehetséges kiterjedését a jelenlegi és a jövőbeli kockázatoknak, azonosítani és rangsorolni azokat.
- Intézkedéseket kell alkalmazni a javasolt közlekedési struktúrára az éghajlati jelenségek kockázatainak csökkentése érdekében, amelyek egy adott projekt körülményei között igazolhatók (pl. a lejtő lejtésének csökkentése, a vízelvezető rendszerek kapacitásának növelése, az út/pálya szintjének megemelése, speciális vízgyűjtő rendszerek használata, a vízfolyamok áthelyezése, ellenálló anyagok használata, a híd tartószerkezeteinek és rögzítéseinek megváltoztatása, védőrendszerek telepítése (pl. széltörők, árvízvédelem), mérnöki védőépítmények (pl. gátak) megépítése, felügyeleti, információs és figyelmeztető rendszerek telepítése, környezetgazdálkodás (pl. a vízgyűjtő területek erdősítése)).
- Adaptációs intézkedéseket kell alkalmazni a már meglévő közlekedési infrastruktúrára, ahol veszélyekkel jár az éghajlati események hatásának (pl. védőrendszerek telepítése (pl. széltörők, árvízvédelem), felügyeleti, információs és figyelmeztető rendszerek telepítése, alternatív útvonalak lehetővé tétele útlezárás esetén, környezetgazdálkodás (pl. a vízgyűjtő területek erdősítése), a fenntartási és helyreállítási költségvetés növelése).

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Intézkedések a talajt érő hatások csökkentésére:

- Meg kell fontolni a közlekedési infrastruktúra építményeinek mezőgazdasági területeken való elhelyezésének alternatíváit tekintettel a legjobb minőségű mezőgazdasági területek védelmére, valamint a védőerdőkben és a különleges rendeltetésű erdőkben történő beavatkozások csökkentését.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra tervezésénél előnyben kell részesíteni egy olyan műszaki megoldást, amely minimálisra csökkenti a mezőgazdasági földterületek, ill. az erdős területek használatát.

Intézkedések a közetkörnyezetre és az ásványokra gyakorolt hatások, a geológiai kockázatok mérséklésére:

- A javasolt közlekedési infrastruktúra előkészítése és kiépítése közben intézkedéseket kell végrehajtani a közetkörnyezet stabilitásának biztosítása érdekében. Ezeket az intézkedéseket részletes mérnökgeológiai és hidrogeológiai felmérés alapján kell megtervezni.
- A projektmegoldásokon belül figyelembe kell venni a szélsőséges csapadéjkjelenségekkel és árvizekkel járó kumulatív hatás kockázatát is.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra és a jelentős geológiai helyek (http://apl.geology.sk/g_vglg/), az ásványi anyagok lelőhelyeinek (<http://apl.geology.sk/geofond/loziska2/>) ütközése során inkább egy olyan technikai megoldást kell preferálni, amely minimalizálja a rájuk gyakorolt hatást.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra és a régi bányászati és bányászati munkák (<http://apl.geology.sk/geofond/sbd/>), a Hulladéklerakók Nyilvántartásában bejegyzett hulladéklerakók (<http://apl.geology.sk/skladky/>), a Környezeti Terhek Információs Rendszerében bejegyzett környezeti terhek (<http://envirozataze.enviroportal.sk/>) ütközése során el kell végezni azok felmérését és intézkedéseket kell hozni a környezetre, beleértve a lakosság egészségére, gyakorolt negatív hatások ellen, valamint az épületszerkezetek védelmére irányuló intézkedéseket is.

Intézkedések a felszíni és a felszín alatti vizekre gyakorolt hatások enyhítésére:

- Meg kell fontolni a közlekedési infrastruktúra építményeinek területi alternatíváit a vízkészletek, a természetes gyógyforrások, a természetes ásványvízkészletek védelme szempontjából.
- A közlekedési infrastruktúra építményeinek elhelyezése a védett vízgazdálkodási területen, a vízkészletek, a természetes gyógyforrások, a természetes ásványvízkészletek védőövezeteiben lehetséges, feltéve, hogy a hidrogeológiai felmérés eredményei azt mutatják, hogy a tervezett építmény javasolt műszaki megoldása nem befolyásolja ezen vízkészletek gyűjtőinek rendszerét és minőségét.
- A vízfolyamok új kikötőinek kialakítását meg kell vitatni a vízfolyam üzemeltetőjével.
- Az SVP, š.p. (SVP állami vállalat) által üzemelt vízfolyamokkal, vízi létesítményekkel és vagyonnal kapcsolatos összes tevékenységet, az SVP, š.p.-vel kell előzetesen átkonzultálni és írásban jóváhagyni.
- A vízfolyamon való átkelés területén lévő közlekedési építményeknek olyan paraméterekkel kell rendelkezniük, hogy az érintett vízfolyam áramlási profilja ne csökkenjen, és ne akadályozzák a nagy vizek áramlását.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra előkészítésének részeként minimalizálni kell a folyómedrekbe történő beavatkozásokat.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- A szennyvízelvezető terület típusától függően meg kell tisztítani a javasolt utak, parkolók felszínéről lefolyó esővizet, mielőtt kiengednék a befogadóba.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra burkolt felületein felfogott csapadékvíz kezelését a helyi geológiai és hidrogeológiai viszonyok szerint kell elvégezni. Azokon a területeken, ahol ez lehetséges, előnyben kell részesíteni az esővíz beszivárgását a közetrendszerbe. Vízfolyásba történő kibocsátás esetén fel kell mérni az áramlást a kezelt esővíz betetőzésének lehetősége szempontjából, és szükség esetén megfelelő intézkedéseket kell javasolni.
- Az egyes közlekedési építmények üzemeltetőinek készíteniük kell a vízkészletek higiénikus védelmi zónájával rendelkező területeken áthaladó szakaszokra vészhelyzeti terveket, amelyekben intézkedéseket írnak le a szivárgások kiküszöbölésére vonatkozó eljárásról.

Intézkedések a természetre és a tájra gyakorolt hatások enyhítésére:

- Meg kell vitatni a közlekedési infrastruktúra építményei helyének alternatíváit a 543/2002 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által védett területek védelme (védett területek nemzeti hálózata, védett madárterületek, európai jelentőségű területek), valamint a védett fák, kiemelt élőhelyek, európai jelentőségű élőhelyek védelme szempontjából.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra megtervezésekor előnyben kell részesíteni olyan műszaki megoldásokat, amelyek minimálisra csökkentik a 543/2002 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által védett területek elfoglalását (védett területek nemzeti hálózata, védett madárterületek, európai jelentőségű területek), valamint védelmet nyújtanak a védett fák, kiemelt élőhelyek, európai jelentőségű élőhelyek részére.
- A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által meghatározott konkrét technikai megoldás és a természeti viszonyok ismerete alapján, a tervezett tevékenység külön hatásvizsgálatával el kell végezni egy adott javasolt közlekedési infrastrukturális intézkedés várható hatásainak átfogó értékelését.
- Az élőhelyekről szóló irányelv értelmében minden olyan javasolt terv vagy projekt hatásának, amely jelentős befolyást gyakorolhat a Natura 2000 területekre, a tevékenység engedélyezése előtt megfelelő értékelési mechanizmuson kell keresztülmennie. A megfelelő értékelés eredménye képezi az ezt követő engedélyezés alapját.
- Ha a javasolt közlekedési infrastruktúra keresztezi az állatok vándorlási útvonalait, akkor funkcionális vadátjárókat kell megtervezni rajta, amelyek biztosítják a közlekedési útvonal megosztó hatásának csökkenését és az állatok zavartalan mozgását felette, ill. alatta. A vadátjárók megtervezésének az áteresztőképesség felmérésén kell alapulnia, amely során különösen zoológiai felmérést végeznek, meghatározzák az alapvető területeket és a lehetséges fő vándorlási irányokat, valamint kiértékelik a vándorlást segítő tájelemeket. A vadátjárók műszaki megoldásánál figyelembe kell venni a vándorló állatok paramétereit.
- A madarak és denevérek vándorlási területein áthaladó javasolt közlekedési infrastruktúra kiépítésének technikai megoldásában akadályokat kell kialakítani a madarak és denevérek berepülése ellen.
- A javasolt, jelentős migrációs útvonalakat keresztező, többéves építésű közlekedési infrastruktúra esetében foglalkozni kell a vadvándorlásra gyakorolt hatások minimalizálásával az építkezés során is. Gondoskodni kell egy folyósó létrehozásáról az építkezésen keresztül, hogy biztosítsák a vándorló vadak áthaladását az építkezés teljes időtartama alatt. A vadátjáró megoldását konzultálni kell az ŠOP munkatársaival.
- A vadátjárók kialakításával foglalkozni kell az úthálózat meglévő szakaszain is, ahol rendszeresen rögzítik az állatok és közlekedési eszközök ütközését, a forgalom biztonságának növelése, a járművek és az állatok közötti ütközései számának csökkentése érdekében.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- A javasolt közlekedési infrastruktúra vegetációjának módosításait az eredeti hazai fafajtákból kell elvégezni, különösen azokon a vadátjárókon, amelyeket az építmény keresztez, annak érdekében, hogy az állatokat a vándorlást lehetővé tevő javasolt intézkedésekhez vezessék. A vegetáció módosításainak javaslatát konzultálni kell az ŠOP munkatársaival.
- Az eltávolított, nem erdei fás növényzet helyettesítő telepítését olyan helyeken kell elvégezni, ahol a növényzet ugyanazt a funkciót látja majd el, mint amelyet az építkezés által elpusztított növényvilág látott el.

Intézkedések a kulturális örökségre gyakorolt hatások enyhítésére:

- A közlekedési infrastruktúra javasolt elemének ütközése esetén egy műemlékvédelmi területtel, egy nemzeti kulturális műemlékkel, a projekt előkészítése során figyelembe kell venni azok védelmének elveit (beleértve a meghatározott távoli panorámás kilátások vagy azok szögeinek védelmének tiszteletben tartását).

Hulladékgazdálkodási intézkedések:

- A hulladékgazdálkodás célkitűzéseinek teljesítése az építési hulladék és a bontási hulladék területén a jelenleg érvényben lévő Hulladékgazdálkodási Programnak megfelelően, az építési hulladék és a bontási hulladék újrahasznosítására való felkészülésének, újrafeldolgozásának és hasznosításának fokozása érdekében.
- A közlekedési infrastruktúra előkészítése és kiépítése során intézkedéseket kell végrehajtani az építési hulladék (különösen a kiásott föld) keletkezésének minimalizálása érdekében. A műszaki megoldásnál ki kell választani a töltések megfelelő kialakítását a kiásott föld maximális kihasználásának céljából, a geotechnikai intézkedéseket pedig úgy kell megtervezni, hogy minimalizálják az alkalmatlan altalaj cseréjének szükségességét. Az építkezésből kitermelt föld felhasználásának köszönhetően csökken az új anyagok kitermelésének szükségessége, és egyúttal megszűnik a nem megfelelő föld ártalmatlanításának szükségessége is. Ez csökkenti az anyagszállítással szemben támasztott igényeket is, ami az alacsonyabb zajterhelésben, kevesebb szálló porban és kibocsátásban nyilvánul meg. Ezen tényezők szinergikus hatása védi a környezetet és pozitívan befolyásolja az életminőséget.
- Ahol a műszaki feltételek azt lehetővé teszik, újrahasznosított építési hulladékot kell felhasználni a közlekedési infrastruktúra kiépítésénél.
- Feltételeket kell teremteni az újrahasznosított anyagok egyszerűsített felhasználására a közlekedési építmények építése és rekonstrukciója során.
 - Az egyes közlekedési konstrukciók részletesebb projektjeinek tárgyát képezik a környezet bizonyos összetevőire, beleértve a lakosság egészségére gyakorolt negatív hatások csökkentésére és a pozitív hatások megerősítésére irányuló konkrét intézkedések. A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által meghatározott konkrét technikai megoldás és a természeti viszonyok ismerete alapján, a tervezett tevékenység külön hatásvizsgálatával elvégzik a javasolt közlekedési infrastruktúrális intézkedés várható hatásainak átfogó értékelését, ha a 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai 8. mellékletében meghatározott tevékenységről, ill. változtatásról van szó. A javasolt technikai intézkedések, amelyek megfelelnek a jelenleg érvényes jogszabályi követelményeknek, biztosítják a javasolt közlekedési struktúráknak a környezet és a lakosság érintett összetevőire gyakorolt negatív hatásainak kiküszöbölését.

VI. A LEHETSÉGES ALTERNATÍVÁK KIVÁLASZTÁSÁNAK MEGINDOKLÁSA TEKINTETTEL A STRATÉGIAI DOKUMENTUM CÉLKITŰZÉSEIRE ÉS FÖLDRAJZI DIMENZIÓJÁRA ÉS A KIÉRTÉKELÉS MENETÉNEK LEÍRÁSA, BELEÉRTVE A SZÜKSÉGES INFORMÁCIÓ MEGSZERZÉSÉNEK NEHÉZSÉGEIVEL, MINT. PL. A MŰSZAKI HIÁNYOSSÁGOK VAGY NEM MEGHATÁROZOTT TÉNYEZŐK

A RPUM BSK-t egy változatban dolgozták fel és értékelték. A maximalista változat (doall) lett javasolva, amely minden olyan építkezést tartalmaz, amelynek megvalósítása 2050-re várható. Ezt hasonlították össze a zéró változattal (do-nothing), amelyben BSK közlekedési hálózata az aktuális állapotból áll, hozzáadva a jelenleg épülő szakaszokat, illetve azokat, amelyek építése már szerződésben vagy más módon rögzítve lett. Miután meghatározták Pozsony megye közlekedési területére vonatkozó átfogó jövőképet, kitűzték az ágazat kedvezőtlen helyzetét kiküszöbölő célokat, konkrét intézkedéseket javasoltak az elemzett problémák kiküszöbölésére és egyúttal a mobilitás jövőképeinek beteljesítésére a kitűzött célok megvalósításának szempontjából. A stratégiai dokumentum jellege miatt a javasolt intézkedéseket többnyire csak általános módon jellemzik, ami azonban összhangban van a koncepció stratégiai szintjével. A mobilitás jövőképe, céljai és intézkedései Pozsony megye közlekedési hálózatában (IV. Rész RPUM BSK) az elemző részből (III. Rész RPUM BSK) indul ki, amely az összegyűjtött adatok (I. rész RPUM BSK), felmérésekkel nyert adatok (II. Rész RPUM BSK) elemzésére összpontosít. A javasolt infrastrukturális intézkedések átfogó értékelését a BSUM BSK "Végrehajtási terve" tartalmazza. Ezt az értékelést a gazdasági értékelés és a CO₂ termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összegzéseként dolgozták ki. Ezen számolás végösszege alapján a RPUM BSK kivitelezője a javasolt infrastrukturális intézkedéseket három kategóriába sorolta, amelyek tükrözik azok végrehajtásának indokoltságát:

A RPUM BSK nem javasolja a tervezett közlekedési folyosók konkrét területi kezelését, az értékelés szempontjából a feltételezett útvonalakat használta. A stratégiai dokumentum tág kiterjedésére tekintettel a javasolt intézkedések értékelése főként a koncepciónak a környezet és a közegészségügy kulcsfontosságú összetevőire gyakorolt lehetséges általános hatásaira összpontosít annak érdekében, hogy azonosítsa a terv végrehajtásával járó lehetséges kockázatokat vagy lehetőségeket.

A fő kétség az, hogy végrehajtják-e a RPUM BSK-ban javasolt összes intézkedést.

A javasolt intézkedések némelyikével, főként az új közlekedési infrastruktúra kiépítésével kapcsolatos intézkedésekkel egyes projektek szintjén foglalkoznak majd, amelyek közül sokat különálló környezeti hatásvizsgálatnak (EIA) vetnek alá a környezeti hatásvizsgálat elbírálásáról, valamint egyéb törvények változtatásáról és kiegészítéséről szóló 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében.

VII. JAVASLAT A KÖRNYEZETI HATÁSOK, BELEÉRTVE AZ EGÉSZSÉGÜGYI HATÁSOK MEGFIGYELÉSÉRE

A RPUM BSK olyan intézkedéseket javasol, amelyek hozzájárulnak a közlekedési hálózat kapacitásproblémáinak enyhítéséhez, a közlekedési hálózat hatékonyságának növeléséhez, a tranzitforgalom eltereléséhez a városok és községek lakóterületeim kívülre. Az értékelt terv

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

elsődleges lehetséges hatásai a zajterhelés, a rezgések és a szennyezőanyagok kibocsátásának csökkentésében, a közlekedés biztonságának növelésében mutatkoznak meg.

Az értékelt terv hatásait a stratégiai zajtérképek naprakésszé tételével lehet majd frissíteni, amelyeket a 2/2005 T.t. sz. törvény alapján legalább öt évente felülvizsgálunk, és ha szükséges, pontosítanak, valamint olyankor is, amikor a területen jelentős változások tapasztalhatók a zajterhelés tekintetében (4. § (3) bek.).

A szennyezőanyagok kibocsátásának csökkenésének tendenciáit az atmoszférában megfigyelhetik az Országos Légminőség-figyelő Hálózatba tartozó megfigyelőállomásokon végzett légszennyező mérésekkel (a Szlovák Hidrometeorológiai Intézet (SHMÚ) által megvalósított). Jelen pillanatban 5 megfigyelőállomás üzemel BSK területén: Pozsony, Kamenné nám. (városi háttéri), Pozsony, Trnavské mýto (városi közlekedési), Pozsony, Jeséniova (külvárosi háttéri), Pozsony, Mamateyova (városi háttéri), Malacka, Béke tér.

A RPUM BSK része az elért célok nyomon követésére szolgáló rendszer kialakítása is. A RPUM BSK-ban olyan mutatókat szabnak meg, amelyek az egyes célok teljesítésének sikerét mérik. Az eredmények és a kimeneti értékek mutatóit úgy fogalmazzák meg, hogy tükrözzék a tervezett tevékenységek és projektek végrehajtása során bekövetkező várható változásokat, és így a tematikus beállítottsághoz kapcsolódó releváns konkrét célok és intézkedések révén hozzájárulnak egy adott stratégiai célkitűzés teljesítéséhez.

A RPUM BSK vonatkozó stratégiai céljainak teljesítésének sikerességének mérésére javasolt mutatók:

BSK közlekedési területének stratégiai céljai, amelyek reagálnak az R-BSK közlekedési rendszer elemzett problémás területeire, a következők:

1. A légkör minőségének javítása, a szénlábnyom csökkentése (a közlekedés éghajlati helyzetre gyakorolt negatív hatásainak enyhítése) és a közlekedés térbeli hatékonyságának növelése

- A tömegközlekedés, gyalogos és kerékpáros közlekedés arányának növelése a szállítási munkamegosztásban
- A vasúti tömegközlekedés részarányának növelése a szállított utasok számában
- A járművek átlagos elfoglaltságának növelése
- A közlekedésből származó üvegházhatású gázok (CO₂) kibocsátásának csökkentése
- A közúti közlekedésből származó kibocsátások csökkentése
- Az olyan területek és az azokon állandó lakhellyel rendelkező népesség csökkentése, ahol az éjszakai zaj meghaladja az 50 dB-t
- Az elektromos motorral (beleértve a hibridet is) regisztrált járművek számának növelése
- A villamos- és trolibusz közlekedési hálózat bővítése
- Az alternatív meghajtású buszok számának növelése a tömegközlekedésben
- A P + R (B + R) rendszer kapacitásának növelése

2. A tömegközlekedés hatékonyságának, megbízhatóságának és elérhetőségének növelése

- Az VOD átlagos utazási sebességének növelése
- A QSV D - F szinttel rendelkező útvonalak csökkentése
- A VOD által szállított utasok számának növelése
- A tömegközlekedés, gyalogos és kerékpáros közlekedés arányának növelése a szállítási munkamegosztásban
- Az alacsony padlós csatlakozások arányának növelése a VOD-ban

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- Az akadálymentes állomások és a PŽD vonatmegállók arányának növelése

3. A biztonság növelése

- A Rendőrség által regisztrált közlekedési balesetek számának csökkentése
- Közúti balesetekben elhunytak és súlyosan sebesültek számának csökkentése
- A közlekedési balesetekben sérültek számának csökkentése
- A legsebezhetőbb résztvevők (gyalogosok és kerékpárosok) elhalálozási és megsebesülési számának csökkentése
- Új vagy korszerűsített utak hossza a régióban

4. A pénzügyi fenntarthatóság növelése

- A közlekedési bevételek részarányának növelése a teljes költségvetésben
- A tömegközlekedés üzemeltetéséből adódó veszteségek ellentételezésének arányának megtartása a teljes költségvetéshez képest
- Az egy főre eső GDP növelése
- Pozsony megye állandó lakóhellyel rendelkező lakosainak számának növelése
- Új vagy korszerűsített utak hossza a régióban
- A pénzügyi kiadások arányának növelése a tömegközlekedés, a gyalogos és kerékpáros közlekedés fejlesztése érdekében. A közlekedési rendszer optimális megoldásainak fontos feltétele a naprakész, megbízható és részletes információk szolgáltatása annak működéséről. A jelen kmoly lemaradást mutat a mobilitással és a közlekedési folyamattal kapcsolatos értelmes adat- és információgyűjtésben. Sőt, ha ilyen tudás létezik, akkor nehéz megszerezni, ill. szinte lehetetlen. Valójában a legtöbb esetben ezt hazánkban csak egyszeri manuális forgalmi felmérések segítségével oldják meg, amelyet a kézi számlálók potenciálja miatt nehéz megszervezni, ráadásul a kapott eredményeket nagyon gyakran befolyásolják a bonyolult közlekedési helyzetből adódó véletlenek. A naprakész és megbízható mobilitási adatok és információk összegyűjtése és folyamatos nyomon követése érdekében fontos olyan módszereket találni és feltételeket megteremteni, amelyek BSK-ben az intelligens közlekedési rendszerek kiépítésének szándékával összefüggésben jönnek létre a folyamatos és automatizált megfigyelés és a folyamatban lévő jelenségekkel kapcsolatos információk gyűjtése és a kommunikációs technológiák elvén. A RPUM NČ-ben a közlekedési adatok gyűjtését és nyilvántartását javasolják (az NČ 15.1. cikkelye javasolja), a következő adatok gyűjtését javasolják:
- információk az egyes közlekedések működési paramétereiről
- információk a folyamatban lévő közlekedési folyamatról
- információk az aktuális közlekedési folyamat felhasználói számára
- dinamikus forgalomirányítás
- az ismeretek folyamatos figyelemmel kísérése és elemzése

A közlekedési adatok összegyűjtésével és rögzítésével nyert információk szükségesek a javasolt RPUM BSK értékeléséhez, mert a mobilitás tervezése folyamatos, ciklikus folyamat.

A RPUM BSK munkacsoport minden évben tájékoztató jelentést készít a Végrehajtási terv teljesítésének előrehaladásáról, valamint a jóváhagyott RPUM BSK-n kívüli új beérkező kezdeményezésekről. A jelentés figyelemmel kíséri az intézkedések állapotát és értékeli a mobilitási mutatók teljesülését. A jelentés fel fogja mérni BSK fenntartható mobilitásának regionális tervének frissítésének szükségességét is. Ezt a jelentést Pozsony megye közgyűlésének nyújtják be. A jelentésnek tartalmaznia kellene:

1. Milyen lépéseket tettek az intézkedések végrehajtása érdekében?
2. Mikor és miért következtek be változások vagy késések?
3. Az intézkedések milyen fenntartható hatásai figyelhetők meg?
4. Az intézkedések előírt és várható hatásának különbségei, valamint az, hogy szükséges-e módosítani a végrehajtási tervet, vagy frissíteni kell-e a teljes RPUM dokumentumot.

A RPUM BSK nem javasolja a tervezett közlekedési folyosók konkrét területi kezelését, az értékelés szempontjából a feltételezett útvonalakat használta. A stratégiai dokumentum jellege miatt a környezet más összetevőire gyakorolt hatások nyomon követését nem javasolják. A tervezett közlekedési folyosók megvalósításával összefüggésben a környezet érintett összetevőinek és az érintett lakosságnak a megfigyelését a projektdokumentáció és az EIA kidolgozásának szakaszában indokolt a konkrét helyszín, műszaki megoldás, valamint a megvizsgált természeti viszonyok és az azonosított hatások alapján.

VIII. VALÓSZÍNŰSÍTHETŐ JELENTŐS HATÁRON TÚLI KÖRNYEZETI HATÁSOK, BELEÉRTVE AZ EGÉSZSÉGÜGYI HATÁSOKAT IS

A RPUM BSK céljából végzett közlekedési kapcsolatok elemzésének részeként felmérték a napi utasok számát a szomszédos országokba irányuló egyes közlekedési fajták szerint is, az Osztrák Köztársaság (AT) és a Magyar Köztársaság (HUN) irányába. A napi utasok számát az egyes közlekedési fajták szerint a szomszédos országokba ill. a szomszédos országokból az alábbi táblázat mutatja.

85-ös táblázat A napi utasok száma az egyes közlekedési fajták szerint a szomszédos országokba és a szomszédos országokból BSK-be

Az utazás iránya	A napi utasok száma az elővárosi buszközlekedésben	A naponta személygépkocsival utazó utasok száma (IAD)	A napi utasok száma a vasúti közlekedésben
AT → PO	2107	3590	3590
AT ← PO	2216	3410	3410
HUN → PO	64	430	430
HUN ← PO	48	408	408

Forrás: Közlekedési szolgáltatók, SSC, ZSSK, RegioJet, in RPUM BSK Kivitelezője, 2019

Az utasok többsége az Osztrák Köztársaság határát lépi át, az elemzés azt mutatja, hogy az IAD dominál a többi közlekedés fajta felett.

A RPUM BSK a közlekedési infrastruktúra befejezésével kapcsolatos intézkedésein belül a szomszédos országokkal fennálló új közlekedési kapcsolatok létrehozását ill. a meglévő kapcsolatok kapacitásának növelését javasolja.

86-os táblázat: A szomszédos államokkal való közlekedési infrastruktúra befejezésére irányuló intézkedések a RPUM BSK-ben

SŠ	Int. jele	A mérlegelt közlekedési folyosó	Potenciálisan jelentős kockázatok vagy jelentős negatív hatások a határ mentén található védett területekre
Intézkedés: Közúti és autópálya infrastruktúra (lásd az NČ 6. cikkelyét)			

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről			
AT	C13	D4-es Dévényújfalú – SzK/Ausztria államhatára (3,17 km)	Keresztezi a SKCHVU016 Záhorské Pomoravie-t Keresztezi a SKUEV0312 Morva-folyó dévényi árterét Keresztezi a Morva-folyó ártere RL-t Az AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) közelében Az AT1202000 March-Thaya-Auen (AT) közelében
AT	C23	Közúti híd Marchfeld - Erdőhát (0,354 km)	Érinti a SKUEV0314 Morva-folyót Érinti a SKCHVU016 Záhorské Pomoravie-t Keresztezi a Morva-folyó ártere RL-t Az AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) közelében Az AT1202000 March-Thaya-Auen (AT) közelében
Intézkedés: Vasúti közlekedés (lásd az NČ 4. cikkelyét)			
AT	K2	A vasútvonal villamosítása a Dévényújfalú - Marchegg szakaszon (5,89 km)	Keresztezi és a SKCHVU016 Záhorské Pomoravie közelében Keresztezi és a SKUEV0312 Morva-folyó dévényi árterének közelében Keresztezi a Morva-folyó ártere RL-t Az AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) közelében Az AT1202000 March-Thaya-Auen (AT) közelében
AT	K14	Pozsonyligetfalú (kívül) – AT határa kapacitásának növelése (1,7 km)	-
HUN	K21	Pozsony - Pozsonyligetfalú – Oroszvár –HU államhatára (14,7 km)	A SKCHVU029 Sysľovské polia (SR) közelében A SKCHVU007 Dunai ártér (SR) közelében A SKUEV0269 Ostrovné Lúčky (SR) közelében A HUFH10004 Mosoni-sík (HUN) közelében A HUFH30004 Szigetköz (HUN) közelében
AT	K24	Dévényújfalú (kívül) – AT államhatár szakasz kapacitásának növelése (3,5 km)	Keresztezi a SKCHVU016 Záhorské Pomoravie-t Keresztezi a SKUEV0312 Morva-folyó dévényi árterét Keresztezi a Morva-folyó ártere RL-t Az AT1202V00 March-Thaya-Auen (AT) közelében Az AT1202000 March-Thaya-Auen (AT) közelében

Magyarázat: SŠ – szomszédos állam, OO – az intézkedés jele, RL – Ramsari helyszín

A javasolt RPUM BSK intézkedések megépítése rövid távon hatással lesz a jólét és a környezet minőségének tényezőire. Ezek elsősorban a megnövekedett zajterhelés, rezgések, por, füst, valamint az építkezés forgalomkorlátozásokat is okozhat. Ezek a hatások átmeneti jellegűek lesznek, főként a földmunkálatokhoz kapcsolódnak, és az építkezések helyszínén, valamint az építkezési útvonalakon jelentkeznek majd.

Az államközi közlekedési kapcsolatok ésszerűsítése a javasolt útvonalakon vonzóbbá teszi azokat, megnöveli a szomszédos államok közúti vagy vasúti forgalmának intenzitását, ami kihat a környék lakosságára, különös tekintettel a légszennyezésre, zajterhelésre és a rezgésekre. Az új közlekedési szakaszok projektjeinek előkészítése részeként zajvizsgálatok és diszperziós tanulmányok feldolgozására lesz szükség az új építmények konkrét megoldásához.

A RPUM BSK olyan intézkedéseket javasol, amelyek hozzájárulnak a közlekedési hálózat kapacitásproblémáinak enyhítéséhez (a közlekedési munkamegosztás megváltoztatásával a jelenlegi 30% (VOD) - 70%-ról (IAD) 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra), a közlekedési hálózat

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

teljesítményének növeléséhez. A RPUM BSK olyan intézkedéseket is tartalmaz, amelyek célja a járműpark korszerűsítése, az üzemanyag-alap megváltoztatása az alacsonyabb szén-dioxid kibocsátású üzemanyagok javára. Az értékelt terv elsődleges lehetséges hatásai a zajterhelés, a rezgések és a szennyezőanyagok kibocsátásának csökkentésében, a közlekedésbiztonság növelésében mutatkoznak meg. A határokon átnyúló hatás jelentősen javíthatja a levegő minőségét.

A szomszédos államokkal javasolt közlekedési kapcsolatok a Dunához és a Morva-folyóhoz kapcsolódó védett területeken haladnak át, amelyek a NATURA 2000 hálózat és a Ramsari területek részét képezik. Az érintett védett területek felsorolását a 78. táblázat tartalmazza. A javasolt közlekedési infrastruktúra kiépítése és működtetése a természeti adottságoktól függően szükségessé teheti a beavatkozásokat a Natura 2000 speciálisan védett területein és helyszínein, az élőhelyek elfoglalását, az élőhelyek, ökoszisztémákat széttöredezését, a mortalitást, a megzavarást, az invazív fajok elterjedésének kockázatát. Az élőhelyekről szóló irányelv értelmében minden olyan javasolt terv vagy projekt hatásának, amely jelentős következménnyel járhat a Natura 2000 területekre, a tevékenység engedélyezése előtt megfelelő értékelési mechanizmuson kell keresztül mennie. A megfelelő értékelés eredménye képezi az ezt követő engedélyezés alapját.

Különösen azok az intézkedések lesznek határokon átvívelő hatással a víztestekre, amelyeket a Duna és a Morva-folyó területén fognak végrehajtani, mivel ezek határfolyamok. Az építési beavatkozások, a hajózási forgalom növekedése a víztest minőségi és mennyiségi állapotának változásában mutatkozhat meg, amely messzebb is megnyilvánulhat, beleértve a Szlovák Köztársaság határain túl fekvő területeket is.

A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által meghatározott konkrét technikai megoldás és a természeti viszonyok ismerete alapján, a tervezett tevékenység külön hatásvizsgálatával elvégzik egy adott javasolt közlekedési infrastruktúrális intézkedés várható hatásainak átfogó értékelését, ha a 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai 8. mellékletében meghatározott tevékenységről, ill. változtatásról van szó. A javasolt technikai intézkedések, amelyek megfelelnek a jelenleg érvényes jogszabályi követelményeknek, biztosítják a javasolt közlekedési struktúráknak a környezet és a lakosság érintett összetevőire gyakorolt negatív hatásainak kiküszöbölését.

IX. A BEMUTATOTT INFORMÁCIÓK EGYSZERŰ ÖSSZEFOGLALÓJA

A környezeti hatásvizsgálat elbírálásáról, valamint egyéb törvények változtatásáról és kiegészítéséről szóló 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében elkészített és benyújtott értékelő jelentés bemutatja a "Pozsony Megye Fenntartható Mobilitásának Regionális Terve" stratégiai dokumentum környezeti és emberi egészségre vonatkozó hatásvizsgálatának következtetéseit.

A stratégiai dokumentum a régió lakosságának mobilitási igényeinek kielégítése és életminőségének javítása érdekében készült. A dokumentum fő célja a közlekedés szervezeti, működési és infrastruktúrális szintű kezelése, hangsúlyt fektetve a tömegközlekedésre és a nem motorizált közlekedésre, valamint az új intelligens közlekedési rendszer technológiáinak hatékony felhasználására, a környezeti és pénzügyi szempontból elfogadható közlekedés biztosítása érdekében a fenntartható mobilitás alapelveinek tiszteletben tartása mellett.

A stratégiai dokumentum tartalma

A mobilitás jövőképe, céljai és intézkedései Pozsony megye közlekedési hálózatában (IV. Rész RPUM BSK) az elemző részből (III. Rész RPUM BSK) indul ki, amely az összegyűjtött adatok (I. rész RPUM BSK), felmérésekkel nyert adatok (II. Rész RPUM BSK) elemzésére összpontosít. A

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

stratégiai dokumentum jellege miatt a javasolt intézkedéseket többnyire csak általános módon jellemzik, ami azonban összhangban van a koncepció stratégiai szintjével.

A RPUM BSK-t egy változatban dolgozták fel és értékelték. A maximalista változat (doall) lett javasolva, amely minden olyan építkezést tartalmaz, amelynek megvalósítása 2050-re várható. Ezt hasonlították össze a zéró változattal (do-nothing), amelyben BSK közlekedési hálózata az aktuális állapotból áll, hozzáadva a jelenleg épülő szakaszokat, illetve azokat, amelyek építése már szerződésben vagy más módon rögzítve lett.

A mobilitás jövőképe meghatározása az egyik pillére Pozsony megye optimálisan működő közlekedési rendszere stratégiájának megalkotásában. A további pillérek a stratégiai célok, a konkrét célok, az intézkedések és a konkrét intézkedések.

- A mobilitás jövőképe – a közlekedési mobilitás általános állapota és Pozsony megye közlekedési rendszerének jövőbeli fejlesztésének és fejlődésének elképzelése
- Stratégiai célok – a változások (magasabb célok) leírása a meghatározott elképzelés teljesítése érdekében
- Konkrét célok – konkrét eszközök a stratégiai célok eléréséhez
- Intézkedések – általános tevékenységek (közbelépések vagy beavatkozások), amelyek hozzájárulnak a konkrét célkitűzések megvalósításához. Az intézkedések infrastrukturális indíttatásúak vagy adminisztratív, ill. biztonsági, műszaki jellegűek és a szervezeti rendszer folyamatai/változásai.

A RPUM BSK meghatározza az alapvető stratégiai célokat a közlekedés területén. Ezek a célkitűzések prioritási tengelyekből állnak, miközben csak azok betartásával, a javasolt intézkedéseknek megfelelően érhető el a mutatók specifikus értékeinek teljesítése, így a jelenlegi helyzethez képest figyelemmel kísérhető a fejlődés és a teljesítés mértéke.

A BSK közlekedési területének stratégiai céljai, amelyek reagálnak az R-BSK közlekedési rendszer elemzett problémás területeire a következők:

1. ***A légkör minőségének javítása, a szénlábnyom csökkentése (a közlekedés éghajlati helyzetre gyakorolt negatív hatásainak enyhítése) és a közlekedés térbeli hatékonyságának növelése:*** A stratégiai cél a közlekedési infrastruktúra területfoglalási igényének csökkentése, ill. a közterület elfoglalása közlekedési eszközökkel. Egy személy szállítása elektromos vasúti szállítás esetén igényli a legkevesebb helyet, a legtöbbet pedig egy nem megtelített személygépkocsi esetében. Ugyanakkor a stratégiai célkitűzés a szén-dioxid lábnyom csökkentése is és ezáltal a környezet javítása.

A stratégiai célkitűzés elérésének konkrét céljai a következők:

- a tömegközlekedés előnyben részesítése és a vasúti közlekedés fejlesztése
 - a gyaloglás és a kerékpározás támogatása
 - a város ellátásának optimalizálása
 - a közterületek minőségének javítása
 - a mobil források által okozott légszennyezés csökkentése, valamint a zajszennyezés és a szénlábnyom csökkentése
 - az emberi egészség javítása
2. ***A tömegközlekedés hatékonyságának, megbízhatóságának és elérhetőségének növelése:*** A stratégiai célkitűzés a közlekedési rendszer átfogó hatékonyságának növelését tartja szem előtt, különösen a multimodális lánc (szinergia) felhasználásával, a jelenlegi rendszer optimalizálásával, a rendelkezésre álló kapacitások felhasználásával és a forgalmi túllépések,

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

mint például a balesetek vagy a lezárásoknál történő ideiglenes kapacitáscsökkenések, a közlekedési rendszerre és annak felhasználójára gyakorolt hatásainak csökkentésével.

A stratégiai célkitűzés elérésének konkrét céljai a következők:

- a tömegközlekedés összekapcsolásának növelése más közlekedési fajtákkal, valamint a VOD különböző fajtái között
- a közlekedési hálózat érzékenységeinek csökkentése és a kapacitásproblémáinak enyhítése
- a közlekedés, a közlekedési infrastruktúra és a nyilvános terek elérhetőségének növelése a lakosság különböző csoportjai számára
- a statisztikai adatok gyűjtésének és nyilvántartásának javítása
- az utasok kényelmének növelése

3. **Biztonság növelése:** A stratégiai célkitűzés az egész közlekedési rendszer biztonságának és ellenállóképességének növelése, különösen az emberek egészségére és életére gyakorolt hatások csökkentésével, balesetek vagy vészhelyzetek esetén, mint például a természeti katasztrófák vagy szerencsétlenségek.

A stratégiai célkitűzés elérésének konkrét céljai a következők:

- az elavult közlekedési infrastruktúra korszerűsítése
- a közlekedési balesetek csökkentése
- a közlekedési ismeretek bővítése

4. **A pénzügyi fenntarthatóság növelése:** A stratégiai cél a beruházások és működési finanszírozás fenntarthatóságának növelése, valamint a bevételek és kiadások egyensúlyának javítása, beleértve a bevételek és kiadások stabilitásának biztosítását is.

A stratégiai célkitűzés elérésének konkrét céljai a következők:

- a közlekedési rendszer pénzügyi fenntarthatóságának biztosítása
- a régió fenntartható fejlődésének támogatása
- a mobilitás eljárási támogatásának biztosítása

Pozsony megye közlekedési területének általános jövőképeinek meghatározása, valamint az ágazat kedvezőtlen helyzetét kiküszöbölő célok kitűzése után, a RPUM BSK-ban olyan konkrét intézkedéseket javasolnak, amelyek kiküszöbölik a z elemzett problémákat, ugyanakkor teljesítik a mobilitás jövőképét és a kitűzött célokat.

A RPUM BSK nem javasolja a tervezett közlekedési folyosók konkrét területi kezelését, az értékelés szempontjából a feltételezett útvonalakat használta. A stratégiai dokumentum tág kiterjedésére tekintettel a javasolt intézkedések értékelése főként a koncepciónak a környezet és a közegészségügy kulcsfontosságú összetevőire gyakorolt lehetséges általános hatásaira összpontosít annak érdekében, hogy azonosítsa a terv végrehajtásával járó lehetséges kockázatokat vagy lehetőségeket.

Összefoglalás a stratégiai dokumentum környezeti és egészségre gyakorolt hatásvizsgálatának menetéről

Az SEA folyamata azzal kezdődött, hogy 2019 szeptemberében megjelent az Értesítés a Stratégiai Dokumentumról. Az értesítést 2019. szeptember 9-én tették közzé a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának honlapján: www.enviroportal.sk. A megrendelő a törvény 6. § (1) bekezdése alapján az értesítést tömegtájékoztatási eszközök segítségével jelentette meg. Az érintett hatóságoktól összesen 14 álláspont érkezett az értesítéssel kapcsolatban. A törvény 8. § értelmében 2019. október 17-én az értékelés terjedelmét megvitatták a megrendelővel és az érintett

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

hatóságokkal. Az értékelés terjedelmét a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma fogadta el 2019.10.17-én a 66753/2019-1.7/ac, 53838/2019, 53839/2019-int számú határozatával. Ezt követően lezajlott a dokumentum RPUM és SOH feldolgozásának folyamata.

Főbb megállapítások

A RPUM BSK által javasolt intézkedések várható pozitív hatása a környezetre és a lakosság egészségére:

- a forgalom intenzitásának csökkenése elsősorban a gépjárműforgalom részarányának fokozatos csökkentése miatt a teljes közlekedési munkában a VOD és a nem motorizált forgalom előnyben részesítése révén (a közúti kapacitás csökkentése a VOD számára fenntartott sávok létrehozásával, az IAD hátrányban részesítése a VOD javára a közlekedési jelzőlámpákkal vezérelt kereszteződéseknel, egyes, különösen a nem környezetbarát járművek behajtásának korlátozása vagy megtiltása bizonyos övezetekig, és a pénzbeli korlátozások, mint például az autópályadíjak kiterjesztése az alacsonyabb osztályú utakra is, az útdíj bevezetése a belváros bejáratainál, progresszív parkolási rendszerek, az integrált közlekedési rendszer bővítése és fejlesztése stb.), a tranzitforgalom elterelése következtében a városközpontokból és a beépített területekről, a közlekedési infrastruktúra állapotának és minőségének javulása következtében, a dunai rendszeres személyszállító vízi közlekedés fejlesztésének következtében. A RPUM BSK létrehozásának alapvető célja az volt, hogy a közlekedési munkamegosztást megváltoztassa a jelenlegi 30% (VOD) - 70%-ról (IAD) 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra, az egyes időszakokban történő részleges változtatásokkal.
- a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentése a forgalmi intenzitás csökkentése, valamint a közúti közlekedés fokozatos korszerűsítése és szén-dioxid-mentesítése miatt (alternatív üzemanyagok, különösen elektromos autók, hibrid meghajtások, gáznemű üzemanyagmeghajtások, ez különösen igaz a tömegközlekedési buszokra).
- a zajterhelés és a rezgések csökkentése elsősorban a forgalom intenzitásának csökkenése, a tranzitforgalom eltérítése miatt a városok és önkormányzatok központjaiból és beépített területeiről, a közlekedési infrastruktúra állapotának és minőségének javulása miatt.
- a közúti balesetek csökkentése az infrastruktúra jobb megszervezésével és javításával (a közúti infrastruktúra biztonságának növelése, a tömegközlekedés biztonságának növelése, a közlekedési balesetek csökkentése a közúti közlekedés veszélyeztetett résztvevőinek körében).
- a kerékpárosok és a gyalogosok biztonságának növelése az infrastruktúra fejlesztése és befejezése következtében (intézkedések a közlekedési balesetek csökkentésére, elkülönített kerékpárutak építése, a kerékpárosok támogatása a tömegközlekedésben, a Bike and Ride parkolók építése, a bikesharing bővítése és mások).
- a lakosság fizikai aktivitásának növelése (a kerékpárutak átfogó hálózatának fejlesztése, a szabadidős vízi közlekedés és a part menti létesítmények célzott fejlesztése stb.).

A RPUM BSK által javasolt intézkedések fő negatív hatásai a környezetre és a lakosság egészségére:

- rövid távú hatások a közlekedési infrastruktúra kiépítése során - zaj, rezgés, por, forgalmi korlátozások, hulladéktermelés (földfelesleg).
- a mezőgazdasági és erdőterületek tartós elfoglalása.
- hatások a közetkörnyezetre (a lejtő stabilitása megbontásának, a földcsuszamlások előidézésének, az erózió és leállás felgyorsulásának potenciális veszélye)
- a közlekedési infrastruktúra kiépítéséhez szükséges alapanyagok biztosítására vonatkozó követelmények.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- potenciális területi összeütközések olyan területekkel, amelyekre specifikus vízvédelmet alkalmaznak.
- a vízfolyamok hidromorfológiai viszonyainak befolyásolása (technikai beavatkozások, amelyek befolyásolják a vízfolyás medrének profilját), a felszíni folyamok rendszerének befolyásolása, valamint a felszíni vízfolyások minőségének befolyásolása.
- a felszín alatti vizekre gyakorolt hatás (a talajvízszint csökkenése, a talajvízkészletek bőségére és a vízrendszertől függő élőhelyekre gyakorolt potenciális hatás - különösen alagutak és vájatok építésekor).
- a RPUM BSK által javasolt közlekedési infrastruktúra befejezése és üzemeltetése, a környezeti feltételektől függően, beavatkozást igényelhet a Natura 2000 területekre, az élőhelyek elfoglalását, az élőhelyek, ökoszisztémák széttöredezettségét, elhalálózást, megzavarást, az invazív fajok elszaporodásának veszélyét okozhatja.
- a közlekedési folyosók új nyomvonala, parkolók (P + R, B + R, K + R), TIOP-ok építése a forgalom negatív hatásainak (zaj, rezgések, kibocsátások, a táj látképének befolyásolása) elterelését okozhatja olyan területekre, melyeket azok eredetileg nem érintettek.
- hulladéktermelés a járműpark felújítása és a közlekedési infrastruktúra rekonstrukciója során.

A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által meghatározott konkrét technikai megoldás és a természeti viszonyok ismerete alapján, a tervezett tevékenység külön hatásvizsgálatával elvégzik egy adott javasolt közlekedési infrastruktúrális intézkedés várható hatásainak átfogó értékelését, ha a 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai 8. mellékletében meghatározott tevékenységről, ill. változtatásról van szó. A javasolt technikai intézkedések, amelyek megfelelnek a jelenleg érvényes jogszabályi követelményeknek, biztosítják a javasolt közlekedési struktúráknak a környezet és a lakosság érintett összetevőire gyakorolt negatív hatásainak kiküszöbölését.

Az alábbi táblázat összefoglalja a RPUM BSK által javasolt intézkedéseknek a környezet egyes összetevőire - ideértve az egészséget is - gyakorolt hatásainak összefoglaló értékelését.

A hatások jelentőségének értékeléséhez 5 pontos értékelési skálát választottunk:

- 0 – semmilyen vagy minimális hatás,
- 1 (+/-) - jelentéktelen, elhanyagolható helyi hatás, kisebb jelentőségű hatás,
- 2 (+/-) - jelentéktelen hatás – közepes jelentőségű hatás, nagyobb területi hatókörrel, nagyobb népességre gyakorolt hatással,
- 3 (+/-) - jelentős hatás, amely hatással van a szélesebb környezetre.

A RPUM BSK által javasolt intézkedéseknek a környezet egyes összetevőire - ideértve az egészséget is - gyakorolt hatásainak összefoglaló értékelése

Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Légkör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok
		4. BSK KÖZLEKEDÉSI RENDSZERÉNEK LÉTREHOZÁSA 2050-ig								
		4.1. Vasúti közlekedés								

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE							2020 március				
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
		4.1.1. A vasúti közlekedés fő építkezései									
		4.1.2. Vasúti és kombinált közlekedés									
K1	2025 (NV)	A Pozsony-Újváros - Dunaszerdahely vasútvonal megengedett teljesítményének részleges növekedése, különös tekintettel a főrévi leágazás építésére, a Nové Košariská vasútállomás teherszállításra szolgáló közlekedési vágányának rekonstrukciója (10,62 km)				+2	+2	+2	-3	-2	-2
K2	2025 (NV)	A vasútvonal villamosítása a Dévényújfalu - Marchegg szakaszon (5,89 km)				+2	+2	+2	-1	-2	-2
K3 (K3A)	2030 (NV)	A 110-es Dévényújfalu (kívül) - Jókút vasútvonal korszerűsítése két szakaszban, míg az első szakasz Malackáig tartana (24,33 km).				+2	+2	+2	-3	-3	-2
K4	2025 (MV)	A ŽST pozsonyi főpályaudvar korszerűsítése (0,8 km)				+1	+1	+1	-1	-1	-1
K5	2025 (MV)	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony- Újváros 2. vágánya (3,5 km)				+1	+1	+1	-1	-1	-1
K6	2025 (MV)	A Dévényújfalu - Pozsony – Lamacs szakasz korszerűsítése (8,02 km)				+3	+3	+3	-1	-2	-1
K7	2025 (MV)	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal terhelhetőségének részleges növelése (46,14 km)				+3	+3	+3	-2	-3	-2
K7A	2030 (MV)	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal kapacitásának növelése (46,14 km)				+3	+3	+3	-2	-3	-2
K8	2025 (MV)	Részleges intézkedések a Pozsonyszőlős – Szenc vonal terhelhetőségének növelésére (15,65 km)				+3	+3	+3	-2	-3	-2
K9	2025 (MV)	A Vinohrady/előváros átszállási csomópont átépítése (0,6 km)				+1	+1	+1	-1	-1	-1
K10	2030 (MV)	ŽST ÚNS korszerűsítése (0,5 km)				+1	+1	+1	-1	-1	-1
K11	2030 (MV)	A 130-as PO – Szenc – Galánta – Érsekújvár – Párkány vasúti vonal korszerűsítése (134,9 km)				+3	+3	+3	-2	-3	-2
K12	2030 (MV)	Újváros (kívül) – Pozsonypüspöki kapacitásának növelése (8,3 km)				+2	+2	+2	-3	-2	-1
K13	2030 (MV)	Pozsonypüspöki – Úszor – Dunaszerdahely (Somorjára vezető vonallal is) kapacitásának növelése (17,62 km)				+3	+3	+3	-3	-2	-2

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE								2020 március			
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Légkör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
K14	2030 (MV)	Pozsonyligetfalu (kívül) – AT határa kapacitásának növelése (1,7 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K15	2030 (MV)	A M.R. Štefánik repülőtér összekötése egy új vonalszakasszal (12,6 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K16	2030 (MV)	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony-Récse/Pozsonyszőlős (7,18 km)	+3	+3	+3	-1	-1	-1	-1	+3	-1
K17	2030 (MV)	Pozsony – Pozsonyszőlős letérő - Pozsony – Pozsonyszőlős (5,53 km)	+2	+2	+2	-1	-1	-1	-1	+2	-1
K18	2030 (MV)	Pozsony - Újváros (kívül) – Pozsony - Pozsonyligetfalu (10,7 km)	+2	+2	+2	-1	-1	-1	-3	+2	-1
K19	2030 (MV)	Pozsony előváros –Pozsony-Filiálka – Pozsony - Nivy (2,3 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K20	2035 (MV)	Pozsony – Pozsonyszőlős (kívül) – Horvátgurab – Bazin (13,8 km)	+1	+1	+1	-1	-3	-2	-3	+1	-2
K21	2035 (MV)	Pozsony - Pozsonyligetfalu – Oroszvár –HU államhatára (14,7 km)	+1	+1	+1	-3	-3	-2	-2	+1	-2
K22	2035 (MV)	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) - Lamacs (kívül) szakasz kapacitásának növelése (5,37 km)	+3	+3	+3	-1	-1	-1	-2	+3	-1
K23	2035 (MV)	Pozsony – Lamacs – Dévényújfalu szakasz kapacitásának növelése (8,02 km)	+3	+3	+3	-1	-2	-1	-2	+3	-1
K24	2035 (MV)	Dévényújfalu (kívül) – AT államhatár szakasz kapacitásának növelése (3,5 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-3	+1	-1
K25	2035 (MV)	Dévényi-tó – Stomfa, ill. alternatív vonalvezetés Bory és Stomfa közt (6,56 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-2	+1	-1
K26	2040 (MV)	Bazin - Modor - Szomolány (29,37 km)	+2	+2	+2	-3	-3	-2	-3	+2	-2
K27	2040 (MV)	Detrekőszentmiklós – Jablánc (14,64 km)	+1	+1	+1	-2	-3	-2	-2	+1	-2
K28	2040 (MV)	Lozornó (kívül) – Stomfa (kívül) (9,56 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-2	+1	-1
K29/ E29	2050 (MV)	Pozsony -Filiálka/Pozsony -Nivy – Pozsonyligetfalu, A Duna áthidalása vasúti/villamos közlekedéssel (a K19 továbbfejlesztése) (6,7 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE							2020 március				
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
K30	2030 (MV)	Pozsony-Pozsonyszőlős ŽST korszerűsítése	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K31	2030 (MV)	Pozsony előváros – Močár váltó kapacitásának növelése	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
K32	2030 (MV)	ŽST ÚNS és EUROVEA vasúti összekötése	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
		Alternatív megoldás (K7A+K11) Új vonal Pozsonyból a távolsági személy- és teherszállításhoz a 120-as és 130-as vonalak közötti területen, majd Galánta és Nagyszombat irányába elágazva.									
		4.2. Villamos közlekedés - A villamosvonalak kiterjesztése és korszerűsítése									

Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Légkör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
E1	2025 (NV)	Bosákova – Janíkov Dvor (3,55 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E2	2025 (MV)	A főrévi vonal meghosszabbítása a főrévi TIOP-ig (0,8 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E3	2025 (MV)	A pozsonyhidegkúti-károlyfalui vonal meghosszabbítása a Bory TIOP-ig (1,2 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E4	2025 (MV)	Összeköttetés a Šafárik tértől a Kassai u. keresztül a főrévi vonalba való becsatlakozással (3,2 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E5	2030 (NV)	Összeköttetés a Kassai u. – ŽST Pozsonypüspöki közt érintve a Kikötői híd melletti P + R-t és TIOP-ot (8,97 km)	+1	+1	+1	-3	-1	-1	-2	+1	-1
E6	2035 (MV)	A pozsonyszőlősi vonal meghosszabbítása a ŽST Pozsonyszőlősig (1,95 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E7	2040 (MV)	A pozsonyszőlősi és főrévi vonalak összekapcsolása	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-1	+1	-1
E8	2040 (MV)	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory térségtől a VW-ig és Dévényújfaluiig, esetleges meghosszabbítása egészen Stomfáig (5,61 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1
E9	2040 (MV)	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory TIOP-tól a Bory térségig (2,68 km)	+1	+1	+1	-1	-2	-1	-1	+1	-1
E10	2040 (MV)	Főrévi vonal a főrévi TIOP-tól a M.R. Štefánik repülőtérig (4,5 km)	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	-1

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE							2020 március				
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
E11	2030, 2035,2 040 (MV)	A récsei, pozsonyszőlősi, főrévi és verkye-püspöki vonalak tangenciális összekötése (4,47 km)	+2	+2	+2	-1	-1	-1	-1	+2	
E12	2040 (MV)	A récsei vasútállomásig vezető vágány	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	
E13	2050 (MV)	Összeköttetés a Kamenné tér és Kassai u. közt a Mlynské Nivy-n keresztül	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	+1	
		4.2.1. A jelzőlámpák dinamikus irányítása	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	
		4.2.2. A villamos testének elválasztása az IAD-tól a közút szintjén	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	
		4.2.3. A villamosvonalak korszerűsítése	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	
		5. TÖMEGKÖZLEKEDÉS ELŐNYBEN RÉSZESÍTÉSE									
		5.1. Villamosok előnyben részesítése	+1	0	+1	0	0	0	0	+1	
		6. KÖZÚTI ÉS AUTÓPÁLYA INFRASTRUKTÚRA									
C1	2025 (NV)	A D4-es autópálya Horvátjárfalu – dunai híd – a II/502-es útig Récsében szakasza (állapot: jelenleg építés alatt)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	
C2	2025 (NV)	R7-es autópálya Bajkalská –BSK határa – Nemesgomba szakasza (állapot: jelenleg építés alatt)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	

Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Légkör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
C3	2025 (NV)	A Triblavina külön szintű kereszteződés kiépítése a D1-es és I/61-es találkozásánál	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C4	2025 (NV)	Új megyei közút megépítése – a Trblavina – Horvátgurab (Meleg-forrás) kereszteződésre való rácsatlakozással (7,24 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C5	2025 (MV)	A D1-es autópálya Pozsonyszőlő – Szenc – kelet szakasz kapacitásának növelése + a szenci csatlakozósáv átalakítása (állapot: az építési engedélyhez szükséges projekt dokumentáció feldolgozása) (16,47 km)	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-3	-2

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE								2020 március			
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
C6	2040 (MV)	A D1-es autópálya Szenc – Nagyszombat szakasz kapacitásának növelése (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (23,14 km)	-3	-3	-3	-3	-2	-2	-3	-3	-2
C7	2030 (MV)	A D2-es autópálya Lamacs – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,55 km) (állapot: UPN BSK 2013)	-3	-3	-3	-1	-2	-1	-1	-3	-1
C8	2035 (MV)	A D2-es autópálya Lozornó – Stomfa szakasz kapacitásának növelése (8,79 km)	-2	-2	-2	-1	-3	-1	-1	-2	-1
C9	2030 (MV)	D2-es nádasfői kereszteződése (0,25 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C10	2030 (MV)	D2-es szentistvánkúti kereszteződése (0,25 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C11	2030 (MV)	D2-es dunacsúni kereszteződése (0,34 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
C12	2035 (MV)	D 4-es autópálya a II/502 – Kárpátok alagút szakasza összeköttetéssel az osztrák S8-sal (állapot: környezeti hatásvizsgálatnak alávetve) (11,58 km)	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3	-3	-3
C13	2030 (MV)	D4-es Dévényújfalú – SzK/Ausztria államhatára (3,17 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1
C14	2035 (MV)	R1-es gyorsforgalmi út – jövőbeli szakasz a D4-es és II/572-es út kereszteződésétől Dunahidastól délkeletre – Fél – II/510-es bekötőút – Farkashida – tovább Nyitra irányába (állapot: környezeti hatásvizsgálatnak alávetve) (38,15 km) R1-es gyorsforgalmi út – Dunahidastól – Farkashida (állapot: környezeti hatásvizsgálatnak alávetve)	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-2	-3	-3
C15	2035 (MV)	I/2-es út – Stomfa elkerülőútja (állapot: UPN BSK 2013) (4,56 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C16	2035 (MV)	II/590-es út – Malacka elkerülőútja	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
C17	2025(MV)	I/61-es út – Pozsonyszőlős – Szenc kapacitásának növelése (állapot: az építési engedélyhez szükséges projektdokumentáció feldolgozása) (15,28 km)	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-3	-2
C18	2030 (MV)	II/502-es út – Bazin elkerülőútja (állapot: BSK, és az érintett település területfejlesztési terveinek része) (2,61 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1

Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Légkör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
-----------------	------------	------------	--------	---------------	----------------------	--------------	---------	----------------	-----------------------	---------------------	----------

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE							2020 március				
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
C19	2030 (MV)	II/502-es út – Modor elkerülőútja (állapot: BSK, és az érintett település területfejlesztési terveinek része) (7,6 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-3	-1	-1
C20 A	2040 (MV)	II/503-as út kapacitásának növelése – Megyei körút létrehozása (Szenc – D1-es „Senec”MUK – Bazin) (12,1 km)	-2	-2	-2	-3	-2	-2	-3	-2	-2
C20	2040 (MV)	II/503-es út – Baba alatti alagút (állapot: UPN BSK 2013) (12,13 km)	-2	-2	-2	-3	-2	-3	-3	-2	-3
C21	2040 (MV)	A II/510-es út elterelése Félnél (állapot: UPN BSK 2013) (3,66 km)	-1	-1	-1	-3	-2	-1	-2	-1	-1
C22	2030 (MV)	II/505-ös út kapacitásának növelése Dévényújfalunál az OC Bory-tól északra eső területen folyó építkezések kapcsán (állapot: hatályos területrendezési határozat) (5,63 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C23	2030 (MV)	Közúti híd Marchfeld - Erdőhát (0,354 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
C24	2030 (MV)	Az Eisner utca meghosszabbítása (állapot: UPN BSK 2013) (3,7 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-2	-1	-1
C25	2050 (MV)	Récse – II/502-es elterelése (Rybničná – Pri Šajbách – Récsei út) (3,95 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C26	2050 (MV)	Žabí Majer - Krasňany összekötése (1,5 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1
C27	2050 (MV)	Krasňany – Polianky összekötése (7,4 km)	-2	-2	-2	-1	-1	-1	-2	-2	-1
C28	2050 (MV)	Északi érintő (Pražská – Jarošova) (2,9 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C29	2050 (MV)	Pozsonyszőlős – északi és keleti elkerülőút (3,56 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-2	-1	-1
C30	2050 (MV)	Bajkalská – a különböző szintű kereszteződések megszüntetése (1,38 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C31	2050 (MV)	Vereknye – elkerülő út a Galvani utca meghosszabbításával (3,58 km)	-1	-1	-1	-3	-2	-1	-2	-1	-1
C32	2030 (MV)	Megyei út Horvátgurab (Meleg-forrás) – Bazin (5,98 km)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-2	-1	-1
C33	2030 (MV)	Útépítés az I/61-s út keresztezésével, majd folytatódik Cseklész, Pozsonyivánka községek között, Tőkésisziget község elkerülőútjával a D4-es kereszteződéséig (7,15 km)	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1
		7. A KÖZLEKEDÉS ÁRAMLÁSÁNAK MINŐSÉGE									
		7.1. Minőségi szintek (QSV) a TP 102 szerint	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		8. KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA									

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE								2020 március			
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
		8.1. BSK kerékpárút hálózatának javaslata (UPN R BSK ZaD 1 szerint)	+2	+1	+2	-1	-1	0	-1	+2	-1
		9. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS	+2	+1	+2	-1	-1	0	-1	+2	-1
		10. VÍZI ÉS LÉGI KÖZLEKEDÉS									
		VOD terminál az M.R.Š. repülőtérén, egy másik intézkedésben értékelt új pályaudvar									
		DunaBUS (17 km)	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	0	-1

Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Léggör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
		11. KÖZLEKEDÉSI LÉTESÍTMÉNYEK									
		11.1. TIOP, átszállóterminálok									
		11.2. P+R Parkolók									
		11.3. B+R Parkolók									
		11.4. K+R Parkolók									
		• legfeljebb 250 hellyel	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
		• legfeljebb 1000 hellyel	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-1
		• 1000 hely fölött	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-2
		12. AZ AKADÁLYMENTESÍTÉS ÉS A KÖZVETLEN GYALOGOS KAPCSOLATOK ALAPELVEI AZ IDS VOD-DAL									
		12.1. Intézkedések a tömegközlekedés akadálymentesítésére	0	0	+1	0	0	0	0	0	-1
		12.2. Parkolóhelyek a kerékpárok számára a P + R-nál, helyi megállóknál és buszpályaudvaroknál	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		12.3. A VOD megállók és vasútállomások felszereltsége	0	0	+1	0	0	0	0	0	0

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE								2020 március			
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
		12.4. A járművekre vonatkozó követelmények	0	0	+1	0	0	0	0	0	0
		13. TÖMEGKÖZLEKEDÉS									
		13.1. A VOD közlekedési szolgáltatásának tervezésének alapvető jellemzői	+2	+2	+2	0	0	0	0	+2	0
		14. INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSI RENDSZER									
		14.1. Az IDS alapelvei	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		14.2. Az IDS szükséges és gyors kiterjesztése TTSK-be is	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		14.3. Az integrált közlekedési rendszer integrátora és koordinátora	+2	+2	+2	0	0	0	0	+2	0
		14.4. Az IDS BSK további kiterjesztése (NSK, AT és HUN)	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15. EGYÉB INTÉZKEDÉSEK BSK FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK TÁMOGATÁSÁRA									
		15.1. Közlekedési adatok gyűjtése és nyilvántartása	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		15.2. A városi ellátás információs bázisának bővítése	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		15.3. Analitikus részleg létrehozása és egy forgalomtechnikai információs rendszer létrehozása									
		15.4. A közúti biztonság	0	0	+2	0	0	0	0	0	0
Intézkedés jele	Megjegyzés	Intézkedés	Légkör	Zaj, rezgések	A lakosság egészsége	Vízviszonyok	Talajok	Közetkörnyezet	Természet, bióta, táj	Éghajlati viszonyok	Hulladék
		15.5. Intelligens közlekedési rendszerek	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.6. A mobilitás, mint a megosztott gazdaság szolgáltatása	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.7. Parkolás és parkolási politika	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE								2020 március			
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről											
		15.8. Média támogatása a mobilitás javítására BSK-ben	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.9. Jogalkotási támogatás	+1	+1	+1	0	0	0	0	+1	0
		15.10. Kibocsátásmentes és alacsony károsanyag-kibocsátású üzemanyagok támogatása (elektromos autók, hidrogén-autók, autonóm 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. Kitérők									
		15.14. A feltételek meghatározása és a piaci környezet megteremtése	+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

Magyarázat: NČ – A RPUM BSK Javaslati része, IO - Infrastrukturális intézkedések, P/O/SO - Eljárási/szervezeti/rendszerszintű, NV – zéró változat, MV – maximalista változat

A javasolt infrastrukturális intézkedések átfogó értékelését a BSUM BSK "Végrehajtási terve" tartalmazza. Ezt az értékelést a gazdasági értékelés és a CO₂ termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összegzéseként hajtották végre, amely a szállítási modell utasszámának szorzata a közlekedési állandóval (tükrözi a közlekedési munkamegosztás megváltozását a jelenlegi 30% - 70%-ról a 2050-re a javasolt 50% - 50%-ra, az egyes időszakokban történő részleges változtatásokkal), az intézkedés időtartamával, az utasonkénti CO₂ szénlábnyom állandóval korrigálva. Ezen számolás végösszege alapján a RPUM BSK kivitelezője a javasolt infrastrukturális intézkedéseket három kategóriába sorolta, amelyek tükrözik azok végrehajtásának indokoltságát:

Zöld kategória: Ha az értékelés összege a közúti közlekedésben 1-nél alacsonyabb, a villamosközlekedésben 1,5-nél alacsonyabb, a vasúti közlekedésben pedig 2-nél alacsonyabb, akkor az intézkedés rendkívül fontos és szükséges annak végrehajtása rövid időn belül.

Narancssárga kategória: Ha az értékelés összege az 1 (ill. 1.5, ill. 2) - 4 tartományban van, akkor az intézkedés előnyös, rövid távon igazolási tanulmányokkal, a projekt előtti és a projektdokumentációval kell foglalkozni a középtávú megvalósítás feltételezésével.

Piros kategória: Ha az érték meghaladja a 4-es összeget, általában hosszú távon előnyös az intézkedés, és jelenleg még nem szükséges részletesen foglalkozni vele, vagy ellenőrizni a hatékonyságát az elkövetkező időszakban.

A javasolt infrastrukturális intézkedések három kategóriába történő felosztása tükrözi a végrehajtásuk indokoltságát a gazdasági értékelés és a CO₂ termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összege alapján.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
Int. jele	Intézkedés megnevezése	A javasolt infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a gazdasági értékelés és a CO2 termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összege)			
		2025	2030	2040	2050
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.1 cikkelye A vasúti közlekedés fő építkezései)					
K4	A ŽST pozsonyi főpályaudvar korszerűsítése	0,39	0,27	0,05	0,00
K5	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony- Újváros 2. vágánya	1,71	1,34	0,94	0,69
K6	A Dévényújfalú - Pozsony – Lamacs szakasz korszerűsítése	0,91	0,56	0,24	0,01
K7	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal terhelhetőségének részleges növelése	2,63	2,01	1,52	1,14
K7A	A 120-as Pozsony-Récse – Nagyszombat vonal kapacitásának növelése	2,89	2,16	1,62	1,19
K8	Részleges intézkedések a Pozsonyszőlős – Szenc, ill. Galánta vonal terhelhetőségének növelésére	1,34	0,96	0,55	0,36
K9	A Vinohrady/előváros átszállási csomópont átépítése	0,59	0,45	0,30	0,21
K10	ŽST ÚNS korszerűsítése	11,70	8,84	6,21	4,75
K11	A 130-as PO – Szenc – Galánta – Érsekújvár – Párkány vasúti vonal korszerűsítése	2,38	1,79	1,11	0,79
K12	Újváros (kívül) – Pozsonypüspöki kapacitásának növelése	1,15	0,90	0,53	0,37
K13	Pozsonypüspöki – Úszor – Dunaszerdahely (Somorjára vezető vonallal is) kapacitásának növelése	2,39	1,68	0,51	0,35
K14	Pozsonyligetfalú (kívül) – AT határa kapacitásának növelése	5,46	4,24	2,49	1,78
K15	A M.R. Štefánik repülőtér összekötése egy új vonalszakasszal	51,34	40,65	29,08	22,31
K16	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) – Pozsony-Récse/Pozsonyszőlős	0,18	0,06	0,00	0,00
K17	Pozsony – Pozsonyszőlős letérő - Pozsony – Pozsonyszőlős	0,52	0,38	0,13	0,04
K18	Pozsony - Újváros (kívül) – Pozsony - Pozsonyligetfalú	1,80	1,33	0,93	0,59
K19	Pozsony előváros –Pozsony-Filiálka – Pozsony -Nivy	1,58	1,24	0,75	0,52
K20	Pozsony – Pozsonyszőlős (kívül) – Horvátgurab – Bazin	14,58	11,54	8,37	6,44
K20A	Pozsony – Pozsonyszőlős (kívül) – Horvátgurab – Bazin (arra az esetre, ha a K7A intézkedés nem valósulna meg)	4,31	3,33	2,39	1,75
K21	Pozsony - Pozsonyligetfalú – Oroszvár –HU államhatára	5,51	3,25	1,43	1,07
K22	Pozsonyi főpályaudvar (kívül) - Lamacs (kívül) szakasz kapacitásának növelése	0,27	0,17	0,00	0,00

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
Int. jele	Intézkedés megnevezése	A javasolt infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a a gazdasági értékelés és a CO2 termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összege)			
		2025	2030	2040	2050
K23	Pozsony – Lamacs – Dévényújfalú szakasz kapacitásának növelése	0,33	0,16	0,00	0,00
K24	Dévényújfalú (kívül) – államhatár szakasz kapacitásának növelése	0,94	0,73	0,42	0,30
K25	Dévényi-tó – Stomfa, ill. alternatív vonalvezetés Bory és Stomfa közt	4,72	3,68	2,52	1,92
K26	Bazin - Modor - Szomolány	19,09	15,29	11,07	8,56
K27	Detrekőszentmiklós – Jablác	288,05	231,06	159,37	124,37
K28	Lozornó (kívül) - Stomfa (kívül)	8,04	6,24	4,42	3,40
K29	Pozsony -Nivy – Pozsonyligetfalú, vasúti közlekedéssel	0,25	0,17	0,07	0,00
Intézkedés: BSK vasúti közlekedésének fejlesztése (az NČ 4.2 cikkelye A villamosvonalak kiterjesztése és korszerűsítése)					
E1	Bosákova – Janíkov Dvor	1,30	1,02	0,61	0,43
E2	A főrévi vonal meghosszabbítása a főrévi TIOP-ig	0,76	0,59	0,40	0,29
E3	A pozsonyhidegkúti-károlyfalui vonal meghosszabbítása a Bory TIOP-ig	0,86	0,68	0,47	0,25
E4	Összeköttetés a Šafárik tértől a Kassai u. keresztül a főrévi vonalba való becsatlakozással	0,40	0,28	0,06	0,00
E5	Összeköttetés a kassai u. – ŽST Pozsonypüspöki közt érintve a Kikötői híd melletti P + R-t és TIOP-ot	2,02	1,51	1,08	0,82
E6	A pozsonyszőlősi vonal meghosszabbítása a ŽST Pozsonyszőlősig	2,05	1,63	1,18	0,90
E7	A pozsonyszőlősi és főrévi vonalak összekapcsolása	2,78	2,22	1,61	1,26
E8	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory térségtől a VW-ig és Dévényújfalúig, esetleges meghosszabbítása egészen Stomfáig	2,91	2,29	1,53	1,15
E9	Pozsonyhidegkúti vonal a Bory TIOP-tól a Bory térségig	1,82	1,42	1,00	0,75
E10	Főrévi vonal a főrévi TIOP-tól a M.R. Štefánik repülőtérig	12,30	9,11	6,44	4,92
E11	A récsei, pozsonyszőlősi, főrévi és vereckye-püspöki vonalak tangenciális összekötése	0,98	0,75	0,50	0,34
E12	A récsei vasútállomásig vezető vágány	1,36	1,03	0,69	0,50
E13	Összeköttetés a Kamenné tér és Kassai u. közt a Mlynské Nivyn keresztül	0,87	0,68	0,47	0,35
Intézkedés: Javasolt intézkedések a közúti közlekedés terén (az NČ 6 cikkelye BSK újonnan kiépített és korszerűsített közútjai)					
C4	Új megyei közút megépítése – a Trblavina – Horvátgurab (Meleg-forrás) kereszteződésre való rácsatlakozással	1,72	1,78	1,96	2,24
C5	A D1-es autópálya Pozsonyszőlő – Szenc – kelet szakasz kapacitásának növelése + a szenci csatlakozósáv átalakítása	1,47	1,46	1,50	1,59

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE				2020 március	
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről					
C6	A D1-es autópálya Szenc – Nagyszombat szakasz kapacitásának növelése	1,60	1,59	1,74	1,86
C7	A D2-es autópálya Lamacs – Stomfa szakasz kapacitásának növelése	0,99	1,00	1,03	1,08
C8	A D2-es autópálya Lozornó – Stomfa szakasz kapacitásának növelése	1,00	1,01	1,05	1,11

Int. jele	Intézkedés megnevezése	A javasolt infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a a gazdasági értékelés és a CO2 termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összege)			
		2025	2030	2040	2050
C9	D2-es nádasfői kereszteződése	1,89	1,91	2,03	2,27
C10	D2-es szentistvánkúti kereszteződése	0,74	0,76	0,83	0,93
C11	D2-es dunacsúni kereszteződése	1,06	1,08	1,19	1,33
C12	D 4-es autópálya a II/502 – Kárpátok alagút szakasza összeköttetéssel az osztrák S8-sal	5,14	5,28	5,74	6,43
C13	D4-es Dévényújfalú – SzK/Ausztria államhatára	1,80	2,15	1,21	1,27
C14	R1-es gyorsforgalmi út – jövőbeli szakasz a D4-es és II/572-es út kereszteződésétől Dunahidastól délkeletre – Fél – II/510-es bekötőút – Farkashida – tovább Nyitra irányába	2,99	3,01	3,23	3,52
C15	I/2-es út – Stomfa elkerülőútja	1,19	1,22	1,32	1,49
C16	II/590-es út – Malacka elkerülőútja	1,66	1,68	1,85	2,02
C17	I/61-es út – Pozsonyszőlős – Szenc kapacitásának növelése	1,55	1,60	1,80	1,87
C18	II/502-es út – Bazin elkerülőútja	1,70	1,76	1,93	2,08
C19	II/502-es út – Modor elkerülőútja	1,82	1,88	2,06	2,25
C20	II/503-es út – Baba alatti alagút	2,93	3,05	3,33	3,63
C20A	II/503-as út kapacitásának növelése – Megyei körút létrehozása (Szenc – D1-es „Senec“ MUK – Bazin)	1,28	1,31	1,40	1,54
C21	A II/510-es út elterelése Félnél	0,68	0,69	0,65	0,73
C22	II/505-ös út kapacitásának növelése Dévényújfalunál az OC Bory-tól északra eső területen folyó építkezések kapcsán	0,46	0,47	0,49	0,52
C23	Közüti híd Marchfeld - Erdőhát	0,78	0,80	0,87	0,99
C24	Az Eisner utca meghosszabbítása	1,13	1,16	1,26	1,42
C25	Récse – II/502-es elterelése (Rybničná – Pri Šajbách – Récsei út)	0,82	0,83	0,89	0,96
C26	Žabí Majer - Krasňany összekötése	0,36	0,26	0,28	0,31
C27	Krasňany – Polianky összekötése	2,49	2,53	2,74	3,08

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE			2020 március			
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről						
C28	Északi érintő (Pražská – Jarošova)		1,43	1,48	1,63	1,84
C29	Pozsonyszőlős – északi és keleti elkerülőút		1,40	1,45	1,58	1,79
C30	Bajkalská – a különböző szintű kereszteződések megszüntetése		0,89	0,92	0,99	1,12
C31	Vereknye – elkerülő út a Galvani utca meghosszabbításával		0,65	0,67	0,70	0,77
C32	Megyei út Horvátgurab (Meleg-forrás) – Bazin		1,62	1,67	1,84	1,97
Int. jele	Intézkedés megnevezése	A javasolt infrastrukturális intézkedések értékelése (mint a gazdasági értékelés és a CO2 termelés/megtakarítás környezeti értékelésének összege)				
		2025	2030	2040	2050	
C33	Útépítés az I/61-s út keresztezésével, majd folytatódik Cseklész, Pozsonyivánka községek között, Tőkésisziget község elkerülőútjával a D4-es kereszteződéséig		1,71	1,76	1,93	2,18
Intézkedés: Javasolt intézkedések a vízi és légi közlekedés terén (az NČ 6 cikkelye) Megjegyzés - azok a közlekedési építkezések, amelyek biztosítják a M. R. Štefánik nemzetközi repülőtér gyors és magas szintű összeköttetését a szuperregionális és regionális közlekedési rendszerrel, a vasúti (az NČ 4.1., 4.2. cikkelye) és a közúti építkezések (az NČ 6. cikkelye) részét képezik.						
L1	DunaBUS		4,74	4,64	4,61	4,60

Intézkedések a stratégiai dokumentum végrehajtásából eredő, a környezetre és az egészségre, gyakorolt esetleges jelentős negatív hatások elhárítására, csökkentésére vagy enyhítésére

A RPUM BSK intézkedéseket tartalmaz a közlekedési ágazat kedvezőtlen helyzetének kiküszöbölésére. A RPUM BSK-ban az intézkedéseket az egyes közlekedési fajták szerint besorolva javasolják, annak ellenére, hogy az integrált mobilitáson belül szorosan összekapcsolódnak az egyes közlekedési fajták. Ezen túlmenően az intézkedések jellegük szerint "infrastrukturális" intézkedésekre oszlanak, amelyek az új/meglévő infrastruktúra fizikai kiépítéséből vagy korszerűsítéséből állnak, valamint az "eljárási/szervezeti" intézkedésekre, amelyek az adminisztratív folyamatok és követelmények beállításából/optimalizálásából/javításából állnak. Mivel a RPUM BSK-ban javasolt intézkedések különböző jellegűek, és több nem beruházási jellegű, valamint szervezeti, műszaki, tervezési, intézményi és programozási eljárások, tervek és tevékenységek létrehozásából állnak, nehéz számukra meghatározni a várható környezeti és az egészségügyi hatások megelőzésére, kiküszöbölésére, minimalizálására és kompenzálására szolgáló intézkedéseket.

A területfejlesztési dokumentáció betartásának biztosítása érdekében a tanulmány eredményeit be kell építeni a BSK, valamint városai és községei területfejlesztési terveibe a következő frissítés során a későbbi megvalósításukhoz szükséges területek bebiztosításának szempontjából is. Ebben az összefüggésben ajánlott fenntartani, ill. meghatározni területi tartalékokat azoknak a kiválasztott projekteknek, amelyeket ez a tanulmány még nem erősített meg, de megvalósításuk potenciálisan lehetségessé válik a terület esetleges jelentős demográfiai és városi változásainak köszönhetően, ill. a mobilitás, a közlekedés és a forgalom mutatóinak pozitív alakulása ezen projektek szempontjából, pl. különféle városi-, régió- vagy állami szintű közlekedéspolitikai intézkedések hatása alatt, amelyeket ebben a tanulmányban nem értékelték.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

A SEA és a területfejlesztési dokumentációban bekövetkezett esetleges változásokat követően az összes építmény projektjének előkészítési folyamata során figyelembe kell venni a következő folyamatokat:

- Az EIA dokumentációjának feldolgozása az egyes építmények részére, ha az építkezés jellege ezt megköveteli
- A közmunka építkezési szándékának dokumentációjának feldolgozása (DSZ)
- A területfejlesztési határozathoz szükséges dokumentáció feldolgozása (DÚR)
- Az építési engedély dokumentációjának feldolgozása (DSP)
- Az építkezés dokumentációjának feldolgozása (DRS)

A szándékok kidolgozása és a EIA során a nyilvánossággal folytatott megbeszélésen belül ajánlott a technikai megoldások további optimalizálása a lakosságra gyakorolt hatások minimalizálása és a költségek fenntartása érdekében.

Az alábbiakban meghatározzuk azokat az általános intézkedéseket, amelyeket figyelembe kell venni:

- A stratégiai fejlesztési dokumentumokat alá kell vetni egy stratégiai környezeti hatásvizsgálati értékelésnek (SEA) a 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai értelmében.
- A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által meghatározott konkrét technikai megoldás és a természeti viszonyok ismerete alapján, a tervezett tevékenység külön hatásvizsgálatával elvégzik egy adott javasolt közlekedési infrastrukturális intézkedés várható hatásainak átfogó értékelését, ha a 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai 8. mellékletében meghatározott tevékenységről, ill. változtatásról van szó.
- Biztosítani kell a következő utak átjárhatóságát BSK-ben

Szakasz és a kommunikáció száma (neve)	Kumulatív kilométer-számozása	Indoklás	Járás
I/2	48,043-49,99	Főút	MA
I/61	0,00-1,18, 9,00-11,26	Főút	PO V, PO III
II/501	0,00-21,38	Főút	MA
II/503	0,00-8,5, 17,71-20,97	Főút	PO III, BAZIN
II/590	25,85-65,015	Főút	MA
III/1105	0,00-0,92	Főút	MA
III/1113	0,00-2,25	Főút	MA
Kutuzov u., PO	-	Bekötő út	PO III
Halastó u., Pozsonyszőlős	-	Bekötő út	PO III
Štúr u., Malacka	-	Bekötő út	MA
Pozsonyszőlősi u., PO	-	Bekötő út	PO III
U. a kasárnya mögött, PO	-	Bekötő út	PO III

- A 120-as számú (BA - Nagyszombat - Lipótvár - Puhó) 130-as sz. (PO - Galánta - Tótmegyer), 110-es sz. (PO - Jókút), 101-es sz. (PO - PO – Pozsonyligetfalu), 132-es sz. (PO - Oroszvár) vasútvonalak átjárhatóságának biztosítása legalább egy vasúti vágányon, vagy az adott szakasz vészüzemeltetése elkerülő vasútvonalak használatával.
- Fenn kell tartani egy állandó speciális létesítményt teljes terjedelmében az érintett közúti és vasúti hidakon, mindkét megyében.
- A "RPUM BSK" által javasolt tervezett egységek építkezéseinek hatóköre által érintett utakon a forgalom korlátozása esetén a 135/1961 T. sz. törvény 7. § és 24. § (e) bek., valamint a

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Föderális Közlekedési Minisztérium 35/1984 sz. rendeletének 10. § (6) bek. b. pontjának megfelelően kell eljárni.

- A közlekedés szervezésének tervét a konkrét javasolt intézkedés projektdokumentációjában kell kidolgozni.
- A "RPUM BSK" intézkedéseinek végrehajtásával kapcsolatban tervezett forgalmi korlátozások kezdetét és végét BSK és TSK területén, be kell jelenteni a Szlovák Köztársaság Fegyveres Erőinek Nemzeti Katonai Közlekedési Központjában, Kutuzovova 8, 832 47 PO ".

Intézkedések a levegőre gyakorolt hatások, a zaj és a rezgések lakosságra és egészségre gyakorolt hatásainak enyhítése céljából:

- Meg kell fontolni a közlekedési infrastruktúra építményeinek alternatív elhelyezését a városok és települések beépített területeitől való távolság szempontjából. A lakott területek közelében vezető közlekedési építmények valós kockázatot jelentenek arra nézve, hogy a jelenlegi közlekedési útvonalon a levegőterheltségi szint szempontjából (zaj, szennyezőanyagok kibocsátása, rezgések) nem teljesítik előírt funkciójukat a települések elkerülésére.
- Az új közlekedési infrastruktúra tervezésénél figyelembe kell venni a diszperziós tanulmányok eredményeit, ami a tervezett tevékenység területének bizonyos kibocsátási jellemzőkkel rendelkező levegőterheltségi szintjének numerikus szimulációja.
- Új közlekedési útvonalak, új utak tervezése során a zajterhelés meghatározásához matematikai modelleken alapuló előrejelzési módszereket kell alkalmazni. Ezekkel a módszerekkel, a megfelelő számítási eszköz használatával, meg lehet határozni a terület zajterhelését a megfigyelt forgalmi út közelében. Az így meghatározott zajterhelés alapján célszerűbb intézkedéseket lehet javasolni annak csökkentésére a szélesen érintett területen.
- A zajcsökkentő intézkedésekre vonatkozó javaslatokkal a közlekedési hálózat azon meglévő szakaszain is foglalkozni kell, ahol a zajkibocsátás meghaladja a higiéniai határértékeket a Szlovák Köztársaságban, különösen azokon a területeken, ahol a lakosság érzékeny csoportjai tartózkodnak (pl. kórházak, iskolák, szociális létesítmények), és ahol az emberek állandó lakhelyei vannak. A technikai intézkedések között lehetőség van pl. az utak felületkezelése alacsony zajszintű aszfalttal.
- A vadátjárók kialakításával is foglalkozni kell az úthálózat azon meglévő szakaszain, ahol az állatok és közlekedési eszközök rendszeres ütközéseit rögzítik a forgalom biztonságának növelése, a járművek és az állatok közötti ütközések számának csökkentése érdekében.
- A városi típusú településeken kiterjedt a túlságosan felmelegedő és nagy hőkapacitású felületek koncentrációja. Ez jelentős hőfelhalmozódást okoz a városi környezetben, ún. városi hőszigetek jönnek létre. A települések beépített területein javasolt az utak, parkolók, járdák felszínét olyan anyagokból kialakítani, amelyek visszaverik a napsugarakat, ill. vízáteresztőek.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra beépített területeken történő kialakításakor előnyben részesíteni olyan műszaki megoldásokat, amely minimalizálják a zöldterületek elfoglalását.

Intézkedések az éghajlatváltozással kapcsolatos jövőbeli kockázatok csökkentésére:

- Meg kell állapítani az új közlekedési folyosók nagy projektjeinek változatainak érzékenységét az éghajlatváltozással kapcsolatos kockázatokkal szemben, meg kell határozni az egyes változatok lehetséges kitettségét a jelenlegi és a jövőbeli kockázatoknak, azonosítani és rangsorolni azokat.
- Intézkedéseket kell alkalmazni a javasolt közlekedési struktúrákra az éghajlati jelenségek kockázatainak csökkentése érdekében, amelyek egy adott projekt körülményei között igazolhatók (pl. a lejtő lejtésének csökkentése, a vízelvezető rendszerek kapacitásának növelése, az út/pálya szintjének megemelése, speciális vízgyűjtő rendszerek használata, a

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

vízfolyamok áthelyezése, ellenálló anyagok használata, a híd tartószerkezeteinek és rögzítéseinek megváltoztatása, védőrendszerek telepítése (pl. széltörők, árvízvédelem), mérnöki védőépítmények (pl. gátak) megépítése, felügyeleti, információs és figyelmeztető rendszerek telepítése, környezetgazdálkodás (pl. a vízgyűjtő területek erdősítése)).

- Adaptációs intézkedéseket kell alkalmazni a már meglévő közlekedési infrastruktúrára, ahol veszélyekkel jár az éghajlati események hatásának (pl. védőrendszerek telepítése (pl. széltörők, árvízvédelem), felügyeleti, információs és figyelmeztető rendszerek telepítése, alternatív útvonalak lehetővé tétele útlezárás esetén, környezetgazdálkodás (pl. a vízgyűjtő területek erdősítése), a fenntartási és helyreállítási költségvetés növelése).

Intézkedések a talajt érő hatások csökkentésére:

- Meg kell fontolni a közlekedési infrastruktúra építményeinek mezőgazdasági területeken való elhelyezésének alternatíváit tekintettel a legjobb minőségű mezőgazdasági területek védelmére, valamint a védőerdőkben és a különleges rendeltetésű erdőkben történő beavatkozások csökkentését.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra tervezésénél előnyben kell részesíteni egy olyan műszaki megoldást, amely minimálisra csökkenti a mezőgazdasági földterületek, ill. az erdős területek használatát.

Intézkedések a közetkörnyezetre és az ásványokra gyakorolt hatások, a geológiai kockázatok mérséklésére:

- A javasolt közlekedési infrastruktúra előkészítése és kiépítése közben intézkedéseket kell végrehajtani a közetkörnyezet stabilitásának biztosítása érdekében. Ezeket az intézkedéseket részletes mérnökgeológiai és hidrogeológiai felmérés alapján kell megtervezni.
- A projektmegoldásokon belül figyelembe kell venni a szélsőséges csapadékjelenségekkel és árvizekkel járó kumulatív hatás kockázatát is.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra és a jelentős geológiai helyek (http://apl.geology.sk/g_vglg/), az ásványi anyagok lelőhelyeinek (<http://apl.geology.sk/geofond/loziska2/>) ütközése során inkább egy olyan technikai megoldást kell preferálni, amely minimalizálja a rájuk gyakorolt hatást.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra és a régi bányászati és bányászati munkák (<http://apl.geology.sk/geofond/sbd/>), a Hulladéklerakók Nyilvántartásában bejegyzett hulladéklerakók (<http://apl.geology.sk/skladky/>), a Környezeti Terhek Információs Rendszerében bejegyzett környezeti terhek (<http://envirozataze.enviroportal.sk/>) ütközése során el kell végezni azok felmérését és intézkedéseket kell hozni a környezetre, beleértve a lakosság egészségére, gyakorolt negatív hatások ellen, valamint az épületszerkezetek védelmére irányuló intézkedéseket is.

Intézkedések a felszíni és a felszín alatti vizekre gyakorolt hatások enyhítésére:

- Meg kell fontolni a közlekedési infrastruktúra építményeinek területi alternatíváit a vízkészletek, a természetes gyógyforrások, a természetes ásványvízkészletek védelme szempontjából.
- A közlekedési infrastruktúra építményeinek elhelyezése a védett vízgazdálkodási területen, a vízkészletek, a természetes gyógyforrások, a természetes ásványvízkészletek védőövezeteiben lehetséges, feltéve, hogy a hidrogeológiai felmérés eredményei azt mutatják, hogy a tervezett építmény javasolt műszaki megoldása nem befolyásolja ezen vízkészletek gyűjtőinek rendszerét és minőségét.
- A vízfolyamok új kikötőinek kialakítását meg kell vitatni a vízfolyam üzemeltetőjével.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- Az SVP, š.p. (SVP állami vállalat) által üzemelt vízfolyamokkal, vízi létesítményekkel és vagyonnal kapcsolatos összes tevékenységet, az SVP, š.p.-vel kell előzetesen átkonzultálni és írásban jóváhagyni.
- A vízfolyamon való átkelés területén lévő közlekedési építményeknek olyan paraméterekkel kell rendelkezniük, hogy az érintett vízfolyam áramlási profilja ne csökkenjen, és ne akadályozzák a nagy vizek áramlását.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra előkészítésének részeként minimalizálni kell a folyómedrekbe történő beavatkozásokat.
- A szennyvízelvezető terület típusától függően meg kell tisztítani a javasolt utak, parkolók felszínéről lefolyó esővizet, mielőtt kiengednék a befogadóba.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra burkolt felületein felfogott csapadékvíz kezelését a helyi geológiai és hidrogeológiai viszonyok szerint kell elvégezni. Azokon a területeken, ahol ez lehetséges, előnyben kell részesíteni az esővíz beszivárgását a közetrendszerbe. Vízfolyásba történő kibocsátás esetén fel kell mérni az áramlást a kezelt esővíz betetőzésének lehetősége szempontjából, és szükség esetén megfelelő intézkedéseket kell javasolni.
- Az egyes közlekedési építmények üzemeltetőinek készíteniük kell a vízkészletek higiénikus védelmi zónájával rendelkező területeken áthaladó szakaszokra vészhelyzeti terveket, amelyekben intézkedéseket írnak le a szivárgások kiküszöbölésére vonatkozó eljárásról.

Intézkedések a természetre és a tájra gyakorolt hatások enyhítésére:

- Meg kell vitatni a közlekedési infrastruktúra építményei helyének alternatíváit a 543/2002 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által védett területek védelme (védett területek nemzeti hálózata, védett madárterületek, európai jelentőségű területek), valamint a védett fák, kiemelt élőhelyek, európai jelentőségű élőhelyek védelme szempontjából.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra megtervezésekor előnyben kell részesíteni olyan műszaki megoldásokat, amelyek minimálisra csökkentik a 543/2002 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által védett területek elfoglalását (védett területek nemzeti hálózata, védett madárterületek, európai jelentőségű területek), valamint védelmet nyújtanak a védett fák, kiemelt élőhelyek, európai jelentőségű élőhelyek részére.
- A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által meghatározott konkrét technikai megoldás és a természeti viszonyok ismerete alapján, a tervezett tevékenység külön hatásvizsgálatával el kell végezni egy adott javasolt közlekedési infrastruktúrális intézkedés várható hatásainak átfogó értékelését.
- Az élőhelyekről szóló irányelv értelmében minden olyan javasolt terv vagy projekt hatásának, amely jelentős befolyást gyakorolhat a Natura 2000 területekre, a tevékenység engedélyezése előtt megfelelő értékelési mechanizmuson kell keresztül mennie. A megfelelő értékelés eredménye képezi az ezt követő engedélyezés alapját.
- Ha a javasolt közlekedési infrastruktúra keresztezi az állatok vándorlási útvonalait, akkor funkcionális vadátjárókat kell megtervezni rajta, amelyek biztosítják a közlekedési útvonal megosztó hatásának csökkenését és az állatok zavartalan mozgását felette, ill. alatta. A vadátjárók megtervezésének az áteresztőképesség felmérésén kell alapulnia, amely során különösen zoológiai felmérést végeznek, meghatározzák az alapvető területeket és a lehetséges fő vándorlási irányokat, valamint kiértékelik a vándorlást segítő tájelemeket. A vadátjárók műszaki megoldásánál figyelembe kell venni a vándorló állatok paramétereit.
- A madarak és denevérek vándorlási területein áthaladó javasolt közlekedési infrastruktúra kiépítésének technikai megoldásában akadályokat kell kialakítani a madarak és denevérek berepülése ellen.

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- A javasolt, jelentős migrációs útvonalakat keresztező, többéves építésű közlekedési infrastruktúra esetében foglalkozni kell a vadvándorlásra gyakorolt hatások minimalizálásával az építkezés során is. Gondoskodni kell egy folyosó létrehozásáról az építkezésen keresztül, hogy biztosítsák a vándorló vadak áthaladását az építkezés teljes időtartama alatt. A vadátjáró megoldását konzultálni kell az ŠOP munkatársaival.
- A vadátjárók kialakításával foglalkozni kell az úthálózat meglévő szakaszain is, ahol rendszeresen rögzítik az állatok és közlekedési eszközök ütközését, a forgalom biztonságának növelése, a járművek és az állatok közötti ütközései számának csökkentése érdekében.
- A javasolt közlekedési infrastruktúra vegetációjának módosításait az eredeti hazai fafajtákból kell elvégezni, különösen azokon a vadátjárókon, amelyeket az építmény keresztez, annak érdekében, hogy az állatokat a vándorlást lehetővé tevő javasolt intézkedésekhez vezessék. A vegetáció módosításainak javaslatát konzultálni kell az ŠOP munkatársaival.
- Az eltávolított, nem erdei fás növényzet helyettesítő telepítését olyan helyeken kell elvégezni, ahol a növényzet ugyanazt a funkciót látja majd el, mint amelyet az építkezés által elpusztított növényvilág látott el.

Intézkedések a kulturális örökségre gyakorolt hatások enyhítésére:

- A közlekedési infrastruktúra javasolt elemének ütközése esetén egy műemlékvédelmi területtel, egy nemzeti kulturális műemlékkel, a projekt előkészítése során figyelembe kell venni azok védelmének elveit (beleértve a meghatározott távoli panorámás kilátások vagy azok szögeinek védelmének tiszteletben tartását).

Hulladékgazdálkodási intézkedések:

- A hulladékgazdálkodás célkitűzéseinek teljesítése az építési hulladék és a bontási hulladék területén a jelenleg érvényben lévő Hulladékgazdálkodási Programnak megfelelően, az építési hulladék és a bontási hulladék újrahasznosítására való felkészülésének, újrafeldolgozásának és hasznosításának fokozása érdekében.
- A közlekedési infrastruktúra előkészítése és kiépítése során intézkedéseket kell végrehajtani az építési hulladék (különösen a kiásott föld) keletkezésének minimalizálása érdekében. A műszaki megoldásnál ki kell választani a töltések megfelelő kialakítását a kiásott föld maximális kihasználásának céljából, a geotechnikai intézkedéseket pedig úgy kell megtervezni, hogy minimalizálják az alkalmatlan altalaj cseréjének szükségességét. Az építkezésből kitermelt föld felhasználásának köszönhetően csökken az új anyagok kitermelésének szükségessége, és egyúttal megszűnik a nem megfelelő föld ártalmatlanításának szükségessége is. Ez csökkenti az anyagszállítással szemben támasztott igényeket is, ami az alacsonyabb zajterhelésben, kevesebb szálló porban és kibocsátásban nyilvánul meg. Ezen tényezők szinergikus hatása védi a környezetet és pozitívan befolyásolja az életminőséget.
- Ahol a műszaki feltételek azt lehetővé teszik, újrahasznosított építési hulladékot kell felhasználni a közlekedési infrastruktúra kiépítésénél.
- Feltételeket kell teremteni az újrahasznosított anyagok egyszerűsített felhasználására a közlekedési építmények építése és rekonstrukciója során.
 - Az egyes közlekedési konstrukciók részletesebb projektjeinek tárgyát képezik a környezet bizonyos összetevőire, beleértve a lakosság egészségére gyakorolt negatív hatások csökkentésére és a pozitív hatások megerősítésére irányuló konkrét intézkedések. A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai által meghatározott konkrét technikai megoldás és a természeti viszonyok ismerete alapján, a tervezett tevékenység külön hatásvizsgálatával elvégzik a javasolt közlekedési infrastruktúrális intézkedés várható hatásainak átfogó értékelését, ha a 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai 8. mellékletében

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

meghatározott tevékenységről, ill. változtatásról van szó. A javasolt technikai intézkedések, amelyek megfelelnek a jelenleg érvényes jogszabályi követelményeknek, biztosítják a javasolt közlekedési struktúráknak a környezet és a lakosság érintett összetevőire gyakorolt negatív hatásainak kiküszöbölését.

X. INFORMÁCIÓ A GAZDASÁGI IGÉNYBEVÉTELÉRŐL (HA A STRATÉGIAI DOKUMENTUM JELLEGE ÉS TERJEDELME LEHETŐVÉ TESZI)

Az értékelt stratégiai dokumentum javaslatot tesz az intézkedésekre és rendezi azok fontosságát a közúti közlekedés, a tömegközlekedés területén, a gyalogos és kerékpáros közlekedést támogató intézkedésekre, valamint egyéb intézkedéseket javasol. Az intézkedések végrehajtása 2025, 2030, 2040, 2050 távlati időszakokra van felosztva. Az egyes intézkedések esetében meg vannak adva a végrehajtásáért felelős személyek.

A közlekedési hálózat befejezéséhez kapcsolódó infrastrukturális intézkedések esetében a RPUM számszerűsíti a beruházási költségeket és az üzemeltetési költségeket az egy utas által megtett egy kilométeres útért.

A javasolt intézkedések körét tekintve azonban nem lehet megbecsülni a stratégiai dokumentum végrehajtásának általános gazdasági terhet.

A FŐBB FELHASZNÁLT ANYAGOK JEGYZÉKE

ANDEL, P. ÉS TÁRSAI, 2005: A táj közlekedés által okozott töredezettségének értékelése (ANDEL, P. A KOL., 2005: Hodnocení fragmentace krajiny dopravou.)

BADO, J. ÉS TÁRSAI, 2016: Stratégiai terv a Szlovák Köztársaság közlekedésének fejlesztésére 2030-ig - II. Fázis. SOH stratégiai dokumentum. (BADO, J. A KOL., 2016: Strategická plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – II. Fáza. SOH strategického dokumentu.)

BELAN, M., ČAUČÍK, P., LEHOTOVÁ, D., LEITMANN, Š., MOLNÁR, L., MOŽIEŠIKOVÁ, K., SLIVOVÁ, M., 2017: A Szlovák Köztársaság vízgazdálkodási mérlege. A talajvíz vízgazdálkodási mérlege 2017-ben. Szlovák Hidrometeorológiai Intézet, Pozsony. (BELAN, M., ČAUČÍK, P., LEHOTOVÁ, D., LEITMANN, Š., MOLNÁR, L., MOŽIEŠIKOVÁ, K., SLIVOVÁ, M., 2017: Vodohospodárska bilancia SR. Vodohospodárska bilancia množstva podzemnej vody za rok 2017. Slovenský hydrometeorologický ústav, Bratislava.)

BOHUŠ, P. - KLINDA, J. ÉS TÁRSAI, 2016: A SzK környezeti regionalizációja, SAŽP. (BOHUŠ, P. - KLINDA, J. A KOL., 2016: Environmentálna regionalizácia SR 2016, SAŽP.)

ČAUČÍK, P., 2018: A Szlovák Köztársaság vízgazdálkodási mérlege. A talajvíz vízgazdálkodási mérlege 2017-ben. SHMÚ. (ČAUČÍK, P., 2018: Vodohospodárska bilancia SR, Vodohospodárska bilancia množstva podzemnej vody za rok 2017. SHMÚ.)

ČURLÍK, J., ŠEFČÍK, P.: Talajszennyezés [online]. Pozsony: ŠGÚDŠ [2019. november]. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/atlaskrajiny/>. (ČURLÍK, J., ŠEFČÍK, P.: Kontaminácia pôd [online]. Bratislava: ŠGÚDŠ [október 2019]. Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/atlaskrajiny/>.)

ĐURČANSKÁ, D., JANDAČKA, D., OCHODNICKÝ, M., 2014: A közúti közlekedésből származó légszennyezés értékelésére szolgáló módszerek elemzése, Zsolnai Egyetem Építésmérnöki kara, Zsolna, EVITECH Trenčín, s.r.o. (ĐURČANSKÁ, D., JANDAČKA, D., OCHODNICKÝ, M., 2014: Analýza metód vyhodnocovania znečisťovania ovzdušia z cestnej dopravy, Stavebná fakulta Žilinskej univerzity v Žiline, EVITECH Trenčín, s.r.o.)

FAJČÍKOVÁ, K., CVEČKOVÁ, V., RAPANT, S., DIETZOVÁ, Z., SEDLÁKOVÁ, D., STEHLÍKOVÁ, B., 2016, ŠGÚDŠ: A környezet geológiai komponensének hatása a Szlovák Köztársaság lakosságának egészségi állapotára. ŠGÚDŠ, Pozsony. (FAJČÍKOVÁ, K., CVEČKOVÁ, V., RAPANT, S., DIETZOVÁ, Z., SEDLÁKOVÁ, D., STEHLÍKOVÁ, B., 2016, ŠGÚDŠ: Vplyv geologickej zložky životného prostredia na zdravotný stav obyvateľstva Slovenskej republiky. ŠGÚDŠ, Bratislava.)

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

FEDERIČ, P., 2011: Vadátjárók vadállatok számára, 1. rész: Vadátjárók tervezése, építése, üzemeltetése, karbantartása és javítása. (FEDERIČ, P., 2011: Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy, časť 1: Projektovanie, výstavba, prevádzka, údržba a oprava ekoduktov.)

GLUCH, A. és társai: Átlátható térképek a természetes radioaktivitásról [online]. Pozsony: Dionýz Štúr Állami Földtani Intézet (ŠGÚDŠ), 2009. [2019 október]. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/radio/>. (GLUCH, A. a kol.: Prehľadné mapy prírodnej rádioaktivity [online]. Bratislava: Štátny geologický ústav Dionýza Štúra, 2009. [október 2019]. Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/radio/>.)

HANUS, J., ÉS TÁRSAI, 2011: PHSR BSK a 2014 – 2020-as évekre, AUREX spol. s r.o. (HANUS, J., A KOL., 2011: PHSR BSK na roky 2014 – 2020, AUREX spol. s r.o.)

HANZEL, V. ÉS TÁRSAI, 1998: Hidrogeológia földtani szótár. Dionýz Štúr Kiadó, Pozsony. (HANZEL, V. A KOL., 1998: Geologický slovník Hydrogeológia. Vydavateľstvo Dionýza Štúra, Bratislava.)

HRAŠKO, J., LINKEŠ, V., ŠÁLY, R., ŠURINA, B: A talaj térkép megtalálható az interneten: <http://www.podnemapy.sk/poda400/viewer.htm>. (HRAŠKO, J., LINKEŠ, V., ŠÁLY, R., ŠURINA, B: Pôdna mapa dostupná na <http://www.podnemapy.sk/poda400/viewer.htm>.)

HRAŠNA, M, KLUKANOVÁ, A.: Mérnökföldtani övezetek felosztása [online]. Pozsony: ŠGÚDŠ, 2014. [2019 októberében id.]. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/temapy/>. (HRAŠNA, M, KLUKANOVÁ, A.: Inžinierskogeologická rajonizácia [online]. Bratislava: ŠGÚDŠ, 2014. [cit. október 2019]. Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/temapy/>.)

HRDINA, V., ÉS TÁRSAI, 2010: Ú A régió területfejlesztési terve - Pozsony megye felmérések és elemzések, AUREX, s.r.o. (HRDINA, V., A KOL., 2010: Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj prieskumy a rozbor, AUREX, s.r.o.)

HRDINA, V. ÉS TÁRSAI, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o. (HRDINA, V. A KOL., 2010: Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj, Krajinnökológický plán, AUREX, s.r.o.)

HRDINA, V. ÉS TÁRSAI, 2010: Régió területfejlesztési terve – Pozsony megye, Tájökológiai terv, AUREX, s.r.o. (HRDINA, V. A KOL., 2010: Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj, Krajinnökológický plán, AUREX, s.r.o.)

KOČICKÝ, D. – IVANIČ, B.: Klimatikus-földrajzi típusok [online]. Pozsony: Dionýz Štúr Állami Földtani Intézet, 2014. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/temapy/>. (KOČICKÝ, D. – IVANIČ, B.: Klimatickogeografické typy [online]. Bratislava: Štátny geologický ústav Dionýza Štúra, 2014. Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/temapy/>.)

SZERZŐI CSAPAT: Szlovákia földtani térképe M 1:50 000 [online]. Pozsony: Dionýz Štúr Állami Földtani Intézet, 2013. [2019. április]. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/gm50js/>. (KOLEKTÍV: Geologická mapa Slovenska M 1:50 000 [online]. Bratislava: Štátny geologický ústav Dionýza Štúra, 2013. [ápríl 2019]. Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/gm50js/>.)

SZERZŐI CSAPAT: "Ásványlelőhelyek" térképe [online]. Pozsony: Dionýz Štúr Állami Földtani Intézet. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/geofond/loziska2/>. (KOLEKTÍV: Mapa „Ložiská nerastných surovín“ [online]. Bratislava: Štátny geologický ústav Dionýza Štúra. Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/geofond/loziska2/>.)

SZERZŐI CSAPAT: "Kutatási területek" térképe [online]. Pozsony: Dionýz Štúr Állami Földtani Intézet. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/geofond/pu/>. (KOLEKTÍV: Mapa „Prieskumné územia“ [online]. Bratislava: Štátny geologický ústav Dionýza Štúra. Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/geofond/pu/>.)

SZERZŐI CSAPAT: A „hulladéklerakók nyilvántartásának” térképe [online]. Pozsony: Dionýz Štúr Állami Földtani Intézet. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/skladky>. (KOLEKTÍV:

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

Mapa „Register skládok odpadov“ [online]. Bratislava: Štátny geologický ústav Dionýza Štúra. Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/skladky>.)

SZERZŐI CSAPAT: Hidrogeológiai térképek [online]. Pozsony: Dionýz Štúr Állami Földtani Intézet, 2008. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/hydrogeol>. (KOLEKTÍV: Hidrogeologické mapy [online]. Bratislava: Štátny geologický ústav Dionýza Štúra, 2008. Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/hydrogeol>.)

SZERZŐI CSAPAT: Hidrogeo-kémiai térképek [online]. Pozsony: Dionýz Štúr Állami Földtani Intézet. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/hydrogeol>. (KOLEKTÍV: Hidrogeochemické mapy [online]. Bratislava: Štátny geologický ústav Dionýza Štúra. Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/hydrogeol>.)

SHMÚ SZERZŐI CSAPATA, 2015: A Felszín alatti vizek minősége Szlovákiában 2014. Megtalálható az interneten: <http://www.shmu.sk>. (KOLEKTÍV SHMÚ, 2015: Kvalita podzemných vôd na Slovensku 2014. Dostupné na internete: <http://www.shmu.sk>.)

SzK KVM, ŠGÚDŠ SZERZŐI CSAPATA, , 2018: A földcsuszamlás-kockázat megelőzésének és kezelésének programja (2014 – 2020) frissítve. (KOLEKTÍV MŽP SR, ŠGÚDŠ, 2018: Program prevencie a manažmentu zosuvných rizík (2014 – 2020) aktualizácia.)

SzK KVM, OÚ BA, SHMÚ SZERZŐI CSAPATA, 2016: Integrált program a levegő minőségének javítására olyan szennyező anyagok miatt, mint a PM₁₀, NO₂, benzo(a)pirén. (KOLEKTÍV MŽP SR, OÚ BA, SHMÚ, 2016: Integrovaný program na zlepšenie kvality ovzdušia pre znečisťujúce látky PM₁₀, NO₂, Benzo(a)pirén.)

SHMÚ SZERZŐI CSAPATA, 2019: Levegőminőség-értékelés Szlovákiában 2018. (KOLEKTÍV SHMÚ, 2019: Hodnotenie kvality ovzdušia v SR 2018.)

SzK KVM, SAŽP SZERZŐI CSAPATA, 2018: Jelentés a Szlovák Köztársaság környezeti állapotáról 2017-ben, <https://www.enviroportal.sk/spravy/detail/8323>). (Kolektív MŽP SR, SAŽP, 2018: Správa o stave ŽP SR v roku 2017, <https://www.enviroportal.sk/spravy/detail/8323>.)

SZERZŐI CSAPAT, 2016: Pozsony megye POH-ja 2016-2020. (KOLEKTÍV, 2016: POH Bratislavského kraja 2016-2020.)

SZERZŐI CSAPAT, 2014: Árvíz kockázat-kezelési terv a Duna vízgyűjtőterületére, SzK KVM. (KOLEKTÍV, 2014: Plán manažmentu povodňového rizika v čiastkovom povodí Dunaja, MŽP SR.)

SZERZŐI CSAPAT, 2014: Árvíz kockázat-kezelési terv a Vág vízgyűjtőterületére, SzK KVM. (KOLEKTÍV, 2014: Plán manažmentu povodňového rizika v čiastkovom povodí Váhu, MŽP SR.)

SZERZŐI CSAPAT, 2014: Árvíz kockázat-kezelési terv a Morva-folyó vízgyűjtőterületére, SzK KVM. (KOLEKTÍV, 2014: Plán manažmentu povodňového rizika v čiastkovom povodí Moravy, MŽP SR.)

SZERZŐI CSAPAT, 2015: A Duna vízgyűjtőterületének kezelési terve, SzK KVM. (KOLEKTÍV, 2015: Plán manažmentu čiastkového povodia Dunaj, MŽP SR.)

SZERZŐI CSAPAT, 2015: A Vág vízgyűjtőterületének kezelési terve, SzK KVM. (KOLEKTÍV, 2015: Plán manažmentu čiastkového povodia Váh, MŽP SR.)

SZERZŐI CSAPAT, 2015: A Morva-folyó vízgyűjtőterületének kezelési terve, SzK KVM. (KOLEKTÍV, 2015: Plán manažmentu čiastkového povodia Morava, MŽP SR.)

KOTRČOVÁ, E, ŠIMEKOVÁ, J.,: A Szlovák Köztársaság lejtőinek stabilitási térképeinek atlasza 1: 50 000 méretben, Megtalálható az interneten: http://www.geology.sk/new/sk/sub/Geoismenu/geof/atlas_st_sv/. (KOTRČOVÁ, E, ŠIMEKOVÁ, J.,: Atlas máp stability svahov SR v M 1 : 50 000, Dostupné na internete: http://www.geology.sk/new/sk/sub/Geoismenu/geof/atlas_st_sv/.)

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

KULLMAN, E. – MALÍK, P. – PATSCHOVÁ, A. - BODIŠ, D., 2005: A szlovákiai felszín alatti víztestek meghatározása a 200/60/EK vízügyi keretirányelvnek megfelelően. Talajvíz Magazin 1. sz., XI. évad SAH Pozsony. (KULLMAN, E. – MALÍK, P. – PATSCHOVÁ, A. - BODIŠ, D., 2005: Vymedzenie útvarov podzemných vôd na Slovensku v zmysle rámcovej smernice o vodách 200/60/EC. Časopis podzemná voda č. 1, ročník XI. SAH Bratislava.)

MADARÁS, J. ÉS TÁRSAI, 2012: Részleges megfigyelő rendszer - földtani tényezők, 02-es alrendszer A terület tektonikus és szeizmikus aktivitása – ŠGÚDŠ. (MADARÁS, J. A KOL., 2012: Čiastkový monitorovací systém – Geologické faktory, podsystem 02 Tektonická a seizmická aktivita územia – ŠGÚDŠ.)

MALÍK, P., ŠVASTA, J., SzK atlasza, 2002: Fő hidrogeológiai régiók, Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/atlaskrajiny/> - Ezen a térképen látható hidrogeológiai régiók megfelelnek a Szlovák Köztársaság területének hidrogeológiai zónázásának (ŠUBA ÉS TÁRSAI, 1995). (MALÍK, P., ŠVASTA, J., Atlas krajiny SR, 2002: Hlavné hydrogeologické región, Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/atlaskrajiny/> - Hydrogeologické regióny, znázornené na tejto mape, odpovedajú hydrogeologickej rajonizácii územia Slovenskej republiky (ŠUBA A KOL., 1995).)

MAZÚR, E. – LUKNIŠ, M.: A Szlovák Köztársaság regionális geomorfológiai felosztása [online]. Pozsony: Dionýz Štúr Állami Földtani Intézet, 2014. [2019 október]. Megtalálható az interneten: <http://apl.geology.sk/temapy/>. (MAZÚR, E. – LUKNIŠ, M.: Regionálne geomorfológické členenie SR [online]. Bratislava: Štátny geologický ústav Dionýza Štúra, 2014. [október 2019]. Dostupné na internete: <http://apl.geology.sk/temapy/>.)

MIKLÓS, L. ÉS TÁRSAI, 2002: Szlovák Köztársaság atlasza. SzK KVM Pozsony, SAŽP Besztercebánya. (MIKLÓS, L. A KOL., 2002: Atlas krajiny Slovenskej republiky. MŽP SR Bratislava, SAŽP Banská Bystrica.)

PONIŠT, M., VIGAŠ, M., 2019: Pozsony megye fenntartható mobilitásának regionális terve. Értesítés A Stratégiai Dokumentumról a környezeti hatásvizsgálat elbírálásáról, valamint egyéb törvények változtatásáról és kiegészítéséről szóló 24/2006 T.t. (Törvénytár) sz. törvény és későbbi módosításainak alapján. ENVIGEO, a.s. (PONIŠT, M., VIGAŠ, M., 2019: Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja. Oznámenie o strategickom dokumente podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. ENVIGEO, a.s.)

ŠŤASTNÝ ÉS TÁRSAI, 2015: Szlovákia éghajlati atlasza. Pozsony: SHMÚ. (ŠŤASTNÝ A KOL., 2015: Klimatický atlas Slovenska. Bratislava: SHMÚ.)

Internetes oldalak

A környezet egyes összetevőinek jelenlegi állapotáról elsősorban a következő internetes forrásokból szereztek információkat:

- Az ŠGÚDŠ térképszervere (Mapový server ŠGÚDŠ) (<https://apl.geology.sk/mapportal/>),
- A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának információs portálja (Informačného portálu rezortu MŽP SR) (www.enviroportal.sk),
- Szlovák Hidrometeorológiai Intézet (Slovenský hydrometeorologický ústav) (www.shmu.sk),
- SzK Statisztikai Hivatala (Štatistický úrad SR) (www.statistics.sk),
- A Szlovák Köztársaság állami természetvédelme (Štátna ochrana prírody SR) (www.biomonitoring.sk),
- Szlovák Közúti Üzemeltető (Slovenská správa ciest) (www.ssc.sk),
- A Szlovák Köztársaság Műemlékvédelmi Hivatala (Pamiatkového úradu SR) (www.pamiatky.sk),

POZSONY MEGYE FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK REGIONÁLIS TERVE	2020 március
A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításainak értelmében készült jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről	

- Vízgazdálkodási Kutatóintézet (Výskumného ústavu vodného hospodárstva) (<http://www.vuvh.sk/>),
- Talajtani és Talajvédelmi Kutatóintézet (Výskumného ústavu pôdoznanectva a ochrany pôdy) (<http://www.podnemapy.sk/default.aspx>),
- Országos Egészségügyi Információs Központ (Národného centra zdravotníckych informácií) (NCZI) (<http://www.nczisk.sk/>),
- Szlovák Nemzeti Kibocsátási Információs Rendszer (Slovenského Národného Emisného Informačného Systému) (<http://www.air.sk/neis.php>),
- Stratégiai zajtérképek (Strategické hlukové mapy) (<http://www.hlukovamapa.sk/>), és egyebek.

A KIDOLGOZÁS HELYE ÉS IDŐPONTJA

Besztercebánya, 2020 március

AZ ADATOK PONTOSÁGÁNAK MEGERŐSÍTÉSE

A dokumentumot kidolgozta

ENVIGEO, a.s.

Kynceľová 2

974 11 BESZTERCEBÁNYA 11

tel. 048/47 124 30

e-mail: envigeo@envigeo.sk

www: <http://www.envigeo.sk/>

A kivitelező felelős képviselője

RNDr. Pavol TUPÝ az igazgatóság elnöke

RNDr. Jaroslav SCHWARZ az ENVIGEO divízió igazgatója

RNDr. Anna ČIČMANOVÁ, feladatkoordinátor, vezető dolgozó

A 24/2006 T.t. sz. törvény és későbbi módosításai szerint a környezeti hatásvizsgálat elvégzésére szakképzett személy a természetvédelem (2y), a vonalszerű építmények (3d), a rekreációs és idegenforgalmi építmények, létesítmények és tevékenységek (3m), lakóépületek (3u) területén, a 624/2016/OPV nyilvántartási szám alatt bejegyezve.

Patrik Čermák, a képek szerkesztése

A megrendelő felel a műszaki adatokért.

A kivitelező felel a környezeti adatok pontosságáért.

MELLÉKLETEK

1-es melléklet A konkrét követelmények kiértékelése a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma által a 66753/2019-1.7/ac, 53838/2019, 53839/2019-int szám alatt a megadott "Pozsony Megye Fenntartható Mobilitásának Regionális Terve" stratégiai dokumentum hatásvizsgálati terjedelmének

2-es melléklet A " Pozsony Megye Fenntartható Mobilitásának Regionális Terve " stratégiai dokumentum bejelentésével kapcsolatban beérkezett észrevételek értékelése