



EURÓPSKA ÚNIA
Európske štrukturálne a investičné fondy
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020



MINISTERSTVO
DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Az Integrált Infrastruktúra Operatív Program (6.0 változat) Módosítása által a Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálata

2. sz. melléklet Jelentés a stratégiai dokumentum értékeléséről

2019. június 3.

Készítette

Az Integrált Infrastruktúra Operatív Program (6.0 változat) Módosítása által a Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálatát Mgr. Rybanič Rastislav dolgozta ki.

A tanácsadó fontos figyelmeztetése

Jelen dokumentum a Teljes körű tanácsadásról szóló, az 565/AE00/2018. sz. 1. sz. függelékkel módosított 536/AE00/2018. sz. szerződésnek megfelelően került kidolgozásra. A dokumentum kizárólag a Szlovák Köztársaság Közlekedési és Építésügyi Minisztériumának projektirányítási részlege számára készült az Integrált Infrastruktúra Operatív Program módosításának környezeti hatásvizsgálatára vonatkozó eljárás keretében történő felhasználásra.

Mivel a dokumentum kizárólag a Szlovák Köztársaság Közlekedési és Építésügyi Minisztériumának projektirányítási részlege számára készült, nem feltétlenül veszi figyelembe a Szlovák Köztársaság Közlekedési és Építésügyi Minisztériuma általi eltérő felhasználás célját vagy harmadik felek céljait és igényeit. A jelen dokumentum a Deloitte Advisory s.r.o. társaság előzetes írásbeli hozzájárulása nélkül nem használható fel más célra vagy harmadik személy által. A Deloitte Advisory s.r.o. társaság előzetes írásbeli hozzájárulása nélkül a jelen dokumentum, sem annak részei nem idézhetők, annak egészére vagy egy részére sem tehetők hivatkozások. A jelen dokumentum egyeztetettől, ill. meghatározottól eltérő célra történő vagy harmadik fél általi felhasználása esetén a Deloitte Advisory s.r.o. társaságot nem terheli felelősség az ebből eredő esetleges károkért.

A jelen dokumentumban foglalt következtetések vagy ajánlások kizárólag a Deloitte Advisory s.r.o. társaság véleményét tükrözik, azok nem minősülnek az illetékes hatóságok vagy közintézmények hivatalos véleményének. Bármilyen következtetés vagy ajánlás végrehajtása az illetékes hatóságok vagy közintézmények kizárólagos felelősségébe tartozik.

Tartalomjegyzék

1. BEVEZETÉS	4
2. A MEGFELELŐ VIZSGÁLAT KIDOLGOZÁSÁNAK MENETE	5
2.1. <i>Érintett Natura 2000 területek</i>	5
2.2. <i>A területek védelem alatt álló érintett tárgyai</i>	6
2.3. <i>A védelem alatt álló érintett tárgyra gyakorolt hatások elemzése</i>	6
2.4. <i>A hatás kiértékelése</i>	6
3. TERVINFORMÁCIÓ	9
3.1. <i>4. prioritási tengely – Vízi közlekedési infrastruktúra (TEN-T CORE)</i>	9
3.1.1. <i>A 4.1. specifikus célkitűzés elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítésének módosítását és bővítését</i>	9
3.1.2. <i>A révkomáromi közforgalmú kikötőnek az OPII eszközökből történő finanszírozás alá vonása</i>	9
3.1.3. <i>A támogatásra jogosult kedvezményezettek módosítása</i>	10
3.1.4. <i>Az „A” tevékenység elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítésének módosítását és kibővítését</i>	10
3.1.5. <i>A „B” tevékenység elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítésének módosítását és kibővítését</i>	11
3.1.6. <i>A „C. Korszerű technológiák bevezetése a hajózási és kikötői üzem irányításába” nevű tevékenység célkitűzésének bővítése</i>	12
3.1.7. <i>A „D. Menetrend szerinti személyhajózás bevezetése a Dunán (Dunajbusz)” elnevezésű, támogatásra jogosult új tevékenység hozzáadása</i>	13
3.2. <i>5. prioritási tengely – Vasúti infrastruktúra, mobil eszközök felújítása</i>	14
3.2.1. <i>Az 5. prioritási tengely elnevezésének módosítása és az új 5.3 specifikus célkitűzés kiegészítése</i>	14
3.2.2. <i>„I. A vasúti személyszállítás mobil eszközeinek felújítása” nevű új tevékenység kiegészítése</i>	14
3.2.3. <i>A ŽSR (Szlovák Államvasutak) hálózatában ellenőrzőpontok építésére irányuló új tevékenység</i>	14
3.2.4. <i>A „C” tevékenység elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítésének módosítását és kibővítését</i>	15
3.3. <i>6. prioritási tengely – Közúti infrastruktúra (a TEN-T CORE hálózaton kívül)</i>	15
3.3.1. <i>Az R2-es és R4-es gyorsforgalmi utak kiegészítése</i>	15
3.3.2. <i>Alternatív üzemanyagok bevezetésének támogatása a közúti közlekedésben</i>	17
3.4. <i>7. prioritási tengely – Információs társadalom</i>	17
3.4.1. <i>Intelligens városok és térségek kiépítésének támogatása az IKT által</i>	17
3.4.2. <i>A közigazgatás által nyújtott adatokat és szolgáltatásokat használó KKV-k innovatív megoldásainak támogatása</i>	18
4. AZ ÉRINTETT NATURA 2000 TERÜLETEK AZONOSÍTÁSA	19
4.1. <i>4. prioritási tengely – Vízi közlekedési infrastruktúra</i>	19
4.1.1. <i>Áramlási sebesség változása a Hrussovó-víztározó alsó részében</i>	19

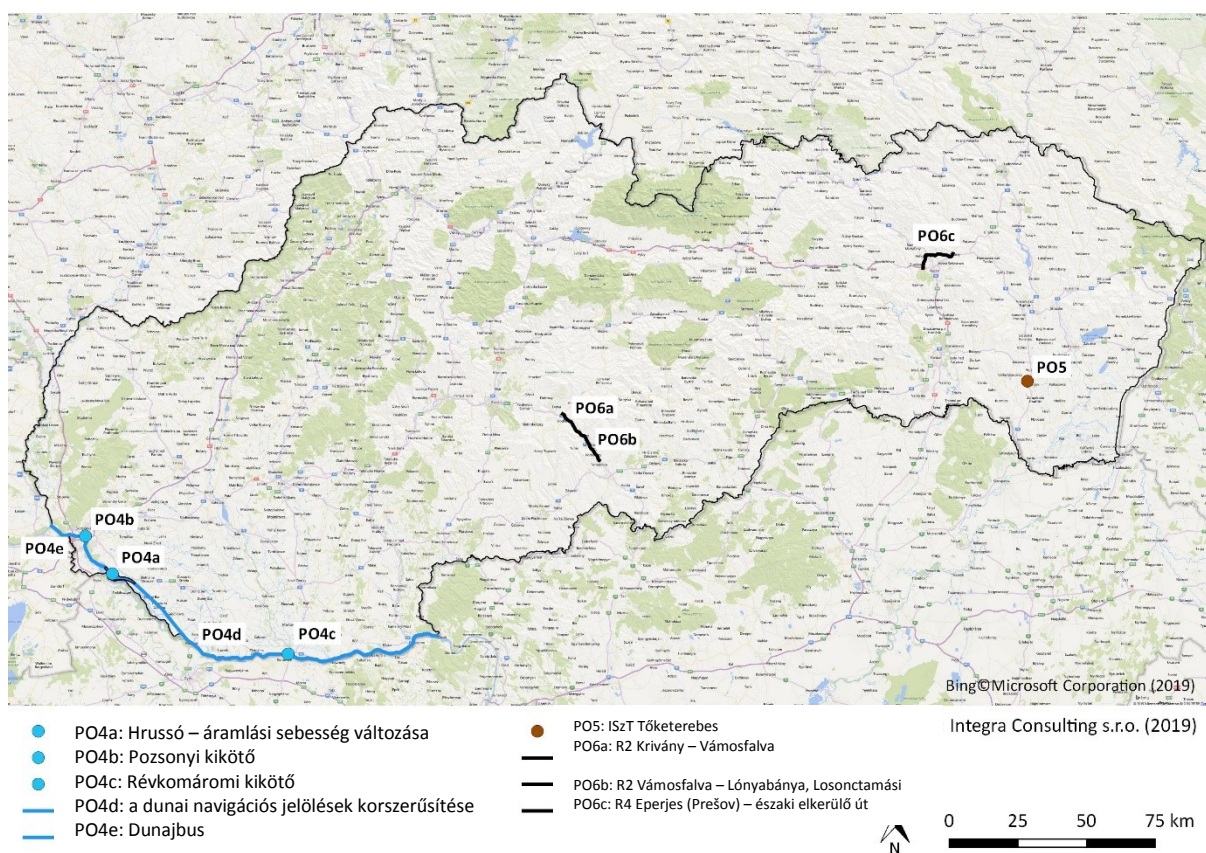
4.1.2.	Közforgalmú kikötők korszerűsítése és építése	19
4.1.3.	A kitűzési technika és a hajózási jelzések korszerűsítése a Dunán	20
4.1.4.	Menetrend szerinti személyhajózás bevezetése a Dunán (Dunajbus)	20
4.2.	<i>5. prioritási tengely – Vasúti infrastruktúra, mobil eszközök felújítása</i>	22
4.2.1.	Ellenőrzőpontok kiépítése a Szlovák Államvasutak hálózatában	22
4.2.2.	Integrált személyszállítási terminál Tőketerebes (Třebišov)	22
4.3.	<i>6. prioritási tengely – Közúti infrastruktúra (a TEN-T CORE hálózaton kívül)</i>	23
4.3.1.	Az R2 és R4 gyorsforgalmi utak kiegészítése	23
4.3.2.	Alternatív üzemanyagok bevezetésének támogatása a közúti közlekedésben	27
5.	AZ OPII MÓDOSÍTÁSOK NATURA 2000 TERÜLETEKRE GYAKOROLT HATÁSAINAK ÉRTÉKELÉSE	28
5.1.	<i>Az egyes tevékenységek és intézkedések érintett Natura 2000 területekre gyakorolt hatásának értékelése</i>	28
5.1.1.	Áramlási sebesség változása a Hruszó-víztározó alsó részében	28
5.1.2.	Közforgalmú kikötők korszerűsítése és építése	28
5.1.3.	A kitűzési technika és a hajózási jelzések korszerűsítése a Dunán	29
5.1.4.	Menetrend szerinti személyhajózás bevezetése a Dunán (Dunajbus)	29
5.1.5.	Ellenőrzőpontok kiépítése a Szlovák Államvasutak hálózatában	30
5.1.6.	Ellenőrzőpontok kiépítése a Szlovák Államvasutak hálózatában	30
5.1.7.	Az R2 és R4 gyorsforgalmi utak kiegészítése	30
5.1.8.	Alternatív üzemanyagok bevezetésének támogatása a közúti közlekedésben	32
5.2.	<i>Kumulatív hatások értékelése</i>	32
6.	KÖVETKEZTETÉS	33
7.	FELHASZNÁLT ADATFORRÁSOK	35
7.1.	<i>Felhasznált dokumentumok</i>	35
7.2.	<i>Irodalomjegyzék</i>	35
7.3.	<i>Felhasznált információforrások</i>	35

1. Bevezetés

A frissített Integrált Infrastruktúra Operatív Program 2014–2020, 6.0 változat (OPII) megfelelő vizsgálatának elkészítése a frissítés szükséges stratégiai vizsgálatának folytán vált szükségessé. Az előterjesztett megfelelő vizsgálat keretében a Natura 2000 területhálózatra gyakorolt hatások értékelése csak az operatív program 6.0 változatában foglalt változásokra irányult.

A megfelelő vizsgálat „A tervek és projektek által a Szlovák Köztársaságban található Natura 2000 területekre gyakorolt hatások jelentőségének értékelési módszertana” (a Szlovák Köztársaság Állami Természetvédelmi Hivatala, 2014, frissítve: 2016, a továbbiakban: az ÁTH módszertana 2014) szerinti terjedelemben és szerkezetben készült, az ÁTH módszertana külön fejezetben határozza meg a tervek megfelelő vizsgálatának lépéseit.

Az alábbi 1. sz. ábrán az OPII módosítása által újonnan kiegészített, területileg lehatárolt OPII célkitűzések áttekintése látható a vízi közlekedés (4. prioritási tengely)¹, a vasúti közlekedés (5. prioritási tengely) és a közúti infrastruktúra (6. prioritási tengely) területén.



1. ábra Az OPII módosításainak területi lehatárolása

¹ A pozsonyi kikötő esetében nem új helyszínen megvalósuló új célkitűzésről, hanem a kikötőn belüli tevékenységek körének és típusának módosításáról van szó.

2. A megfelelő vizsgálat kidolgozásának menete

Az Integrált Infrastruktúra Operatív Program (6.0 v.) által a Natura 2000 területekre gyakorolt hatás megfelelő vizsgálata a stratégiai dokumentum értékeléséről szóló jelentés mellékleteként került kidolgozásra a többször módosított Tt. 24/2006. sz. törvény szerint, a természet és a táj védelméről szóló, többször módosított 543/2002. sz. törvény 28. § 2. bekezdésének megfelelően, „A tervek és projektek által a Szlovák Köztársaságban található Natura 2000 területekre gyakorolt hatások jelentőségének értékelési módszertana” szerinti terjedelemben és szerkezetben (a Szlovák Köztársaság Állami Természetvédelmi Hivatala, 2014, frissítve: 2016, a továbbiakban: az ÁTH módszertana 2014, 2016). A megfelelő vizsgálat ezenkívül a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló 92/43/EGK tanácsi irányelv 6.3. cikkének és a Tanács az élőhelyek védelméről szóló irányelv 6.3. és 6.4. cikkének rendelkezéséhez kiadott, „A Natura 2000 területekre jelentős hatással lévő tervek és projektek hatásbecslése” c. iránymutatásnak megfelelően készült. A megfelelő vizsgálat középpontjában a tervnek azok a részei álltak, amelyek az eredetileg vizsgált és jóváhagyott OPII változathoz képest megváltoztak.

2.1. Érintett Natura 2000 területek

A vizsgált terv által potenciálisan érintett összes Natura 2000 terület megfelelő azonosítása az ÁTH módszertana (2014, 2016) értelmében kulcsfontosságú lépés a megfelelő vizsgálat helyes végrehajtásában.

Az ÁTH módszertana (2014, 2016) értelmében azokat a Natura 2000 területek minősítették érintettnek, amelyek:

- területi szempontból közvetlenül érintettek a terv és a tervben feltételezett intézkedés/projekt által (a tervezett projekt/intézkedés közvetlenül érinti a Natura 2000 területeket, vagy azok közvetlen közelében található, és feltételezhető a hatása);
- feltételezhető, hogy a terv végrehajtása vagy a megvalósítás előkészítése, esetleg a terv által feltételezett projektek megsemmisítése során a bemenetek kapcsán (magnövelt nyersanyag-kitermelés, vízkivétel, közlekedési folyosók, technológiák) érintettek lesznek;
- feltételezhető, hogy a terv végrehajtása vagy a megvalósítás előkészítése, esetleg a terv által feltételezett projektek megsemmisítése során a kimenetek (magnövekedett hulladéktermelés, szennyvízkibocsátás, károsanyag-kibocsátás, zaj) hatást gyakorolnak rájuk (mennyiségi adatok, tanulmányok, modellezés stb. alkalmazása javasolt);
- a védelmük alatt álló legalább egy tárgy érintett lehet a terv végrehajtása vagy a megvalósítás előkészítése, esetleg a terv által feltételezett projektek megsemmisítése során, az életciklus akár egy szakaszában is.

A Natura 2000 területekre gyakorolt feltételezett hatás az ÁTH módszertana (2014, 2016) szerint elvégzett elemzés során több tényező alapján került értékelésre:

- a terv típusa, kiterjedése és hatásai a megvalósítás során;
- a védett tárgyak érzékenysége a terv hatásaira (pl. kötődés a hidrológiához, érzékenység az élőhelyek feldarabolódására, a porra, zajra);
- az otthonterület nagysága (ún. otthonterület), a KJT vagy KMT védelme alatt álló fajok lokomóciós és vándorlási képessége; a messzi jövőben hatást kiváltó terv vagy projekt a több (tíz) kilométerre fekvő területet is érintheti, vagy pl. a Natura 2000 hálózat környező területeinek védelme alatt álló fajok vándorlási útvonalai találhatóak itt.

Az érintett területek azonosításának értékelésére más javasolt, jóváhagyott vagy már megvalósított tervek vagy projektek lehetséges kumulatív hatásainak figyelembevételével került sor.

2.2. A területek védelem alatt álló érintett tárgyai

A Natura 2000 területeken a stratégiai dokumentum által potenciálisan érintett védett tárgyak azonosítására az elemzések következő lépésében került sor. Az azonosított területeken található védelem alatt álló tárgyakat a terv közvetlen és közvetett hatásaival, annak feltételezett bemeneteivel és kimeneteivel vagy más tervek és projektek kumulatív és szinergikus hatásaival kapcsolatban vizsgálták. Ennek során figyelembe vették a fajok és élőhelyek ökológiai és biológiai igényeit, a mozgás- és vándorlási képességüket, előfordulásuk jellegét a tágabb környéken, ritkaságukat, veszélyeztetettségüket és érzékenységüket stb. úgy, hogy a lehető legpontosabban felbecsüljék a stratégiai dokumentum jövőbeli hatását és hatásainak intenzitását.

2.3. A védelem alatt álló érintett tárgyakra gyakorolt hatások elemzése

Az azonosított Natura 2000 területeken a védelem minden egyes azonosított tárgyára vonatkozóan az ÁTH módszertana (2014, 2016) szerint elkészült terv feltételezett hatásának, illetve a más tervekkel és projektekkel való esetleges kumulatív és szinergikus kölcsönhatás elemzését dolgozták ki.

Elsősorban az alábbiakra vonatkozó információkat és adatokat vették figyelembe:

- a fajok és élőhelyek ökológiai igényei az életciklusuk összes szakaszában (szaporodás, táplálékgyűjtés, pihenés, vándorlás) az élőhelyeik minőségében (fajok esetében),
- előfordulás Szlovákiában, teljes populáció vagy az előfordulásuk területe, helye és a populáció vagy a hely alakulásának trendjei,
- az előfordulás jellege a vizsgált területen (konkrét Natura 2000 területen),
- populáció, előfordulás területe az adott területen és a védelem alatt álló tárgyakat érő hatások azonosítása (egyedek, élőhelyek elvesztése, azonosított kockázatok).

2.4. A hatás kiértékelése

A feltételezett hatás intenzitása az alábbi táblázat szerinti skála alapján került kiértékelésre úgy, hogy a hatások szabványosított módon egymással összevethetők legyenek.

1. táblázat A tervekből eredő hatások jelentőségének értékelésére szolgáló skála

Érték	A hatás jelentősége	A hatás jelentőségének leírása
-2	jelentős negatív hatás	Kedvezőtlen hatás az érintett természeti terület épségére az élőhelyekről szóló irányelv 6.3. cikke értelmében. Jelentős zavaró vagy pusztító hatás az élőhelyre vagy populációra, illetve azok lényeges részére; az élőhely vagy faj ökológiai szükségleteinek jelentős megzavarása; az élőhelyre vagy a faj természetes fejlődésére gyakorolt jelentős hatás. A terv csak a természetvédelmi törvény 28. § (6)–(8) bekezdéseiben meghatározott feltételek teljesítése esetén hagyható jóvá.

-1	mérsékelten negatív hatás	Korlátozott (mérsékelt), nem jelentős negatív hatás. Mérsékelt zavaró hatás az élőhelyre vagy a populációra; az élőhely vagy faj ökológiai szükségleteinek mérsékelt megzavarása; az élőhelyre vagy a faj természetes fejlődésére gyakorolt elhanyagolható hatás. Mérséklése vagy elhárítása a javasolt mérséklő intézkedésekkel lehetséges. Nem zárja ki a terv jóváhagyását.
0	zéró hatás	Nincs mérhető hatás.
1	mérsékelt pozitív hatás	Mérsékelt kedvező hatás az élőhelyre vagy a populációra; az élőhely vagy faj ökológiai szükségleteinek mérsékelt javulása; az élőhelyre vagy a faj természetes fejlődésére gyakorolt mérsékelt kedvező hatás.
2	jelentős pozitív hatás	Jelentősen kedvező hatás az élőhelyre vagy a populációra; az élőhely vagy faj ökológiai szükségleteinek jelentős javulása; az élőhelyre vagy a faj természetes fejlődésére gyakorolt jelentős kedvező hatás.
?	a hatás nem értékelhető	A megbízás általános jellegére való tekintettel nem értékelhető az egész terv vagy az abban foglalt részek (projektek) hatása.

Forrás: Az ÁTH módszertana, 2014, 2016

Az elemzések során megkülönböztetésre került a terv kiértékelhetlensége és az ajánlatkérő által rendelkezésre bocsátott dokumentumok elégtelensége, amikor is az elővigyázatosság elve került alkalmazásra.

A tervnek/tevékenységnek azokat a részeit, amelyek nem voltak kiértékelhetők (kiértékelhetetlen vagy a lokalizált projekt/a terv tevékenységének részleteire vonatkozó elégtelen információk), projektszinten megfelelően meg kell vizsgálni. Ha sor került ilyen helyzetre, a megfelelő vizsgálat erre vonatkozóan a következtetésekből tesz javaslatokat.

A várható hatások a lehető legnagyobb mértékben mennyiségi szempontból kerültek kiértékelésre a fajpopuláció vagy az élőhely területének érintett %-ára való tekintettel az adott Natura 2000 területen. Ha a populációra vagy a területre gyakorolt negatív hatás meghaladná a védelem alatt álló tárgy általi lefedettség 1%-át, a hatások jelentős negatív hatásoknak minősülnének.

A Natura 2000 adott területén található legalább egy védelem alatt álló tárgyat érintő jelentős negatív hatás azonosítása esetén (-2) a terv egész Natura 2000 területre gyakorolt hatása jelentős negatív hatásként kerülne kiértékelésre. Ilyen esetben a terv módosítása szükséges.

Amennyiben rendelkezésre álltak a terv részét képező és megfelelő vizsgálaton átesett projekteknek az adott fajra vagy élőhelyre gyakorolt hatásaira vonatkozó részletesebb kiértékelések, akkor az ilyen kiértékelések kerültek felhasználásra.

A fajok és az élőhelyek a megfelelő vizsgálatban a szabványos katalógusok és nevezéktanok értelmében szerepelnek. Az élőhelyek értékelése és feltüntetése a Szlovákia élőhelyeinek katalógusa (Stanová, Valachovič et al., 2002), a növények elnevezései pedig a Szlovákia alacsonyabb és magasabb növényei (Marhold, Hindák, 1998) c. munka alapján történt. Az emlősök nevei Krištofik és Danko (2012) műve alapján, a madarak nevei Kovalík et al. (2010) szerint vannak feltüntetve. Abban az esetben, ha az említett forrásokban szereplő elnevezések eltérnek az adott Natura 2000 területet meghatározó jogszabályokban vagy hivatalos dokumentumokban (KMT rendeletekben, a KJT országos jegyzékében) használt nevezéktantól, mindkét elnevezés feltüntetésre kerül.

3. Tervinformáció

Az OPII 6.0 változat módosítása az operatív program kiválasztott prioritási tengelyei tartalmának módosítására és kiegészítésére irányul. Mivel az OPII egyes módosításainak és kiegészítéseinek megfogalmazása viszonylag általános, az OPII módosítás végrehajtására irányuló konkrét tevékenységekre tettünk javaslatokat. Ezeket a tevékenységeket az OPII módosítás lehetséges hatásainak értékelése során figyelembe vették (lásd a IV. Értékelésről szóló jelentés c. fejezetet), ezért azok rövid leírása alább, a prioritási tengelyek módosításainak és kiegészítéseinek leírásában szerepel. Meg kell továbbá jegyezni, hogy annak ellenére, hogy jelenleg a konkrét tevékenységek tárgyát a projektdokumentáció és/vagy a kapcsolódó dokumentumok (például a megvalósíthatósági tanulmány) kidolgozása képezi, feltételezhető – a készülő dokumentumok és tanulmányok jóváhagyása esetén –, hogy ezeknek a tevékenységeknek a finanszírozása is az OPII programból fog történni.

Az 1. fejezet 1. sz. ábrája az OPII módosításával újonnan kiegészített, területileg meghatározott OPII célkitűzések áttekintését tartalmazza.

Az OPII javasolt módosításai az alábbi négy területre vonatkoznak:

- A 4. prioritási tengely tartalmi felépítésének módosítása és kiegészítése,
- Az 5. prioritási tengely tartalmi felépítésének módosítása és kiegészítése,
- A 6. prioritási tengely tartalmi felépítésének módosítása és kiegészítése,
- A 7. prioritási tengely tartalmi felépítésének módosítása és kiegészítése.

Az egyes módosítások leírását a következő alfejezetek tartalmazzák annak a meghatározásával, hogy a módosítás olyan konkrét területileg lehatárolt formában nyilvánul-e meg, amely hatással lehet a Natura 2000 területhálózatára.

3.1. 4. prioritási tengely – Vízi közlekedési infrastruktúra (TEN-T CORE)

3.1.1. A 4.1. specifikus célkitűzés elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítésének módosítását és bővítését

Az OPII IH az OPII 6.0 változatra történő módosításának keretében a 4.1. specifikus célkitűzés elnevezésének módosítását javasolja: Új elnevezése: „4.1. Specifikus célkitűzés – A dunai vízi úton nyújtott szolgáltatások minőségének javítása”. Az OPII IH a specifikus célkitűzés keretében teret teremt az elsődlegesen a projektet megelőző előkészítésre és projekt-előkészítésre irányuló tevékenységek megvalósításához, illetve a dunai vízi út hajózhatóságának javítására irányuló konkrét projektek megvalósításához. A Duna vízi úton megvalósuló beavatkozások olyan projekteket is magukban foglalnak, amelyek a pozsonyi és révkomáromi közforgalmú kikötők korszerűsítését és kiépítését is érintik. Jelen módosítás nem minősül a Natura 2000 területhálózatára hatást gyakorló módosításnak, az abból eredő konkrét tevékenységmódosítások leírása az alábbiakban szerepel, ezért azt a megfelelő vizsgálatban nem kell külön kiértékelni.

3.1.2. A révkomáromi közforgalmú kikötőnek az OPII eszközökből történő finanszírozás alá vonása

Annak ellenére, hogy a Pozsony közforgalmú kikötő mint a Szlovák Köztársaság főkikötőjének kiépítése továbbra is vitathatatlan, a korszerűsítése pedig a belföldi vízi közlekedés egyik legfőbb prioritása, a Szlovák Köztársaság Közlekedési és Építésügyi Minisztériumának célja, hogy a révkomáromi közforgalmú kikötő korszerűsítésére is eszközöket irányozzon elő. A Vág folyó és a TEN-T Rajna–Duna folyosó részét képező Duna nemzetközi vízi út torkolatán található révkomáromi közforgalmú kikötő Szlovákia második legnagyobb kikötője. A révkomáromi közforgalmú kikötő fontos szerepet játszik a Csallóközből érkező áru szállításában. Az OPII tervezett beavatkozásai a révkomáromi közforgalmú kikötőben komplementárisan kiegészítik az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközökből finanszírozott projekteket – a kikötő főtervének és

megvalósíthatósági tanulmányának beszerzését, amelyek célja a közforgalmú kikötő korszerűsítésére vonatkozó alternatíva felmérése. A fejlesztési lehetőségekhez kapcsolódóan feltételezhető továbbá a projektdokumentáció beszerzése, valamint a kikötői infrastruktúra korszerűsítése a javasolt változatban. Jelen módosítás nem minősül a Natura 2000 területhálózatára hatást gyakorló módosításnak, a révkomáromi kikötőben tervezett intézkedések leírása az alábbiakban szerepel, ezért azt a megfelelő vizsgálatban nem szükséges értékelni.

3.1.3. A támogatásra jogosult kedvezményezettek módosítása

A 4. PT tartalmi felépítésének módosítása és kiegészítése a prioritási tengely támogatásra jogosult kedvezményezettjeinek módosítását teszi szükségessé. Az új résztvevők bevonásával és elsősorban az általuk javasolt projektcélok megvalósításával várhatóan a Duna nemzetközi vízi út hajózási paramétereinek javítására és ezáltal a vízi közlekedés vonzóbbá tételére kerül sor a potenciális szállítók/fuvarozók számára, és egyúttal megnő a vízi közlekedés aránya a Szlovák Köztársaság szállítási teljesítményében. Az OPII IH a 4. PT támogatásra jogosult kedvezményezettjeinek körét az alábbi szereplőkkel javasolja kibővíteni:

- Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik (Szlovák Vízgazdálkodási Vállalat),
- Vodohospodárska výstavba, štátny podnik (Vízgazdálkodási Építővállalat),
- Slovenská technická univerzita v Bratislave (Szlovák Műszaki Egyetem, Pozsony),
- Pro-Danubia – Združenie obcí pre miestnu dopravu po Dunaji (Pro-Danubia – A dunai helyi hajózást támogató települések társulása),
- Dopravný úrad (Közlekedési Hatóság).

Ugyanakkor a belvízi hajózásról és egyes törvények módosításáról és kiegészítéséről szóló, többször módosított Tt. 338/2000. sz. törvénnyel módosított és kiegészített 284/2018. sz. törvény elfogadására való tekintettel a Vízi Közlekedésfejlesztési Ügynökség törlését javasolja a 4. PT támogatásra jogosult kedvezményezettjei közül. A Vízi Közlekedésfejlesztési Ügynökség az említett jogszabály elfogadásával 2018. november 1-én megszűnt, feladatait ezentúl a Szlovák Köztársaság Közlekedési és Építésügyi Minisztériuma látja el az ügynökség jogutódjaként. Jelen módosítás nem minősül a Natura 2000 területhálózatára hatást gyakorló módosításnak, ezért azt a megfelelő vizsgálatban nem szükséges értékelni.

3.1.4. Az „A” tevékenység elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítésének módosítását és kibővítését

A projektdokumentáció egyes szakaszainak beszerzésére irányuló célkitűzésre, valamint a dunai vízi út hajóútjára vonatkozóan megkövetelt paraméterek biztosítását célzó projektek megvalósítására való tekintettel az OPII IH az „A” tevékenység elnevezését „A. A dunai vízi út hajózhatóságának javítása” elnevezésre javasolja módosítani. Abban az esetben, ha az EB a jelen tevékenység keretében tervezett projektek megvalósíthatósági tanulmányaira vonatkozóan negatív álláspontot foglal, az OPII nem fogja finanszírozni az adott infrastruktúra kiépítését.

A jelen módosítás végrehajtása érdekében elkészült az „Áramlási sebesség változása a Hrušó (Hrušov) víztározó alsó részében – projektet megelőző előkészítés és projekt-előkészítés” c. projektcél tervezete. A jelen nemzeti projekt legfőbb célja a Hrušó-víztározó alsó része áramlási sebességének növelését biztosító műszaki megoldás tervének elkészítése, ezáltal a hordalékképződés megakadályozása és a vízi közlekedés biztonságának növelése, illetve a TEN-T vízi közlekedési infrastruktúra szűk pontjainak eltávolítását lehetővé tévő feltételek megteremtése, a vízi közlekedés vonzóbbá tétele az e területen működő szállítók és üzemeltetők számára. A Bősi Vízmű (VD Gabčíkovo) hatásterületének természetes környezetében ez idáig elvégzett megfigyelések eredményei alapján a Hrušó-víztározó alsó részében a hajózási feltételek folyamatos romlása tapasztalható. Az intenzív hordalékképződés a Hrušó-víztározó alsó részének vízcsatornájában elsősorban a hajózásra gyakorolt hatásokat tekintve jelent kockázatot, aminek eredménye, hogy a víztározónak ennek a szakaszában minimális üzemszint mellett nincs biztosítva a hajózáshoz

szükséges vízmélység. A rendelkezésre álló megfigyelések és mérések megvizsgálása, valamint a meder folyamatban lévő szedimentációjának és kolmatációjának megvizsgálása azt mutatja, hogy az üledékek eltávolítására irányuló, ez idáig megtett intézkedések nem elegendők, azokat új intézkedésekkel kell kibővíteni, amelyek a Hrussov-víztározó alsó részének áramlási sebességét növelik, és ezáltal elérhető a lerakódó üledékek mennyiségének csökkentése.

A műszaki megoldáshoz költség-haszon elemzés (CBA) és megvalósíthatósági tanulmány, ezt követően pedig építési tervdokumentáció készül, amely a környezeti hatások értékeléséről szóló Tt. 24/2006. sz. törvény szerinti környezeti hatásvizsgálat alapjául fog szolgálni. A projektet megelőző előkészítés keretében fel kell mérni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat, ezért a szóban forgó tevékenység hatását a jelen megfelelő vizsgálat 4. és 5. fejezete részletezi.

3.1.5. A „B” tevékenység elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítésének módosítását és kibővítését

A révkomáromi közforgalmú kikötő OPII eszközökből történő finanszírozás alá vonására való tekintettel az OPII IH a „B” tevékenység elnevezését „B. A pozsonyi és a révkomáromi közforgalmú kikötők korszerűsítése és kiépítése” névre javasolva módosítani.

A közforgalmú kikötők biztonságának és biztonságvédelmének állapotára való tekintettel a vészhelyzetek gyors felismerése és a mentő- és egyéb beavatkozó egységek reakcióidejének csökkentése érdekében megfelelő lépések megtétele szükséges (a kikötők megfigyelő rendszerének bevezetése). Egyúttal megfelelő vészhelyzeti intézkedések végrehajtásának biztosítása szükséges, amelyek vészhelyzetek kialakulása esetén minimálisra csökkentik a károk mértékét és biztosítják a személyek mentését. Az említett biztonsági intézkedések megvalósítása mindkét közforgalmú kikötőben (Pozsony, Révkomárom) várható.²

A „B” tevékenység módosítását követően a pozsonyi közforgalmú kikötőben tervezett beavatkozások az EB ajánlásai értelmében a vízi közlekedés környezetbarátabbá tételét eredményező alternatív üzemanyag fejlesztés támogatására is jogosulttá válnak (LNG-terminál építése), továbbá lehetőség nyílik a hajók üzemeltetési folyadékainak környezetbarát feltöltésére, illetve a vízi közlekedésben az üzemeltetés során keletkező hulladékok hatékony kezelésére és megsemmisítésére (hajókiszolgáló létesítmény építése). Ugyanakkor az OPII jelenlegi szövegének keretében törölték az adott kikötői infrastruktúra – kikötési elemek, merőleges élek, lépcsőzetek, part menti járdák, horgonyzóhelyek, figyelmeztető jelzések stb. korszerűsítésére irányuló tevékenységeket, mivel ezek megvalósítását nem tervezik.

Az említett módosítás bevezetése érdekében az alábbi projektcélok tervei kerültek kidolgozásra:

- Hajókiszolgáló létesítmény (Pozsony)

A projekt célja a következő műszaki-gazdasági tanulmány kidolgozása: „Hajókiszolgáló létesítmény építése a Pozsonyi közforgalmú kikötőben – projektet megelőző előkészítés”, amely azonosítja a vízi járművek üzemanyag- és ivóvízfeltöltéséhez kapcsolódó szolgáltatások legalkalmasabb technológiáját, a hulladékgyűjtést (szennyvíz, lecsapolt víz elvezetését, használt olaj gyűjtését, települési hulladék gyűjtését, veszélyes hulladék gyűjtését és ártalmatlanítását stb.), a hulladékok kezelését (tisztítását/feldolgozását), elszállítását, ill. a tisztított szennyvíz kiengedését.

- LNG-terminál építése a Pozsonyi közforgalmú kikötőben – projektet megelőző előkészítés

² Mindkét közforgalmú kikötő átfogó fejlesztése az ún. főtervek kidolgozása keretében valósul meg. A Pozsonyi közforgalmú kikötő fejlesztési stratégiájának II. szakasza (Master Plan II) SKV vizsgálat tárgyát képezi, a vizsgálatról szóló határozatot 2019. januárjában adták ki – <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategia-rozvoja-verejneho-pristavu-bratislava-faza-ii-master-plan-ii>. A Révkomáromi közforgalmú kikötő stratégiai fejlesztési tervhez (Master Plan) a stratégiai dokumentumról szóló közleményt 2018. decemberében nyújtották be.

Az LNG-terminált a forgalmazási lánc szélesebb körű viszonyaira való tekintettel tervezik, amely keretében a földgázszállító csővezetéken keresztül biztosítja a pozsonyi kikötő termináljának gázellátását, ahonnan a gáz a kezelést követően vízi úton jut el a végső felhasználóhoz – a többi dunai kikötőbe stb. Mivel az LNG nemcsak kereskedés tárgyát képező árucikk, de üzemanyag is egyben, feltételezhető, hogy az LNG-terminál LNG-töltőállomásként is üzemelni fog. A megvalósíthatósági tanulmány célja, hogy azonosítsa az LNG előállításának és forgalmazásának technológiáit, azokat környezetvédelmi, gazdasági és biztonsági szempontból összevesse, illetve javaslatot tegyen olyan technológiára, amely a pozsonyi közforgalmú kikötő sajátosságait tekintve a legmegfelelőbb lesz. A megvalósíthatósági tanulmány az alábbi terjedelemben kerül elkészítésre: Műszaki tanulmány, Biztonsági dokumentáció a kiválasztott technológiához, CBA, KHV dokumentáció.

- Kikötői biztonságvédelem – projektet megelőző előkészítés

Célja a telepített megfigyelő rendszer által azonosított vészhelyzet esetén a válaszidő csökkentésére irányuló rendszer kidolgozása. A rendszer várhatóan a TENT-T Core alaphálózat közforgalmú kikötőinek teljes kijelölt területén kerül telepítésre. A megfigyelő rendszer kötelező részét képezi majd a teherkikötő medencéiben kialakuló vészhelyzetekről való információnyújtás, a hajók navigálása a vészhelyzet során a kikötőbe és a kikötőből, továbbá a biztonsági feltételekre vonatkozó információcsere a kikötők körzeteiben vészhelyzet esetén, amivel biztosítható a kikötő, a hajók és a kikötői berendezések védelme. A rendszer ugyanakkor a vészhelyzet gyors felismerését, és szükség esetén a mentő- és beavatkozó egységek hívását is biztosítja, amivel hozzájárul a vészhelyzetek környezetre gyakorolt negatív hatásainak mérsékléséhez a TENT-T Core alaphálózatában található közforgalmú kikötőkben. A megfigyelő rendszer a működése során az egyes rendszerek – pl. az RIS elérhető hajózási adatait is felhasználja.

A pozsonyi és révkomáromi kikötők keretében megvalósuló konkrét tevékenységek tervezett megvalósítására való tekintettel fel kell mérni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat, ezért a szóban forgó tevékenység hatását a jelen megfelelő vizsgálat 4. és 5. fejezete részletezi.

3.1.6. A „C. Korszerű technológiák bevezetése a hajózási és kikötői üzem irányításába” nevű tevékenység célkitűzésének bővítése

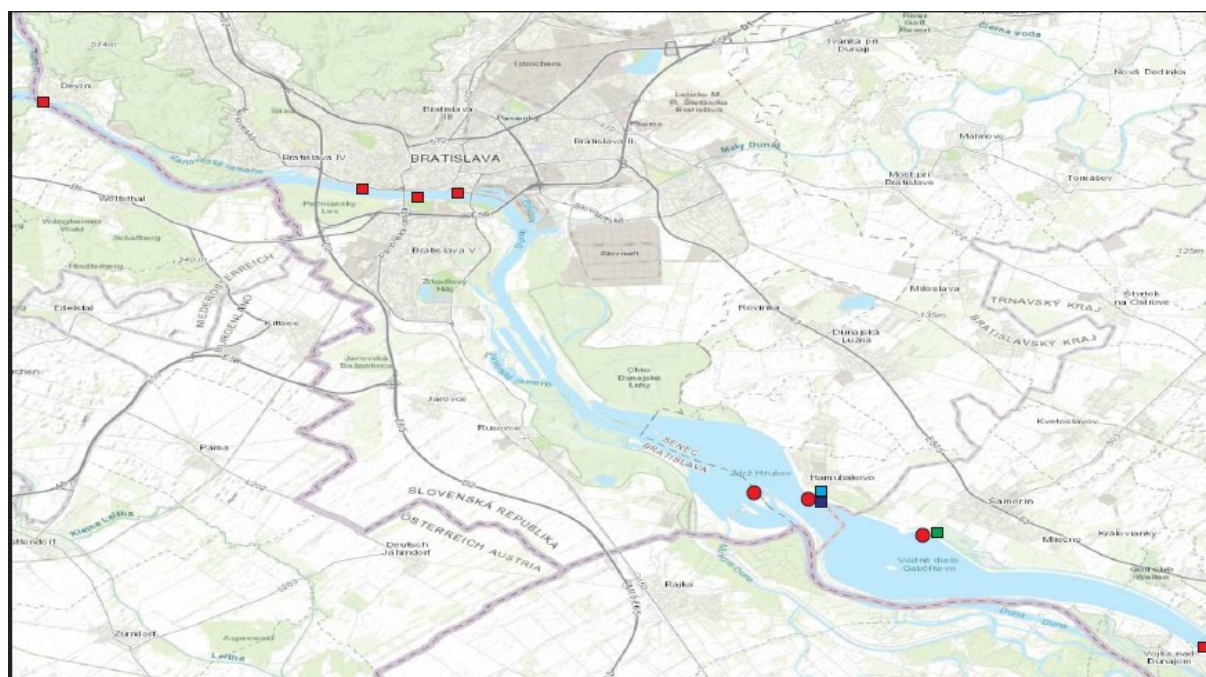
Az adott tevékenység eredeti célkitűzése kizárólag a Folyami Információs Szolgáltatások (RIS) támogatására irányult. Mivel ezek a tevékenységek jelenleg az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) társfinanszírozásának tárgyát képezik, az OPII IH a tevékenység célkitűzésének kibővítését javasolja az RIS területét szinergikus módon kiegészítő hajózási jelzés korszerűsítésével. Az RIS-alkalmazás és a dunai vízi úton megvalósuló kapcsolódó műszaki intézkedések lehetővé teszik az infrastruktúrapacitás növelését, a meglévő infrastruktúra optimális igénybevételét, valamint a hajózási és kikötői üzem biztonságának növelését. Ebben a részben egyúttal a kitűzési vízi járművek beszerzésének lehetősége is felvetődik a dunai vízi út kiszolgálásához a Bösi Vízmű és Párkány (Štúrovo) közötti szakaszon, amennyiben azt a megvalósíthatósági tanulmány megerősíti.

A jelen módosítás bevezetése érdekében „A kitűzési technika és a hajózási jelzés korszerűsítése a nemzetközi jelentőségű dunai vízi úton” c. projekt megvalósíthatósági tanulmányának javasolt célkitűzése is elkészült. A projekt a nemzetközi jelentőségű dunai vízi út szlovák-osztrák államhatár (1880,26 fkm) és szlovák-magyar államhatár (1708,20 fkm) közötti szakaszán a kitűzési technika és a hajózási jelzés korszerűsítésére irányul. A tanulmány magában foglalja a meglévő hajózási jelzések és a használt berendezések állapotának felmérését, a hajózási jelzések, ill. kitűzési berendezések elhelyezésének és korszerűsítésének javaslatát, a figyelmeztető jelzések korszerűsítésének javaslatát (intelligens AIS AtoNs bóják, a nyomon követésük és üzemeltetésük módja), az intelligens bóják és virtuális bóják rendszerének a folyami információs szolgáltatások rendszerébe történő integrálására vonatkozó javaslatot, a hajóút-kitűzés optimális megoldásának javaslatát figyelembe véve a Szlovák Vízgazdálkodási Vállalat meglévő flottáját.

A konkrét intézkedések tervezett megvalósítására való tekintettel – ez idáig pontos helymeghatározás nélkül – fel kell mérni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat, ezért a szóban forgó tevékenység hatását a jelen megfelelő vizsgálat 4. és 5. fejezete részletezi.

3.1.7. A „D. Menetrend szerinti személyhajózás bevezetése a Dunán (Dunajbus)“ elnevezésű, támogatásra jogosult új tevékenység hozzáadása

A tevékenység célja elsősorban a belvízi hajóút igénybevétele a pozsonyi agglomeráció közlekedési kiszolgáltatásának javítása érdekében. A tevékenység tárgyát a dunai vízi út Somorja (Šamorín)–Pozsony szakaszán menetrend szerinti személyhajózás rendszerének kiépítésére irányuló teljes körű célkitűzés megvalósítása képezi. A tervezett intézkedés célja a menetrend szerinti személyhajózás rendszerének kialakítása a Duna kb. 50 km-es szakaszán, Pozsony – Dévény (Devín) városrésze és Vajka (Vojka nad Dunajom) között. A célkitűzés az új úszó kikötőhelyek (Pozsony – Dévény, Pozsony – Pozsonyligetfalu [Petržalka], Vajka), megállók és frissítőhelyek (Pozsony – River Park és Pozsony – Eurovea) építésével, valamint a dunacsúni (Čunovo), gútori (Hamuliakovo) és somorjai meglévő kikötőhelyek integrálásával valósul meg, aminek köszönhetően a Dunán nyolc hajómegálló jön létre (lásd alább a 2. sz. ábrát). A személyhajózás forgalmának folyamatosságát 7 db katamarán típusú vízi jármű fogja biztosítani, melyek úrtartalma terhelés nélkül 40 t, terheléssel 50 t. A gútori kikötőhely közelében DEPO/téli kikötő építését tervezik. A tervezett tevékenység keretében az eredeti parkoló kibővítésére és új parkoló építésére is sor kerül.³



Dátum:
2018 október



- Legenda:**
- meglévő kikötőhely
 - **Javasolt tevékenység**
 - újonnan épült kikötőhely
 - új parkoló
 - téli kikötő – DEPO
 - meglévő parkoló kibővítése

2. ábra: A Dunajbus célkitűzés tágabb kapcsolatainak térképe.

Forrás: A KHV célkitűzés dokumentációja, 2018. október, EKOJET, s.r.o., ipari és tájökológia

³ A célkitűzés 2019 januárjában került benyújtásra, lásd: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/-pravidelna-osobna-vodna-doprava-po-dunaji-dunajbus->

A 4. PT forrásai elsődlegesen a megvalósíthatósági tanulmány beszerzésére fognak irányulni a menetrend szerinti személyhajózás pozsonyi agglomerációban való bevezetése potenciáljának alátámasztása céljából, a projekt indokoltsága esetén pedig a projektdokumentáció beszerzésére. Feltételezhető, hogy a projekt végrehajtási szakasza elsősorban horgonyzóhelyek, Park&Ride parkolók, illetve a horgonyzóhelyek védelmére szolgáló hullámtörők kiépítését, továbbá a személyszállítást biztosító vízi járműveknek a beszerzését fogja megkövetelni. Abban az esetben, ha az EB a megvalósíthatósági tanulmányra vonatkozóan negatív álláspontot foglal, az OPII nem fogja finanszírozni az adott infrastruktúra kiépítését, sem a vízi járművek beszerzését.

A tevékenység keretében megvalósuló konkrét intézkedések tervezett végrehajtására való tekintettel fel kell mérni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat, ezért a szóban forgó tevékenység hatását a jelen megfelelő vizsgálat 4. és 5. fejezete részletezi.

3.2. 5. prioritási tengely – Vasúti infrastruktúra, mobil eszközök felújítása

Az OPII Irányító Hatósága az 5. PT új tevékenységekkel való bővítését és a prioritási tengely jelenlegi szövegének részletesebb leírását javasolja. A javasolt módosításokat az alábbiakban ismertetjük.

3.2.1. Az 5. prioritási tengely elnevezésének módosítása és az új 5.3 specifikus célkitűzés kiegészítése

Az OPII IH az 5. PT elnevezését „Vasúti infrastruktúra és a mobil eszközök felújítása” névre javasolja módosítani. Az OPII IH egyúttal az 5. prioritási tengely keretében új specifikus célkitűzést javasol: *„5.3. specifikus célkitűzés: A vasúti személyszállítás vonzerejének és szolgáltatásminőségének növelése a mobil eszközök felújítása révén”*. A módosítások célja, hogy teret teremtsen a vasúti személyszállításra használt vasúti járműpark felújításához. Jelen módosítás nem minősül a Natura 2000 területhálózatára hatást gyakorló módosításnak, ezért azt a megfelelő vizsgálatban nem szükséges értékelni.

3.2.2. „I. A vasúti személyszállítás mobil eszközeinek felújítása” nevű új tevékenység kiegészítése

Mivel az utasok egyre nagyobb érdeklődést mutatnak a vasúti személyszállítás iránt, a Szlovák Köztársaság Közlekedési és Építésügyi Minisztériuma Szlovákia többi régiójában is lehetőséget lát az ilyen típusú projektek megvalósítására. Ebből az okból kifolyólag az elővárosi és regionális közlekedés támogatásának területén az 5. prioritási tengelyt új vonatszerelvények beszerzésének lehetőségével javasolja kiegészíteni, mégpedig elsődlegesen az Eperjesi kerület részére.

Mivel az új vonatszerelvények bevezetése és használata a meglévő vasútvonalakon nem lesz hatással a Natura 2000 területekre, ez a módosítás nem minősül a Natura 2000 területhálózatára hatást gyakorló módosításnak, ezért azt a megfelelő vizsgálatban nem szükséges értékelni.

3.2.3. A ŽSR (Szlovák Államvasutak) hálózatában ellenőrzőpontok építésére irányuló új tevékenység

Az OPII IH a „B. A vasúti közlekedés biztonsági kockázatainak csökkentése (pl. a közúti infrastruktúrával való szintbeli keresztezések megszüntetése, vasúti átjárók korszerűsítése)” tevékenység keretében a pályahálózat-működtető ellenőrzési pontjainak (ún. check-points) kiépítésére irányuló célkitűzés részletesebb leírását javasolja. Az ilyen pontok kiépítése jelentős hozzájárulás lehet a Szlovák Államvasutak hálózatában bekövetkező biztonsági incidensek és közlekedési balesetek számának csökkentéséhez. A konkrét pontok hálózati elhelyezkedése és műszaki felszereltsége beleértve a vasúti hálózatba történő adatintegrációt a megvalósíthatósági tanulmánynak és a Szlovák Államvasutak hálózatában az ellenőrzési pontok építési koncepciójának megfelelően valósul meg.

A konkrét, ez idáig pontosabban nem részletezett tevékenységek tervezett megvalósítására való tekintettel fel kell mérni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat, ezért a szóban forgó tevékenység hatását a jelen megfelelő vizsgálat 4. és 5. fejezete részletezi.

3.2.4.A „C” tevékenység elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítésének módosítását és kibővítését

Az 5. PT-ből az átszálló terminál kiépítése Tőketerebesen (Třebíšov) célkitűzéshez kapcsolódóan az OPII IH a „C” tevékenység elnevezését „C A vasúti személyszállítás átszálló termináljainak és az integrált személyszállítási terminálok, valamint azok közúthálózatához történő csatlakozásának kiépítése és korszerűsítése” elnevezésre javasolja módosítani. Az OPII IH azért javasolja az említett módosítást, mivel a Tőketerebesi építmény legfőbb jellemzője a közlekedési rendszerek integrálása az integrált közlekedési rendszer (IKR) építése során a Kassai Önkormányzati Kerület Magasabb szintű területi egység keretében – az egyéni személyközlekedés (autó, kerékpár) és a tömegközlekedés (autóbusz és vonat) integrációja, illetve az egyes IKR-eket igénybe vevő utasok számára a felszereltség kereskedelmi szinten történő összevonása.

A „C” tevékenység keretében megvalósuló konkrét intézkedések tervezett végrehajtására való tekintettel fel kell mérni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat, ezért a szóban forgó tevékenység hatását a jelen megfelelő vizsgálat 4. és 5. fejezete részletezi.

3.3. 6. prioritási tengely – Közúti infrastruktúra (a TEN-T CORE hálózaton kívül)

Az OPII irányító hatóság a 6. PT jelenlegi szövegének részletesebb leírását javasolja, mégpedig:

3.3.1. Az R2-es és R4-es gyorsforgalmi utak kiegészítése

Az OPII IH a gyorsforgalmi utak építése kapcsán az R2-es és R4-es gyorsforgalmi utak további szakaszainak kiegészítését javasolja, amelyek finanszírozása az OPII pénzügyi keretének emelése esetén az operatív program eszközeiből történhet. Az OPII IH által a 6. PT-be bevonni javasolt szakaszok áttekintése:

- R2 Krivány (Kriváň) – Vámosfalva (Mýtna),
- R2 Vámosfalva (Mýtna) – Lónyabánya (Lovinobaňa), Losonctamási (Tomášovce).

Az adott építményt (beleértve mindkét fentiekben említett szakaszt) a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma a Szlovák Köztársaság Nemzeti Tanácsának a környezeti hatásvizsgálatról szóló, Tt. 391/2000. sz. törvénnyel módosított Tt. 127/1994 törvény alapján vizsgálta. A KHV folyamat a következő végső álláspontokkal zárult: a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma által 2006. 02. 17-én a környezeti hatásvizsgálattal kapcsolatban kiadott „R2 Zólyom (Zvolen) – Lónyabánya (Lovinobaňa) gyorsforgalmi út” (4366/04-1.6) c. végső álláspont és a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma által 2007. 12. 18-án a környezeti hatásvizsgálattal kapcsolatban kiadott „R2 Lónyabánya (Lovinobaňa) – Osgyán (Ožďany) gyorsforgalmi út” (2329/07-3.4/ml.) c. végső álláspont.

Ezt követően az építési engedélyezési dokumentáció (ÉED) szintjén az „R2 Krivány – Lónyabánya, Losonctamási gyorsforgalmi út” nevű tervezett tevékenység módosításáról szóló értesítés került kidolgozásra, amelyet a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma terjesztett elő, és amely a 2017. 02. 13-ai értesítés alapján úgy döntött, hogy nem várható jelentős kedvezőtlen környezeti hatás, ezért nem képezi a környezeti hatásvizsgálatról szóló, többször módosított Tt. 24/2006. sz. törvény 18. § (1) bek. e) pontjában meghatározott vizsgálat tárgyát. 2017. 06. 07-én a Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (Nemzeti Autópálya-kezelő Társaság) az „R2 Krivány – Lónyabánya, Losonctamási gyorsforgalmi út, Krivány – Vámosfalva I. szakasz” módosításáról szóló második értesítést terjesztett elő. A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma eljárást indított a vizsgálati eljárásban. A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma a 2017. 08. 23-án kelt (6260/2017-1.7/dj R) határozata alapján nem írja elő a projekt javasolt módosításainak további vizsgálatát. 2017. 09. 25-én a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumához az eljárás résztvevője a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának 6260/2017-1.7/dj R. sz. határozata ellen jogorvoslat iránti kérelmet nyújtott be. A kérelemről ez idáig nem született döntés.

2018-ban mindkét szakaszra vonatkozóan közös módosítási értesítés készült, azonban a szakaszok különböző projekt-előkészítési fázisban találhatók. A Krivány – Vámosfalva szakaszra vonatkozóan „Az építési munkálatok kivitelezésére vonatkozó műszaki követelmények” kerültek kidolgozásra (pályázati dokumentáció formájában), a Vámosfalva – Lónyabánya, Losonctamási szakaszra vonatkozóan pedig építési engedélyezési dokumentáció készült.



3. ábra Az R2 gyorsforgalmi út útvonala a Krivány – Lónyabánya szakaszon.

Forrás: Értesítés a tervezett tevékenység módosításáról a Tt. 24/2006. sz. törvény 8a. melléklete szerint. (Integra Consulting, 2018).

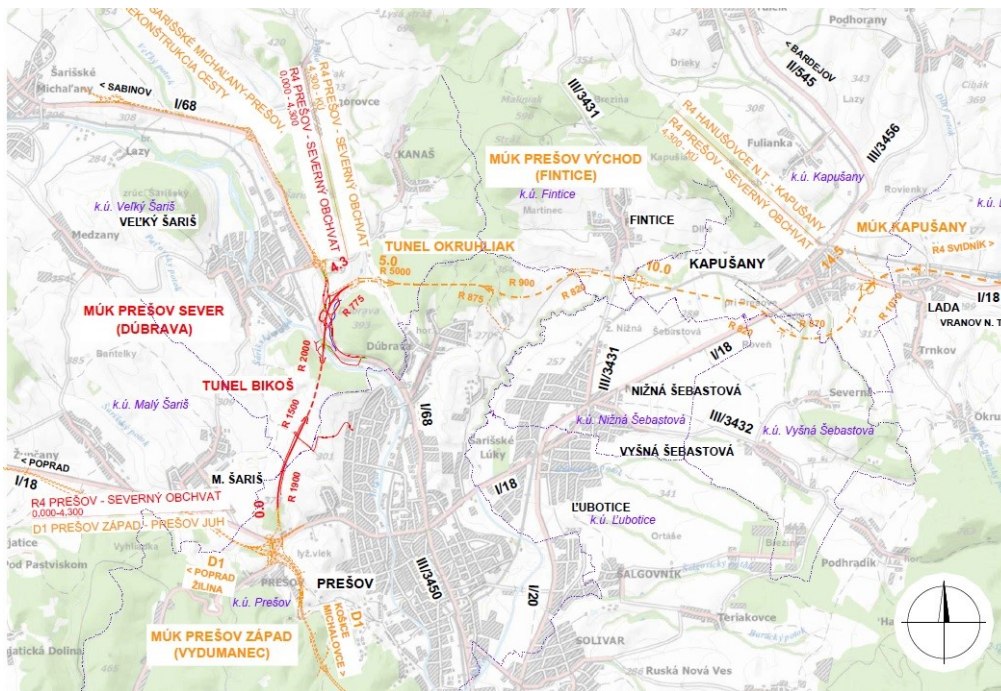
A 6. PT-be bevonni javasolt további szakasz:

- R4 Eperjes (Prešov) – északi elkerülő út.

Az R4 gyorsforgalmi út Eperjes város északi elkerülő útjának szakaszában történő építése az R 24,5/100 javasolt kategóriában az átmenő forgalom kizárásának funkciójával, amely jelenleg Eperjesen halad keresztül. Az építkezés célja a D1-es autópálya és az R4-es gyorsforgalmi út Kapi (Kapušany) – Girált (Giraltovce) szakaszának összekötése úgy, hogy kiváltsa Eperjes város meglévő úthálózatának forgalmát, a nem szintbeli keresztezések kiépítésével pedig a kiinduló- és célforgalom átrendezése. Ez a forgalom résztvevőinek nagyobb biztonságát, illetve a forgalom folyamatosságának és kényelmének növelését fogja eredményezni. Az Eperjes – észak kereszteződés kizárja az átmenő forgalmat az I/68-as útról, a központi városi övezetből, és biztosítja az I/68-as út közvetlen csatlakozását a D1-es autópályához és az R4-es gyorsforgalmi úthoz.

2004-ben elkészült az „R4 gyorsforgalmi út Eperjes – északi elkerülő út szakasza” értékeléséről szóló jelentés (Dopravoprojekt, a.s. Pozsony), amelyet ezt követően a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának mint a Tt. 24/2006. sz. törvény szerinti illetékes szervnek terjesztettek elő. A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma 2006. 02. 17-én adta ki a környezeti hatásvizsgálatra vonatkozó végső álláspontját. 2009-ben elkészült a területrendezési határozat dokumentációja (THD), amely a környezeti hatásvizsgálat szempontjából lényeges tényezők alapján jelentős változásokat jelentett az alagutak, hidak, védőfalak és az elfoglalt talajterület vonatkozásában. Az építkezés során további változásokra került sor, amelyeket 2014-

ben az építési engedélyezési dokumentációba (ÉED), majd a javasolt tevékenység módosításáról szóló értesítésbe vezettek át (2015 és 2017).



4. ábra Az R4 Eperjes – északi elkerülő út szakasz áttekinthető helyzete.

Forrás: R4 Eperjes – északi elkerülő út, Építéskivitelezési dokumentáció. HBH Projekt spol. s r.o., 2017.

A gyorsforgalmi utak új szakaszainak OPII programba történő bevonásának keretében megvalósuló konkrét intézkedések tervezett végrehajtására való tekintettel fel kell mérni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat, ezért a szóban forgó tevékenység hatását a jelen megfelelő vizsgálat 4. és 5. fejezete részletezi.

3.3.2. Alternatív üzemanyagok bevezetésének támogatása a közúti közlekedésben

Az új tevékenység célja az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére irányuló támogatás a közúti közlekedésben beleértve a kapcsolódó infrastruktúra fejlesztését. Az alternatív üzemanyagok támogatására vonatkozó releváns intézkedések végrehajtása a nemzeti szinten alapított pénzügyi forrásokból valósul meg, amelyeknek az OPII is a részét képezi. A kiválasztott intézkedések tiszteletben tartják a nemzeti politikai keretet és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére irányuló nemzeti politikát, amelyeket a Szlovák Köztársaság kormánya 2016-ban az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (2014. október 22.) rendelkezései alapján hagyott jóvá. Az OPII által támogatott legígéretesebb területnek Az elektromobilitás fejlesztése a Szlovák Köztársaságban c. akciótervvel összhangban az elektromos autótöltési infrastruktúra kibővítésének támogatása mutatkozik.

Az új tevékenység keretében megvalósuló konkrét intézkedések tervezett végrehajtására való tekintettel fel kell mérni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat, ezért a szóban forgó tevékenység hatását a jelen megfelelő vizsgálat 4. és 5. fejezete részletezi.

3.4. 7. prioritási tengely – Információs társadalom

3.4.1. Intelligens városok és térségek kiépítésének támogatása az IKT által

Az információs és kommunikációs technológiák (IKT) fontos szerepet játszanak a városok átalakításában, a városok ún. szénlábnymódozása csökkentésében, az energiaforrások hatékonyabb felhasználásában és a jobb szolgáltatások nyújtásában a lakosok részére. Az IKT az intelligens városok koncepciójának szerves részét és alapját képezik, mivel lehetővé teszik a különböző városi rendszerek és folyamatok integrálását. Az új tevékenység célja az IKT bevezetése a városokban. A

nemzeti projektek kedvezményezettjei a kísérleti városok lesznek, miközben az Európai Bizottság és a Világbank jelentős mértékű bevonását feltételezik, amelyek a „Catching-up regions” kezdeményezés keretében már jelenleg is együttműködnek az Eperjesi Önkormányzati Kerülettel és a Besztercebányai Önkormányzati Kerülettel. Jelen módosítás nem minősül a Natura 2000 területhálózatára hatást gyakorló módosításnak, ezért azt a megfelelő vizsgálatban nem szükséges értékelni.

3.4.2. A közigazgatás által nyújtott adatokat és szolgáltatásokat használó KKV-k innovatív megoldásainak támogatása

Az új tevékenység célja egy olyan Kisléptékű Projekt Alap létrehozása, amely a voucher mechanizmus segítségével támogatná az olyan innovatív kis- és középvállalkozásokat (KKV), amelyek igénybe veszik a közigazgatás nyílt adatait az új alkalmazások és szolgáltatások létrehozásához. A Kisléptékű Projekt Alap a gyakorlatban nemzeti projekt keretében valósul meg, amelyek kedvezményezettje egyúttal a közigazgatási nyílt adatokat igénybe vevő innovatív alkalmazások finanszírozására szolgáló voucherek kiosztására jogosult kedvezményezett lesz. A nemzeti projekt kedvezményezettje a Szlovák Köztársaság miniszterelnök-helyettesének beruházásügyi és informatizálási hivatala lesz. A támogatás kedvezményezettjei a szlovák Kereskedelmi Törvénykönyv 2. § (2) bek. szerint a Szlovák Köztársaság területén bejegyzett és a Szlovák Köztársaság területén működő természetes és jogi személyek lesznek. Jelen módosítás nem minősül a Natura 2000 területhálózatára hatást gyakorló módosításnak, ezért azt a megfelelő vizsgálatban nem szükséges értékelni.

4. Az érintett Natura 2000 területek azonosítása

A stratégiai dokumentum javasolt módosításai közül a természetre és tájra gyakorolt lehetséges hatások elemzésében – beleértve a természetvédelmi területeket és a Natura 2000 területeket – azokkal a módosításokkal foglalkozunk, amelyek a projektek megvalósulása következtében közvetlen hatást gyakorolhatnak a természetvédelmi érdekekre. Ez azt jelenti, hogy a stratégiai dokumentum olyan módosításai esetében, amelyek a kedvezményezettek változására vagy új közlekedési eszközök beszerzésére irányulnak, nem feltételezünk természetvédelmi hatást.

Az OPII programnak azokat a módosításait, amelyek hatással lehetnek a Natura 2000 területekre, a 4. és 5. fejezetben részletesebben elemezzük.

4.1. 4. prioritási tengely – Vízi közlekedési infrastruktúra

4.1.1. Áramlási sebesség változása a Hrušó-víztározó alsó részében

A Hrušó-víztározó alsó részében az áramlási sebesség megváltoztatására irányuló projekt természetvédelmi érdekek magasabb koncentrációját magában foglaló területen valósul meg, és a tevékenység projektet megelőző előkészítésére és projekt-előkészítésére irányul. A projekt építési kivitelezését nem az OPII eszközeiből tervezik megvalósítani.

A projektdokumentumok kidolgozása során figyelembe kell venni azt a tényt, hogy magának a tevékenységnek a megvalósítását a Duna menti ártéri erdők különleges madárvédelmi területen (CHVÚ Dunajské luhy) tervezik, amelynek környékén több nemzeti és nemzetközileg védett természeti terület található. A végső projekt hatással lehet a Natura 2000 területekre, elsősorban az alábbiakra:

- Duna menti ártéri erdők KMT (CHVÚ Dunajské luhy, SKCHVU007),
- Pozsonyi ártéri erdők KJT (ÚEV Bratislava Luhy, SKUEV0064, SKUEV2064),
- Pozsonypüspöki ártéri erdők KJT (ÚEV Biskupické luhy, SKUEV0295),
- Hrušó KJT (ÚEV Hrušov, SKUEV0270).

Ebből kifolyólag a projektre vonatkozóan a Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálatára van szükség úgy, ahogy az a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma által 2016. 07. 06-án kiadott Értékelési terjedelem (sz.: 4421/2016-1.7/mv) 2-2-19. pontjában szerepel. Csak a fent említett Natura 2000 területekre gyakorolt hatások és a védelem tárgyainak alapos felmérése, valamint a KHV folyamat befejezése után kezdhetők meg a projekt-előkészítés további szakaszai.

4.1.2. Közforgalmú kikötők korszerűsítése és építése

4.1.2.1. Pozsonyi kikötő

A természetvédelmi érdekek tekintetében a pozsonyi kikötőben tervezett tevékenységek várhatóan nem gyakorolnak majd jelentős hatást a természetvédelmi érdekekre. Az egyes projektek engedélyezése során meg kell vizsgálni, hogy azok nem érintik-e a környék Natura 2000 területeit, amelyek potenciálisan érintett területeknek minősülnek:

- Duna menti ártéri erdők KMT (CHVÚ Dunajské luhy, SKCHVU007)
- Pozsonyi ártéri erdők KJT (ÚEV Bratislava Luhy, SKUEV0064, SKUEV2064)
- Kis Duna KJT (ÚEV Malý Dunaj, SKUEV0822)

A Duna menti ártéri erdők KMT és a Pozsonyi ártéri erdők KJT a pozsonyi kikötő közelében helyezkednek el, a Kis Duna KJT pedig a kikötő területén ömlik bele a Kis Dunába.

Emiatt figyelembe kell venni, hogy a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat projektszinten részletesebben meg kell vizsgálni, és ki kell dolgozni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálatát/vizsgálatait.

4.1.2.2. Révkomáromi kikötő

Természetvédelmi érdekek tekintetében a révkomáromi kikötőben tervezett tevékenységek várhatóan nem gyakorolnak majd jelentős hatást a természetvédelmi érdekekre. Az egyes projektek engedélyezése során meg kell vizsgálni, hogy azok nem érintik-e a környék Natura 2000 területeit, amelyek potenciálisan érintett területeknek minősülnek:

- Duna KJT (ÚEV Dunaj, SKUEV2393)
- Vágduna KJT (ÚEV Vážsky Dunaj, SKUEV0819)

Emiatt figyelembe kell venni, hogy a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat projektszinten részletesebben meg kell vizsgálni, és ki kell dolgozni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálatát/vizsgálatait.

4.1.3. A kitűzési technika és a hajózási jelzések korszerűsítése a Dunán

A tevékenység megvalósításának pontos helyszíne – kivéve a Duna nemzetközi vízi úton való elhelyezkedését – a stratégiai dokumentumból nem ismert, és a konkrét kivitelezési projektek tervezeteitől függ. Meg kell jegyezni, hogy a Duna folyásán és annak környékén több Natura 2000 terület található. Másrészt a tevékenység jellegéből feltételezhető, hogy ezek a konkrét projektek pontokban, az egyes kijelölési elemek funkcionális egységbe történő integrációjával valósulnak meg. Az elemek elhelyezésekor el kell kerülni azokat a helyszíneket, amelyek a környező Natura 2000 területeken a védelem alatt álló tárgyakat tekintve fontosnak számítanak, ez azonban nem minden esetben lesz lehetséges. Például a Hrussó-víztározó keretében (Duna menti ártéri erdők KMT) a KMT kiemelt madárfaja, a küszvágó csér (Sterna hirundo) jelentős populációja az irányjelzőkön fészkel, ahol a hajóutat jelölő elemek találhatóak.

Emiatt minden egyes kivitelezési projekt esetében a projekt konkrét tevékenységével kapcsolatban is meg kell vizsgálni a környéken található Natura 2000 területekre gyakorolt tényleges hatásokat (beleértve a berendezések hálózati csatlakoztatását stb.). A vizsgálat keretében az érintett területek azonosítása szükséges. A lehetséges hatások vizsgálatának akkor is meg kell történnie, ha a projekt a terjedelmét és jellegét tekintve nem esik a Tt. 24/2006. sz. törvényben meghatározott KHV eljárás hatálya alá.

A dunai vízi út karbantartásával kapcsolatos tevékenységeknek a tevékenységek tervezésére és engedélyezésére vonatkozó valamennyi előírás betartása esetén várhatóan nem lesz negatív hatása a környezetvédelemre és a Natura 2000 területekre. Mindennek ellenére a projektet megelőző és projekt-előkészítő dokumentáció készítése során következetesen meg kell vizsgálni a Natura 2000 hálózatot érhető hatásokat. A Natura 2000 területeket a projekt konkrét részei által érhető hatások azonosítása esetén projektszintű megfelelő vizsgálat kidolgozása szükséges.

4.1.4. Menetrend szerinti személyhajózás bevezetése a Dunán (Dunajbus)

A Dunajbus projekt beleértve az infrastruktúrát olyan területen kerül megvalósításra, ahol több Natura 2000 terület található. A projektre vonatkozóan a KHV eljárás keretében elvégezték a Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálatát (SOS/BirdLife, 2018/10). A projekt által érintett Natura 2000 területek elemzését az alábbi 2. sz. táblázat foglalja össze.

2. sz. táblázat A Dunajbus által érintett Natura 2000 területek

Terület	Kód	Távolság a projektől	Megjegyzés
---------	-----	----------------------	------------

Duna menti ártéri erdők KMT (CHVÚ Dunajské luhy)	SKCHVU007	a tevékenység végrehajtásának területe	A projekt közvetlenül érinti a területet a Hrussovó-víztározó vízterületei keretében.
Pozsonyi ártéri erdők KJT (ÚEV Bratislavské luhy)	SKUEV2064	hajózás a területen, kikötőhely 50 m	A projekt érinteni fogja a területet. Megnö a nemzetközi hajóút forgalma, megnő a zavaró zaj mértéke és a hullámverés a védelem tárgyaira – halakra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak gyakorisága
Pozsonyi ártéri erdők KJT (ÚEV Bratislavské luhy)	SKUEV0064	hajózás 120 m	A projekt nem érinti a területet. A célkitűzés nem érinti közvetlenül a KJT-t. A projekt a KJT területén közvetlenül nem foglal el élőhelyeket és a fajok élőhelyeit.
Pozsonypüspöki ártéri erdők KJT (ÚEV Biskupické luhy)	SKUEV0295	400 m hajózás, 2000 m kikötőhely	A projekt nem érinti a területet. A projekt nagy távolságban való elhelyezkedésére és arra a tényre való tekintettel, hogy a projekt közvetlenül nem foglal el élőhelyeket, és közvetetten sincs hatással a minőségükre, nem lesz semmilyen hatással a védelem érintett tárgyaira.

Hrussó (Hrušov) KJT	SKUEV0270	150 m hajózás, 500 m kikötőhely	A projekt nem érinti a területet. A projekt a KJT területén közvetlenül nem foglal el élőhelyeket és a fajok élőhelyeit. A használt technológiára (katamarán) való tekintettel nem várható a védett élőlények (pl. a halak) mortalitása.
Ostrovne lúčky KJT	SKUEV0269	150 m hajózás, 1500 m kikötőhely	A projekt nem érinti a területet. A tevékenységek nem fogják érinteni a KJT-eket, a Duna folyásai, amelyeken sor kerül a hajózásra, az ágrendszerből elkülönített folyások. A hajózás ezért az Ostrovne lúčky KJT-t, illetve a védelem tárgyait a területen nem fogja érinteni.

Forrás: BirdLife, 2018/10

Az elkészült megfelelő vizsgálat alapján (SOS/BirdLife, 2018/10) a Dunajbus megvalósítása és működtetése az alábbi területeket érinti: Duna menti ártéri erdők KMT (SKCHVU007) és Pozsonyi ártéri erdők KJT (SKUEV2064).

4.2. 5. prioritási tengely – Vasúti infrastruktúra, mobil eszközök felújítása

4.2.1. Ellenőrzőpontok kiépítése a Szlovák Államvasutak hálózatában

A tevékenység megvalósításának pontos helyszíne a stratégiai dokumentumból nem ismert, és a konkrét projektek tervezeteitől függ. A tevékenység jellegéből feltételezhető, hogy a konkrét projektek megvalósítására a már meglévő vasúti infrastruktúra keretében kerül sor (állomások, irányítási pontok, meglévő épületek). Ebből kifolyólag feltételezhető, hogy a Natura 2000 területeket érhető esetleges hatások valószínűleg nem lesznek jelentősek.

Mindennek ellenére minden egyes kivitelezési projekt esetében a projekt konkrét tevékenységével kapcsolatban is meg kell vizsgálni a környéken található Natura 2000 területekre gyakorolt tényleges hatásokat. A vizsgálat keretében az érintett területek azonosítása szükséges. A lehetséges hatások vizsgálatának akkor is meg kell történnie, ha a projekt a terjedelmét és jellegét tekintve nem esik a Tt. 24/2006. sz. törvényben meghatározott KHV eljárás hatálya alá.

4.2.2. Integrált személyszállítási terminál Tóketerebes (Třebíšov)

Az Integrált személyszállítási terminál Tóketerebes (ISzT Tóketerebes) c. projektre vonatkozóan KHV dokumentáció készült, és kiértékelésre kerültek a természet- és tájvédelmi érdekeket érhető

feltételezett hatások. A projekt megvalósítását az Ondavská rovina KMT (SKCUV037) területétől 930 méterre északnyugatra tervezik.

A KHV eljárás keretében megállapításra került, hogy az ISZT Tóketerebes kiépítése és üzemeltetése nem lesz hatással az Ondavská rovina KMT (SKCHVU037) területére, az ISZT Tóketerebes nem érinti a területet.

4.3. 6. prioritási tengely – Közúti infrastruktúra (a TEN-T CORE hálózaton kívül)

4.3.1. Az R2 és R4 gyorsforgalmi utak kiegészítése

4.3.1.1. R2 Krivány – Vámosfalva és R2 Vámosfalva – Lónyabánya, Losonctamási

Az „R2 Krivány – Lónyabánya – Vámosfalva, Losonctamási” projektre vonatkozóan 2018-ban a módosításról szóló értesítés keretében külön tanulmány készült, amely a természetvédelemmel és a projekt Natura 2000 területekre gyakorolt hatásával foglalkozott (Integra Consulting, 2018, 7. sz. melléklet).

A tanulmány keretében megvizsgálták az R2 gyorsforgalmi út vizsgált szakaszának hatását a Natura 2000 területekre, a tanulmány eredményeit az alábbi 3. sz. táblázat foglalja össze.

3. sz. táblázat Az R2 Krivány – Lónyabánya, Losonctamási projekt lehetséges hatásainak azonosítása a projekt közelében található Natura 2000 területekre

Terület megnevezése	Kód	terület távolsága és iránya	Hatás kiértékelése és indoklás
Poľana KMT	SKCHVU022	1 km DNy-ra 2,8 km ÉK-re	<p>Nem azonosítottak káros hatásokat</p> <p>A KMT védelmének tárgyát 16 kiemelt madárfaj képezi (<i>Bonasa bonasia</i>, <i>Coturnix coturnix</i>, <i>Crex crex</i>, <i>Dendrocopos leucotos</i>, <i>Dendrocopos syriacus</i>, <i>Dryocopus martius</i>, <i>Ficedula albicollis</i>, <i>Ficedula parva</i>, <i>Jynx torquilla</i>, <i>Lanius minor</i>, <i>Lullula arborea</i>, <i>Pernis apivorus</i>, <i>Picoides tridactylus</i>, <i>Picus canus</i>, <i>Saxicola torquatus</i>, <i>Tetrao urogallus</i>).</p> <p>A fajok az erdei és mezei élőhelyekhez, valamint a Podpoľanie mozaikszerű mezőgazdasági táj környezetéhez kötődnek. Elterjedési területeik nem nyúlnak bele az R2 vizsgált területébe, és feltételezzük, hogy a KMT-en fészkelő egyedek sem repülnek át a tervezett útvonal területére.</p>

Pořana KJT	SKUEV0319	11,2 km É-ra	<p>Nem azonosítottak negatív hatásokat.</p> <p>A KJT védelmének tárgyát erdei, mezei és vizes élőhelyek, növények (<i>Campanula serrata</i>, <i>Buxbaumia viridis</i>), gerinctelenek (<i>Carabus variolosus</i>, <i>Cucujus cinnaberinus</i>, <i>Pseudogaurotina excellens</i>, <i>Rosalia alpina</i>), kétéltűek (<i>Bombina variegata</i>, <i>Triturus montandoni</i>), denevérek (<i>Barbastella barbastellus</i>, <i>Myotis bechsteinii</i>) és nagytestű ragadozók (<i>Canis lupus</i>, <i>Lynx lynx</i> a <i>Ursus arctos</i>) képezik. A projektől való távolságra és a védelem tárgyaira való tekintettel nem feltételezzük, hogy a projekt hatással lesz az élőhelyekre, növényekre, gerinctelenekre, kétéltűekre és denevérekre. A migrációs tanulmány (Integra Consulting, 2018) megerősítette a nagytestű ragadozók R2 gyorsforgalmi úton való vándorlásának lehetőségét a tervezett vándorlási átjárókon keresztül. A projekt ebből kifolyólag a KJT területén élő nagytestű ragadozókra sem lesz negatív hatással.</p>
Koryto KJT	SKUEV0009	10 km É-ra	<p>Nem azonosítottak negatív hatásokat.</p> <p>A KJT védelmének tárgyát erdei élőhelyek képezik. A projektől való távolságra és a védelem tárgyaira való tekintettel nem feltételezzük, hogy a projekt hatással lesz a területre.</p>
Rohy KJT	SKUEV0247	5,2 km ÉNyNy-ra	<p>Nem azonosítottak negatív hatásokat.</p> <p>A KJT védelmének tárgyát erdei és mezei élőhelyek és gerinctelenek (<i>Lucanus cervus</i>, <i>Cucujuscinnaberinus</i>) képezik. A projektől való távolságra és a védelem tárgyaira való tekintettel nem feltételezzük, hogy a projekt hatással lesz a területre.</p>
Hradné lúky KJT	SKUEV0969	9,8 km ÉNy- ra	<p>Nem azonosítottak negatív hatásokat.</p> <p>A KJT védelmének tárgyát mezei élőhelyek és gerinctelenek (<i>Lycaena dispar</i>, <i>Maculinea teleus</i>, <i>Thesium ebracteatum</i>) képezik. A projektől való távolságra és a védelem tárgyaira való tekintettel</p>

			nem feltételezzük, hogy a projekt hatással lesz a területre
Močidlianska skala KJT	SKUEV0248	8,2 ÉÉNy-ra	<p>Nem azonosítottak negatív hatásokat.</p> <p>A KJT védelmének tárgyát erdei és mezei élőhelyek, gerinctelenek (<i>Rosalia alpina</i>) és kétéltűek (<i>Bombina variegata</i>) képezik. A projekttől való távolságra és a védelem tárgyaira való tekintettel nem feltételezzük, hogy a projekt hatással lesz a területre.</p>
Kopa KJT	SKUEV0045	7,8 km É-ra	<p>Nem azonosítottak negatív hatásokat.</p> <p>A KJT védelmének tárgyát erdei és mezei élőhelyek, kétéltűek (<i>Bombina variegata</i>), az eurázsiai hiúz (<i>Lynx lynx</i>) és a barnamedve (<i>Ursus arctos</i>) képezi. A projekttől való távolságra való tekintettel nem feltételezzük, hogy a projekt hatással lesz az élőhelyekre és a kétéltűekre. A migrációs tanulmány (Integra Consulting, 2018) megerősítette a nagytestű ragadozók R2 gyorsforgalmi úton való vándorlásának lehetőségét a tervezett vándorlási átjárókon keresztül. A projekt ebből kifolyólag a KJT területén élő nagytestű ragadozókra sem lesz negatív hatással.</p>
Detviansky potok KJT	SKUEV0400	7,9 ÉÉNy-ra	<p>Nem azonosítottak negatív hatásokat.</p> <p>A KJT védelmének tárgyát erdei, mezei és vizes élőhelyek, gerinctelenek (<i>Carabus variolosus</i>) és kétéltűek (<i>Bombina variegata</i> <i>Triturus montandoni</i>) képezik. A projekttől való távolságra és a védelem tárgyaira való tekintettel nem feltételezzük, hogy a projekt hatással lesz a területre.</p>

Javorinka KJT	SKUEV0046	10 km ÉÉK-re	<p>Nem azonosítottak negatív hatásokat.</p> <p>A KJT védelmének tárgyát mezei növények képezik (<i>Campanula serrata</i>). A projekttől való távolságra és a védelem tárgyaira való tekintettel nem feltételezzük, hogy a projekt hatással lesz a területre.</p>
Uderinky KJT	SKUEV0957 (C szakasz)	2 km K-re	<p>Nem azonosítottak negatív hatásokat.</p> <p>A KJT védelmének tárgyát a 9110 Euroszibériai tölgyerdők löszön és homokon nevű élőhely képezi. A projekttől való távolságra és a védelem tárgyaira való tekintettel nem feltételezzük, hogy a projekt hatással lesz a területre.</p>

Forrás: Az „R2 Krivány – Lónyabánya – Vámosfalva, Losonctamási” célkitűzés megfelelő vizsgálata (Integra Consulting, 2018, 7. sz. melléklet)

A fenti tanulmányban szereplő információk alapján a környező Natura 2000 területek egyikét sem fogja érinteni az R2 Krivány – Vámosfalva és az R2 Vámosfalva – Lónyabánya, Losonctamási gyorsforgalmi út építése.

4.3.1.2. R4 Eperjes (Prešov) – északi elkerülő út

Az R4 közelében található Natura 2000 területekre gyakorolt hatások felmérése érdekében Megfelelő vizsgálat készült (HBH Projekt, 2014/01), amelyben részletesen értékelték az R4 gyorsforgalmi út, Eperjes – északi elkerülő út építésének hatásait a Natura 2000 hálózat területeire és a védelmük alatt álló tárgyakra. Az alábbi 4. sz. táblázat a projekt által érintett, azonosított Natura 2000 területeket sorolja fel.

4. sz. táblázat Az R4 Eperjes, északi elkerülő út lehetséges hatásainak azonosítása a projekt közelében található Natura 2000 területekre (készült a HBH Projekt alapján, 2014/01)

Terület megnevezése	Kód	terület távolsága és irány	Hatás kiértékelése és indokolás
Slanské vrchy KMT	SKCHVU025	1700 m D-re	<p>A projekt közvetetten fogja érinteni a területet.</p> <p>A projekt nem érinti a KMT védelmének tárgyát képező élőhelyeket. A védelem tárgyát esetlegesen érhető, előzetesen azonosított közvetett hatások: Hatás csak a védelem tárgyát képező élőlények (madarak) Natura 2000</p>

			hálózaton kívüli mozgása esetén várható – zaj- és fényhatások, járművekkel történő ütközések.
Fintické svahy KJT	SKUEV0322	900 km É-ra	A projekt közvetetten fogja érinteni a területet. A projekt a KJT keretében nem lesz hatással az élőhelyekre és a védelem tárgyát képező élőlényekre. Hatás csak a védelem tárgyát képező élőlények Natura 2000 hálózaton kívüli mozgása esetén várható – zaj- és fényhatások, járművekkel történő ütközések.

Forrás: A HBH Projekt, 2014/01 alapján kidolgozott megfelelő vizsgálat

A fenti tanulmányban szereplő információk alapján az R4 Eperjes, északi elkerülő út gyorsforgalmi út építése és üzemeltetése 2 területet fog érinteni: Slanské vrchy KMT (SKCHVU025) és Fintické svahy KJT (SKUEV0322).

4.3.2. Alternatív üzemanyagok bevezetésének támogatása a közúti közlekedésben

A tevékenység megvalósításának pontos helyszíne a stratégiai dokumentumból nem ismert, és a konkrét kivitelezési projektek tervezeteitől függ. A tevékenység jellegéből feltételezhető, hogy a konkrét projektek a települések belterületein (parkolók, középületek, üzemanyagtöltő állomások) vagy a már meglévő közlekedési infrastruktúra keretében (üzemanyagtöltő állomások, pihenőhelyek) valósulnak meg. Ebből kifolyólag feltételezhető, hogy a Natura 2000 területeket érhető esetleges hatások valószínűleg nem lesznek jelentősek.

Mindennek ellenére minden egyes kivitelezési projekt esetében a projekt konkrét tevékenységével kapcsolatban is meg kell vizsgálni a környéken található Natura 2000 területekre gyakorolt tényleges hatásokat (beleértve a berendezések hálózati vagy vezetésekre történő csatlakoztatását). A vizsgálat keretében az érintett területek azonosítása szükséges. A lehetséges hatások vizsgálatának akkor is meg kell történnie, ha a projekt a terjedelmét és jellegét tekintve nem esik a Tt. 24/2006. sz. törvényben meghatározott KHV eljárás hatálya alá.

5. Az OPII módosítások Natura 2000 területekre gyakorolt hatásainak értékelése

5.1. Az egyes tevékenységek és intézkedések érintett Natura 2000 területekre gyakorolt hatásának értékelése

A következőkben az egyes tevékenységek és intézkedések Natura 2000 területekre gyakorolt hatásait értékeljük.

5.1.1. Áramlási sebesség változása a Hrussovó-víztározó alsó részében

A projektre vonatkozóan a Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálatára van szükség úgy, ahogy az a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma által 2016. 07. 06-án kiadott Értékelési terjedelem (sz.: 4421/2016-1.7/mv) 2-2-19. pontjában szerepel.

A projektszintű megfelelő vizsgálat képes kielemezni a projekt Natura 2000 területekre gyakorolt hatásainak terjedelmét és súlyosságát meghatározó összes szükséges részletet. A tevékenységek jellegére való tekintettel feltételezhető, hogy a projekt megvalósításának tervét el lehet úgy készíteni, hogy a környező területeken élő fajokra és az ott található élőhelyekre gyakorolt negatív hatásokat mérsékeljük vagy minimálisra csökkentjük.

Csak az érintett Natura 2000 területekre gyakorolt hatások és a védelem alatt álló tárgyak alapos felmérése, valamint a KHV folyamat befejezése után kezdhetők meg a projekt-előkészítés további szakaszai.

Az értékelés következtetései: ?

A hatások a projektrészletek jelen szintjén nem értékelhetők, és projektszintű megfelelő vizsgálatok kidolgozására lesz szükség úgy, ahogy azt a környezeti hatásvizsgálatért felelős illetékes hatóságok előírják.

5.1.2. Közforgalmú kikötők korszerűsítése és építése

5.1.2.1. Pozsonyi kikötő

Az érintett projektek területeinek azonosítása során az alábbi területek feltételezhetően érintett területként kerültek megjelölésre. Az egyes projektek engedélyezése során meg kell vizsgálni, hogy azok nem érintik-e a környék Natura 2000 területeit:

- Duna menti ártéri erdők KMT (CHVÚ Dunajské luhy, SKCHVU007)
- Pozsonyi ártéri erdők KJT (ÚEV Bratislava Luhy, SKUEV0064, SKUEV2064)
- Kis Duna KJT (ÚEV Malý Dunaj, SKUEV0822)

Az egyes kivitelezési projektekre vonatkozóan a Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálatának kidolgozása szükséges, a KHV és a természetvédelmi szervek jövőbeli határozatainak megfelelően. A projektszintű megfelelő vizsgálat képes kielemezni a projekt Natura 2000 területekre gyakorolt hatásainak terjedelmét és súlyosságát meghatározó összes szükséges részletet. A tevékenységek jellegére való tekintettel feltételezhető, hogy a projekt megvalósításának tervét el lehet úgy készíteni, hogy a környező területeken élő fajokra és az ott található élőhelyekre gyakorolt negatív hatásokat mérsékeljük vagy minimálisra csökkentjük.

Csak az érintett Natura 2000 területekre gyakorolt hatások és a védelem alatt álló tárgyak alapos felmérése, valamint a KHV folyamat befejezése után kezdhetők meg a projekt-előkészítés további szakaszai.

Következtetés: Értékelés: ?

A hatások a projektrészletek jelen szintjén nem értékelhetők, és projektszintű megfelelő vizsgálatok kidolgozására lesz szükség.

5.1.2.2. Révkomáromi kikötő

A 4. fejezetben azokat a területeket azonosítottuk, amelyek az alábbiakban a révkomáromi kikötő korszerűsítése célkitűzés által feltételezhetően érintett területekként szerepelnek. Az egyes projektek engedélyezése során meg kell vizsgálni, hogy azok nem érintik-e a környék Natura 2000 területeit:

- Duna KJT (ÚEV Dunaj, SKUEV2393)
- Vágduna KJT (ÚEV Vážsky Dunaj, SKUEV0819)

Az egyes kivitelezési projektekre vonatkozóan a Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálatának kidolgozása szükséges, a KHV és a természetvédelmi szervek jövőbeli határozatainak megfelelően. A projektszintű megfelelő vizsgálat képes kielemezni a projekt Natura 2000 területekre gyakorolt hatásainak terjedelmét és súlyosságát meghatározó összes szükséges részletet. A tevékenységek jellegére való tekintettel feltételezhető, hogy a projekt megvalósításának tervét el lehet úgy készíteni, hogy a környező területeken élő fajokra és az ott található élőhelyekre gyakorolt negatív hatásokat mérsékeljük vagy minimálisra csökkentjük.

Csak az érintett Natura 2000 területekre gyakorolt hatások és a védelem alatt álló tárgyak alapos felmérése, valamint a KHV folyamat befejezése után kezdhetők meg a projekt-előkészítés további szakaszai.

Az értékelés következtetései: ?

A hatások a projektrészletek jelen szintjén nem értékelhetők, és projektszintű megfelelő vizsgálatok kidolgozására lesz szükség.

5.1.3. A kitzési technika és a hajózási jelzések korszerűsítése a Dunán

A dunai vízi út karbantartásával kapcsolatos tevékenységeknek a tevékenységek tervezésére és engedélyezésére vonatkozó valamennyi előírás betartása esetén várhatóan nem lesz negatív hatása a Natura 2000 területekre. Mindennek ellenére a projektet megelőző és projekt-előkészítő dokumentáció készítése során következetesen meg kell vizsgálni a Natura 2000 hálózat területeit érhető hatásokat a Duna nemzetközi vízi út közelében.

Csak az érintett Natura 2000 területekre gyakorolt hatások és a védelem alatt álló tárgyak alapos felmérése, valamint a KHV folyamat befejezése után kezdhetők meg a projekt-előkészítés további szakaszai.

Az értékelés következtetései: ?

A hatások a projektrészletek jelen szintjén nem értékelhetők, és projektszintű megfelelő vizsgálatok kidolgozására lesz szükség.

5.1.4. Menetrend szerinti személyhajózás bevezetése a Dunán (Dunajbus)

A Dunajbus projektre vonatkozóan projekt szinten elkészült a Natura 2000 területeire és a 2 azonosított területre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálata (SOS/BirdLife, 2018/10).

- Duna menti ártéri erdők KMT (CHVÚ Dunajské luhy, SKCHVU007)
- Pozsonyi ártéri erdők KJT (ÚEV Bratislava Luhy, SKUEV0064, SKUEV2064)

A Natura 2000 területekre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálatának (SOS/BirdLife, 2018/10) megállapításai:

Következtetés: -1

A célkitűzés Natura 2000 hálózatra gyakorolt hatásának megfelelő vizsgálata keretében a vizsgált Menetrend szerinti személyhajózás a Dunán – Dunajbus c. célkitűzés esetében mérsékelten negatív hatást állapítottak meg a Duna menti ártéri erdők KMT (SKCHVU007) és a Pozsonyi ártéri erdők KJT (SKUEV2064) védelme alatt álló több tárgyra vonatkozóan. Mérsékelten negatív hatást állapítottak meg a Duna menti ártéri erdők KMT védelme alatt álló 50 tárgy és a Pozsonyi ártéri erdők KJT (SKUEV2064) védelme alatt álló 12 tárgy esetében. Jelentős negatív hatást egy védelem alatt álló tárgy esetében sem állapítottak meg. Ebből kifolyólag a Dunajbus projekt OPII programba történő bevonásának nem lesz negatív hatása a Natura 2000 hálózat integritására.

A védelem alatt álló érintett tárgyakra gyakorolt negatív hatások mérséklése vagy kizárása érdekében 14 mérséklő intézkedés javasolt, amelyeket a projekt megvalósítása során be kell tartani. Az intézkedések a madarak üvegfelületeknek történő ütközésének minimalizálására, a zavaró hatások, az élőhelyek elfoglalásának és az elfoglalt táplálékszerzési és fészkelési élőhelyekre gyakorolt hatások minimalizálására, illetve a baleseti kockázatok okozta zavaró hatások minimalizálására irányulnak.

5.1.5. Ellenőrzőpontok kiépítése a Szlovák Államvasutak hálózatában

Az egyes kivitelezési projektek helyszíne nincs meghatározva, és a projektek feltételezett jellegének ellenére sem zárható ki a kivitelezés közelében található egyes Natura 2000 területeket érhető potenciális hatás. Emiatt az elővigyázatosság elvének keretében minden egyes kivitelezés során meg kell vizsgálni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat. Csak az érintett Natura 2000 területekre gyakorolt hatások és a védelem alatt álló tárgyak alapos felmérése, valamint a KHV folyamat befejezését követően a lehetséges hatások azonosítása esetén beleértve a területre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálatát kezdhetők meg a projekt-előkészítés további szakaszai.

Az értékelés következtetései: ?

A hatások a projektrészletek jelen szintjén nem értékelhetők, és projektszintű megfelelő vizsgálatok kidolgozására lesz szükség.

5.1.6. Ellenőrzőpontok kiépítése a Szlovák Államvasutak hálózatában

Az adott projektre vonatkozóan a KHV eljárásban megállapítottak alapján (SIRECO, 08/2014) az ISZT Töketerebes projekt hatással lesz az Ondavská rovina különleges madárvédelmi területre (SKCHVU037), amely a közelében található.

Az értékelés következtetései: 0

Az ISZT Töketerebes nem lesz hatással a közelében található Natura 2000 területekre.

5.1.7. Az R2 és R4 gyorsforgalmi utak kiegészítése

5.1.7.1. R2 Krivány – Vámosfalva és R2 Vámosfalva – Lónyabánya, Losonctamási

Az „R2 Krivány – Lónyabánya – Vámosfalva, Losonctamási” projektre vonatkozóan 2018-ban a módosításról szóló értesítés keretében külön tanulmány készült, amely a természetvédelemmel és a projekt Natura 2000 területekre gyakorolt hatásával foglalkozott (Integra Consulting, 2018, 7. sz. melléklet).

A tanulmány keretében megvizsgálták az R2-es gyorsforgalmi út vizsgált szakaszának hatását a Natura 2000 területekre. A vizsgálati eredmények részletesebb áttekintését az alábbi táblázat tartalmazza.

5. táblázat Az R2 Krivány – Lónyabánya, Losonctamási közelében található Natura 2000 területekre gyakorolt hatások vizsgálatának összegzése

Terület megnevezése	Kód	terület távolsága és irány	A hatás kiértékelése
Poľana KMT	SKCHVU022	1 km DNy-ra 2,8 km ÉK-re	nincs hatás
Poľana KJT	SKUEV0319	11,2 km É-ra	nincs hatás
Koryto KJT	SKUEV0009	10 km É-ra	nincs hatás
Rohy KJT	SKUEV0247	5,2 km ÉNyNy-ra	nincs hatás
Hradné lúky KJT	SKUEV0969	9,8 km ÉNy-ra	nincs hatás
Močidlianska skala KJT	SKUEV0248	8,2 ÉÉNy-ra	nincs hatás
Kopa KJT	SKUEV0045	7,8 km É-ra	nincs hatás
Detviansky potok KJT	SKUEV0400	7,9 ÉÉNy-ra	nincs hatás
Javorinka KJT	SKUEV0046	10 km ÉÉK-re	nincs hatás
Uderinky KJT	SKUEV0957	2 km K-re	nincs hatás

Forrás: Integra Consulting, 2018

Az értékelés következtetései: 0

Megállapítható, hogy a fenti tanulmány eredményei alapján az R2 Krivány – Vámosfalva és az R2 Vámosfalva – Lónyabánya, Losonctamási gyorsforgalmi út építése nem lesz negatív hatással a közelében található Natura 2000 területekre.

5.1.7.2. R4 Eperjes – északi elkerülő út

Az R4 közelében található Natura 2000 területekre gyakorolt hatások felmérése érdekében Megfelelő vizsgálat készült (HBH Projekt, 2014/01), amelyben részletesen értékelték az R4 gyorsforgalmi út, Eperjes – északi elkerülő út építésének hatásait a Natura 2000 hálózat területeire és a védelmük alatt álló tárgyakra. A Natura 2000 területek integritására vonatkozó hatásvizsgálat eredményét az alábbi 6. sz. táblázat tartalmazza.

6. sz. táblázat A célkitűzés egyes érintett Natura 2000 területekre gyakorolt hatása kiértékelésének összesített áttekintése

A Natura 2000 hálózat érintett helyszínei	A helyszínek integritására gyakorolt hatás
Slanské vrchy KMT	-1
Fintické svahy KJT	-1
A célkitűzés átfogó értékelése	-1

0 - nincs hatás

-1 - mérsékelten negatív hatás

-2 - jelentős negatív hatás

Forrás: HBH Projekt, 2014/01

A kialakult negatív hatások mérséklésére javasolt mérséklő intézkedések a projekt kivitelezése során valósulnának meg.

Az értékelés következtetései: - 1

Az elvégzett megfelelő vizsgálat alapján megállapítható, hogy az R4 gyorsforgalmi út adott szakaszának nincs jelentős negatív hatása a Natura 2000 hálózat integritására.

5.1.8. Alternatív üzemanyagok bevezetésének támogatása a közúti közlekedésben

Az egyes kivitelezési projektek helyszíne nincs meghatározva, és a projektek feltételezett jellegének ellenére sem zárható ki a kivitelezés közelében fekvő egyes Natura 2000 területeket érhető potenciális hatás. Emiatt az elővigyázatosság elvének keretében minden egyes kivitelezés során meg kell vizsgálni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat. Csak az érintett Natura 2000 területekre gyakorolt hatások és a védelem alatt álló tárgyak alapos felmérése, valamint a KHV folyamat befejezését követően a lehetséges hatások azonosítása esetén beleértve a területre gyakorolt hatások megfelelő vizsgálatát kezdhetők meg a projekt-előkészítés további szakaszai.

Az értékelés következtetései: ?

A hatások a projektrészletek jelen szintjén nem értékelhetők, és projektszintű megfelelő vizsgálatok kidolgozására lesz szükség.

5.2. Kumulatív hatások értékelése

Azokra a projekttevékenységekre és intézkedésekre vonatkozóan, amelyek esetében megfelelő vizsgálat elvégzésére került sor, projektszinten elemezték az adott szinten fellépő kumulatív hatások értékelését. A többi tevékenység szempontjából, amelyek esetében a hatások részletesebb és pontosabb felmérése érdekében projektszintű megfelelő vizsgálat elvégzését javasoljuk, az egyes helyszínek szintjén a kumulatív hatások elemzése válik szükségessé.

A kumulatív hatások értékelése a stratégiai dokumentum szintjén nagyszámú lokalizálatlan tevékenységgel nem hoz pontos eredményt.

Stratégiai és országos szinten az OPII programhoz nem azonosítottak más stratégiai dokumentumokkal közös kumulatív hatásokat, amelyek akadályoznák az OPII (6.0 változat) módosításának jóváhagyását.

6. Következtetés

A 4. és 5. fejezetben leírt elemzések alapján az alábbi 7. sz. táblázat az OPII (6.0 változat) egyes új tevékenységeinek és intézkedéseinek Natura 2000 területekre gyakorolt hatásainak kiértékelését tartalmazza. Projekt szinten 4 tevékenység esetében már elkészült az önálló hatásvizsgálat (megfelelő vizsgálatok vagy screening), amelyek az egyes tevékenységeket semlegesként vagy mérsékeltén negatív hatásúként értékelték. Öt tevékenység/intézkedés esetében nem lehetett a stratégiai dokumentum szintjén kiértékelni a Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat, ezért azokat az egyes kivitelezési projektek szintjén szükséges megvizsgálni.

7. sz. táblázat Az OPII tevékenységeinek és intézkedéseinek érintett Natura 2000 területekre gyakorolt hatása kiértékelésének összesített áttekintése

OPII intézkedés tevékenység (6.0 v.)	A projekt hatása a helyszínek integritására a terv szintjén	Megfelelő vizsgálat kidolgozásának szükségessége projektszinten
Áramlási sebesség változása a Hruszó-víztározó alsó részében	?	igen
Korszerűsítés – Pozsonyi kikötő	?	igen
Korszerűsítés – Révkomáromi kikötő	?	igen
A kitérés technika és a hajózási jelzések korszerűsítése a Dunán	?	igen
Dunajbus	-1	igen (ki volt dolgozva)
Ellenőrzőpontok kiépítése a Szlovák Államvasutak hálózatában	?	igen
Integrált személyszállítási terminál Tőketerebes (Třebišov)	0	nem

R2 Krivány – Vámosfalva és R2 Vámosfalva – Lónyabánya, Losonctamási	0	nem
Eperjes – északi elkerülő út	-1	igen (ki volt dolgozva)
Alternatív üzemanyagok bevezetésének támogatása a közúti közlekedésben	?	igen

Megj.: Az ÁHT módszertana alapján értékelt, 2014, 2016

A hatások értékelése és a 7. sz. táblázatban bemutatott eredmények alapján megállapítható, hogyan az OPII (6.0 változat) módosítása nincs kedvezőtlen hatással az elemzett Natura 2000 területekre a védelmük céljait tekintve, ezért jóváhagyható. A tevékenységek egy részének esetében a tevékenységek lokalizálására és jellegére vonatkozó részletes információk hiánya miatt nem lehetett kiértékelni a hatásukat, ezért a 7. sz. táblázatban az egyes projektekre vonatkozó következtetésekkel együtt, a megfelelő vizsgálat tárgyát csak a jelen projekt által általánosságban meghatározott alsóbb rendű tervek vagy projektek fogják képezni.

A megfelelő vizsgálat stratégiai dokumentum szinten történő kidolgozása nem váltja fel a megfelelő vizsgálat egyes projektek szintjén való kötelező elvégzését.

7. Felhasznált adatforrások

7.1. Felhasznált dokumentumok

- Az Integrált Infrastruktúra Operatív Program 2014–2020 (6.0 változat, munkatervezet) módosítása
- Az R4 gyorsforgalmi út – Eperjes, északi elkerülő út megfelelő vizsgálata (HBH Projekt,2014/01)
- MENETREND SZERINTI SZEMÉLYHAJÓZÁS A DUNÁN – DUNAJBUS – A célkitűzés Natura 2000 hálózatra gyakorolt hatásainak megfelelő vizsgálata (SOS/BirdLife, 2018/10)
- Értesítés az R2 Krivány – Lónyabánya, Losonctamási módosításáról, 7. sz. melléklet (Integra Consulting, 2018)
- Integrált személyszállítási terminál Töketerebes – Értesítés a módosításról (SIRECO, 2014/08)
- Szabványosított adatlap a Natura 2000 területekről (a Szlovák Köztársaság Állami Természetvédelmi Hivatala, 2017)

7.2. Irodalomjegyzék

- A Szlovák Köztársaság Állami Természetvédelmi Hivatala, 2014 A tervek és projektek által a Szlovák Köztársaságban található Natura 2000 területekre gyakorolt hatások jelentőségének értékelési módszertana. (frissített változat, 2016). Besztercebánya, 38 pp.
- A Szlovák Köztársaság Állami Természetvédelmi Hivatala 2013: Az élőhelyekről szóló rendelet 17. cikke szerinti jelentés, elérhető a https://cdr.eionet.europa.eu/Converters/run_conversion?file=sk/eu/art17/envurbnzc/SK_species_reports-131217-132945.xml&conv=354&source=remote címen
- A Szlovák Köztársaság Állami Természetvédelmi Hivatala 2014: A madarakról szóló rendelet 12. cikke szerinti jelentés, elérhető a http://cdr.eionet.europa.eu/Converters/run_conversion?file=sk/eu/art12/envuyluvw/SK_birds_reports-14314-132352.xml&conv=343&source=remote címen

7.3. Felhasznált információforrások

- www.biomonitoring.sk
- www.enviroportal.sk
- <http://aves.vtaky.sk/index/>

A Deloitte az egyesült királyságbeli Deloitte Touche Tohmatsu Limited zártkörűen működő korlátolt felelősségű társaság (*UK private company limited by guarantee*) egy vagy több társaságát és tagvállalatait jelöli. A vállalatok mindegyike önálló és független jogalanynak minősül. A Deloitte Touche Tohmatsu Limited társaság és tagvállalatai jogi szerkezetének részletes leírása a www.deloitte.com/sk/onas címen található.

A Deloitte társaság a könyvvizsgálat, adózás, tanácsadás és a pénzügyi tanácsadás területén nyújt szolgáltatásokat a köz- és magánszféra különböző ágazataiban tevékenységet folytató ügyfeleknek. A több mint

150 országban működő tagvállalatok globálisan összekapcsolt hálózatának köszönhetően a Deloitte társaság globális lehetőségekkel rendelkezik, ügyfeleinek pedig magas színvonalú szolgáltatásokat nyújt a vállalkozásukban felmerülő legösszetettebb feladatok kezeléséhez. Megközelítőleg 200 000 szakértő törekszik arra, hogy a Deloitte társaság a legmagasabb minőség szabványát képviselje.

© 2019 Deloitte Slovensko