

Región: Severozápadné Slovensko		Oblasť: Stredné a Horné Považie, Kysuce	
<p>Východiská hodnotenia: Záujmové územie je definované koridorom diaľnic D1 a D3, RC R6 a R2 a železničnými koridoromí tratí č. 120, 127, 129 a 125. V oblasti sú navrhované projekty diaľnice D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná skala, privádzač Lietavská Lúčka - Žilina, diaľnice D3 v úsekoch Žilina Strážov - Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, Čadca, Bukov - Svrčinovec - Skalité, RC R6 Mestečko - Púchov, R2 Mnichova Lehota - Ruskovce a projekty modernizácie železničných tratí č. 120 a 127 v úsekoch Púchov - Považská Teplá - Žilina a dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička. Údolím Váhu vedie najintenzívnejšie využívaný dopravný koridor Slovenska, ktorý je okrem dobudovanej diaľnice D1 v úseku Trenčín - Žilina reprezentovaný cestnými komunikáciami I/61, I/18 a II/507 a magistrálnou železničnou traťou č. 120. Urbanizovaným prostredím doliny Kysuce a Čierňanky vedú cesty I/11 a I/12 a železničné trate č. 127 a 129. Okrem vyššie uvedených úsekov diaľnic a RC sa pripravuje výstavba RC R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR. V koridore R6 vedie súčasná cesta I/49 a v koridore R2 Mnichova Lehota - Ruskovce cesta I/50. V rámci Konceptie využitia hydroenergetického potenciálu vodných tokov Slovenska (2008) sú na rieke Kysuca evidované profily malých vodných elektrární v lokalitách Turzovka, Podvysoká, Oščadnica, Krásno nad Kysucou a Kysucké Nové Mesto. Iné reálne významné projekty, ktoré by mohli pôsobiť kumulatívne s projektmi rozvoja dopravnej infraštruktúry v rámci OPII nie sú známe.</p>			
Aspekt	Hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
Obyvateľstvo	+2	Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry má priaznivý vplyv na obyvateľstvo zlepšením kvality dopravných služieb v módoch cestnej a železničnej dopravy. Kumulatívny prínos projektov dvoch najrozšírenejších druhov dopravy má na prostredie zásadný vplyv prejavujúci sa v posilnení multimodality dopravy, s dosahom na environmentálne aspekty prevádzky. V regióne Kysúc podporujú sociálnu inklúziu zlepšením dopravnej dostupnosti pre oblasti s vysokou nezamestnanosťou. Hospodársky sektor severozápadného Slovenska vníma súčasný stav dopravnej infraštruktúry ako výrazne limitujúci prvok všestrannej spolupráce s regiónmi v PR a ČR. V súvislosti s vybudovaním dopravnej infraštruktúry sa očakáva rozvoj územia a rozvoj medzinárodnej spolupráce s regiónmi v ČR a PR v hospodárskej oblasti. V oblasti rekreácie a cestovného ruchu sa výrazne zlepši dostupnosť rekreačných priestorov medzinárodného významu, t.j. Oščadnica-Veľká Rača, Makov, Skalité-Serafínov a celoslovenského významu Nová Bystrica-Vychylovka s prepojením na rekreačný priestor v Oravskej Lesnej.	Nie sú
Ľudské zdravie	+1	Očakáva sa vo všeobecnosti priaznivý vplyv na zdravie odvedením cestnej dopravy mimo sídelných útvarov a tým priaznivejším rozložením hlukovej a imisnej záťaže v rámci územia, čím sa kumulatívny vplyv znižuje. Výstavba diaľnic a súčasne modernizácia železníc vybudovaním mimoúrovňových priecestí významne prispievajú k redukcii dopravnej nehodovosti.	Na regionálnej úrovni opatrenia nenavrhuje. Tieto sú zahrnuté v rámci individuálnych projektov, hlavne vo forme budovania protihlukových stien.
Ovzdušie a klíma	+1	Modernizácia železničnej infraštruktúry v území vytvára priaznivé podmienky pre presun dopravy z cestnej na železničnú, čo môže priaznivo vplývať na produkciu emisií, vrátane skleníkových plynov.	Nie sú
Pôda a geológia	0	Významnejšie nároky na pôdu majú iba projekty cestnej infraštruktúry, modernizácia železničnej infraštruktúry bude prebiehať v prevažnej časti v existujúcej trase. Navrhované trasy diaľnic D1 a D3 prechádzajú vo viacerých úsekoch geologicky nestabilnými alebo potenciálne nestabilnými územiami. Kumulatívne vplyvy projektov na tieto územia sa neočakávajú.	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov.
Voda	0	Projekty zasahujú do niekoľkých ochranných pásiem vodárenských zdrojov a CHVO Beskydy - Javorníky. V regióne Kysúc dochádza vplyvom výstavby diaľnice k likvidácii mnohých individuálnych vodných zdrojov. Projekt ŽSR Púchov - Považská Teplá zasahuje do ochranného pásma prírodných	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov.

Aspekt	Hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
		liečivých zdrojov kúpeľov Nimnica. Kumulatívne vplyvy projektov na uvedené zdroje sa nepredpokladajú. Kumulatívne vplyvy na toku Kysuce by spôsobila realizácia MVE, ktoré by svojim významom mnohonásobne prevýšili vplyvy dopravnej infraštruktúry, takže príspevok realizácie projektov OPII možno považovať za málo významný.	
Ochrana prírody	0	Trasy do územia s vyšším stupňom ochrany nezasahujú, v niektorých prípadoch sú v tesnom kontakte s hranicami CHÚ, kumulatívne vplyvy budú pôsobiť tam, kde je súbeh železničnej a cestnej dopravy v jednom koridore. Dopravné sprístupnenie územia a následný rozvoj územia, výstavba a zvýšený cestovný ruch môžu spôsobiť vyššie riziko degradácie CHÚ.	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov
Natura 2000	0	Z lokalít Natura sú ovplyvnené priamym zásahom len SKCHVU013 Malá Fatra (tunel Dubná skala) a SKUEV 0221 Varínka, ktorá je križovaná železnicou tesne pred sútokom s Váhom. Kumulatívne vplyvy v týchto úsekoch sa neočakávajú.	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov
Krajina	-1	Realizácia projektov cestnej infraštruktúry má nepriaznivý vplyv na krajinnú scenériu hlavne v hornatej oblasti horných Kysúc. Trasy križujú viaceré významné hydričné a terestrické biokoridory, ovplyvňujú najmä biotopy vodných tokov a sprievodných brehových porastov pri premošťovaní tokov. Realizácia viacerých stavieb v území tento tlak zvyšuje.	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov, z hľadiska kumulatívnych vplyvov opatrenia nenavrhujeme.
Kultúrne dedičstvo	0	Nepriaznivé kumulatívne vplyvy projektov na prvky kultúrneho dedičstva sa nepredpokladajú, odklon cestnej dopravy zo sídelných útvarov a súčasné potenciálne prebratie výkonov cestnej dopravy na železničnú môže prispieť k redukcii ohrozenia kultúrnych pamiatok vibráciami a emisiami.	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov.
Materiálne zdroje	-1	Realizácia viacerých projektov na jednej strane podporí hospodárske odvetvie ťažobného priemyslu, na druhej strane zvýšené nároky na zdroje surovín sa zrejme nepodarí pokryť z existujúcich ložísk surovín a bude potrebné otvárať nové.	V rámci prípravy projektov riešiť problematiku nárokov na materiálne zdroje a spôsobu ich získavania. Nové ložiská surovín vopred posúdiť v procese EIA.

Región: Severozápadné Slovensko		Oblasť: Turiec - Liptov	
<p>Východiská hodnotenia: Záujmové územie je definované koridorom diaľnice D1, cesty I/18 a železničným koridorom trate č. 180. V oblasti sú navrhované projekty diaľnice D1 v úseku Turany - Hubová - Ivachnová a projekty modernizácie železničnej trate č. 180 v úseku Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry. Údolím Váhu vedie najintenzívnejšie využívaný dopravný koridor Slovenska v smere západ-východ, v ktorom sa nachádzajú existujúce, rozostavané i plánované úseky diaľnice D1, cesta I/18 a magistrálna železničná trať č. 180. Lokalizácia uvedených projektov dopravnej infraštruktúry je zhodná s hlavnou rozvojovou osou SR Žilina – Martin – Poprad – Prešov - Košice, spája ťažiská osídlenia SR medzinárodného významu Žilina/Martin a Košice/Prešov, je súčasťou hlavnej dopravno-gravitačnej osi regiónu severozápadné Slovensko. Z iných projektov je medzi Kraľovanmi a Ivachnovou známa lokalizácia profilov malých vodných elektrární (MVE), ktoré figurujú v databáze lokalít s technicky využiteľným hydroenergetickým potenciálom pre MVE, spracovanej v rámci Konceptie využitia hydroenergetického potenciálu vodných tokov Slovenska (2008). V uvedenom území je lokalizovaných cca 15 MVE. Iné významné projekty, ktoré by mohli pôsobiť kumulatívne s projektmi rozvoja dopravnej infraštruktúry v rámci OPII nie sú známe.</p>			
Aspekt	Hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
Obyvateľstvo	+2	Kumulatívny prínos projektov dvoch najrozšírenejších druhov dopravy má na prostredie zásadný vplyv, prejavujúci sa v posilnení multimodality dopravy, s dosahom na environmentálne aspekty prevádzky. Podmienky pre ekonomiku založenú na kvalitných logistických službách sú vo východnej časti regiónu severozápadné Slovensko výrazne horšie ako v jeho západnej časti. Súčasná dodávateľská štruktúra automobilového priemyslu je priestorovo limitovaná po líniu Strečnianskej úžiny. Realizácia veľkých projektov umožní v hospodárskej oblasti dosiahnuť rovnomerné podmienky pre podnikanie a ekonomický rozvoj na celom území regiónu. Projekty zároveň zabezpečia homogénny a kvalitný prístup k destináciám cestovného ruchu na Liptove, ktorý je spolu s Bratislavou, najvyhľadávanejším turistickým rezortom Slovenska.	Nie sú
Ľudské zdravie	+1	Očakáva sa vo všeobecnosti priaznivý vplyv na zdravie odvedením cestnej dopravy mimo sídelných útvarov a tým priaznivejším rozložením hlukovej a imisnej záťaže v rámci územia, čím sa kumulatívny vplyv znižuje. Výstavba diaľnic a súčasne modernizácia železníc vybudovaním mimoúrovňových priecestí významne prispievajú k redukcii dopravnej nehodovosti.	Na regionálnej úrovni opatrenia nenavrhuje. Tieto sú zahrnuté v rámci individuálnych projektov, hlavne vo forme budovania protihlukových stien.
Ovzdušie a klíma	+1	Modernizácia železničnej infraštruktúry v území vytvára priaznivé podmienky pre presun dopravy z cestnej na železničnú, čo môže priaznivo vplývať na produkciu emisií, vrátane skleníkových plynov. Priaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia má výstavba diaľnice, ktorá zabezpečuje plynulú premávku. Najväčším prínosom je odklon tranzitnej dopravy zo sídiel na diaľnicu.	Nie sú
Pôda a geológia	-1	Významné nároky na pôdu majú projekty oboch infraštruktúr - výstavba cestnej aj modernizácia železničnej infraštruktúry bude prebiehať v prevažnej časti úseku v novom koridore, vzhľadom na veľmi členité územie. Navrhovaná trasa diaľnice D1, ako aj železničnej trate prechádza vo viacerých úsekoch geologicky nestabilnými alebo potenciálne nestabilnými územiami. Kumulatívne vplyvy projektov na tieto územia sa neočakávajú, ich výstavba v území sa neprelína.	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov.
Voda	0	Projekt diaľnice zasahuje do niekoľkých ochranných pásiem vodárenských zdrojov a CHVO Veľká Fatra. Projekt ŽSR Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry významne zasahuje do ochranného pásma vodárenského zdroja Kráľova Lehota, bude potrebné realizovať náhradný zdroj. Kumulatívne vplyvy	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov.

Aspekt	Hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
		projektov na uvedené zdroje sa nepredpokladajú. Významné kumulatívne vplyvy na rieke Váh by spôsobila realizácia MVE, ktoré by svojim významom mnohonásobne prevýšili vplyvy dopravnej infraštruktúry, takže príspevok realizácie projektov OPII možno považovať za málo významný.	
Ochrana prírody	-1	Dopravné trasy sú v krátkom úseku v priamom kontakte s NP Malá Fatra a OP NP Malá Fatra, OP NP Veľká Fatra a OP NP Nízke Tatry. Tesný kontakt s viacerými CHÚ a dopravné sprístupnenie územia a následný rozvoj územia, výstavba a zvýšený cestovný ruch môžu spôsobiť vyššie riziko degradácie CHÚ.	Opatrenia sú navrhované pri jednotlivých projektoch, z hľadiska kumulatívnych vplyvov opatrenia nenavrhujeme
Natura 2000	-1	Projekty ovplyvňujú niekoľko území európskeho významu a chránených vtáčích území v oblasti medzi Veľkou a Malou Fatrou a v údolí Váhu. Geomorfologické podmienky neumožňujú v žiadnom variante vyhnúť sa priamym zásahom do území Natura 2000. Priamo zasiahnuté sú riečne toky Váh a Poprad, ktorých viacnásobnému križovaniu sa nedá vyhnúť. Na základe navrhovaných zmierňujúcich opatrení realizácia projektov OPII pravdepodobne nebude mať významný vplyv na územia sústavy Natura 2000. Podrobnejšie vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov v rámci projektov sa nachádza v prílohe 4.	Opatrenia na zníženie vplyvov sú navrhované pri jednotlivých projektoch.
Krajina	-1	Sústredenie dopravy do úzkeho koridoru s vodným tokom Váh zosilní kumulatívny bariérový vplyv. Opatrenia na zvýšenie konektivity biotopov (podchody, nadchody, technické riešenia mostov a estakád) sú nevyhnutnosťou. Bez nich by bola priamo ohrozená životaschopnosť populácií niektorých druhov. Členitú krajinu tiež ovplyvňuje budovanie nových antropogénnych prvkov, čím sa mení krajinný obraz	Opatrenia na zlepšenie konektivity biotopov sú navrhované v rámci jednotlivých projektov, z hľadiska kumulatívnych vplyvov opatrenia nenavrhujeme.
Kultúrne dedičstvo	0	Nepriaznivé kumulatívne vplyvy projektov na prvky kultúrneho dedičstva sa nepredpokladajú, odklon cestnej dopravy zo sídelných útvarov a súčasné potenciálne prebratie výkonov cestnej dopravy na železničnú môže prispieť k redukcii ohrozenia kultúrnych pamiatok vibráciami a emisiami.	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov.
Materiálne zdroje	0	Realizácia projektov bude pravdepodobne časovo rozložená, kumulatívne vplyvy sa neočakávajú.	Nové ložiská surovín vopred posúdiť v procese EIA.

Región: Východné Slovensko		Oblasť: Spiš, aglomerácia Prešov - Košice, Rožňava, Strážske	
<p>Východiská hodnotenia: Záujmové územie je definované koridorom diaľnice D1, ciest I/18, I/68, I/50 a železničným koridorom tratí č. 180 a 160. V oblasti sú navrhované projekty diaľnice D1 v úsekoch Prešov sever - Prešov juh, Budimír - Bidovce, rýchlostnej cesty R2 v úsekoch Košice Šaca - Košické Olšany a Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška), preložka cesty I/18 Nižný Hrabovec - Petrovce nad Laborcom a projekty modernizácie železničnej trate č. 180 v úseku Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry - Krompachy a Kysak - Košice a modernizácia uzla Čierna nad Tisou.</p> <p>V severnej časti regiónu je lokalizovaný najintenzívnejšie využívaný dopravný koridor Slovenska v smere západ-východ, v ktorom sa nachádzajú existujúce, rozostavané i plánované úseky diaľnice D1, cesta I/18 a magistrálna železničná trať č. 180. V južnej časti regiónu sa nachádza druhý najintenzívnejšie využívaný západo-východný dopravný koridor Slovenska, s lokalizáciou cesty I/50 a železničnej trate č. 160.</p> <p>Uvedené projekty dopravnej infraštruktúry sú umiestnené v rámci hlavných rozvojových osí SR Žilina – Martin – Poprad – Prešov – Košice, Zvolen – Lučenec – Košice, Košice – Michalovce – št. hranica SR/Ukrajina a Prešov – Košice – Čaňa – št. hranica s Maďarskom, spájajú ťažiská osídlenia SR medzinárodného významu Žilina/Martin s Košicami/Prešov a Banská Bystrica/Zvolen s Košicami/Prešov, sú súčasťou hlavných dopravných-gravitačných osí regiónu východné Slovensko.</p>			
Aspekt	Hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
Obyvateľstvo	+1	<p>Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry má priaznivý vplyv na obyvateľstvo zlepšením dopravných služieb v módoch mestskej hromadnej a železničnej dopravy. Kumulatívny prínos projektov železničnej a mestskej hromadnej dopravy bude mať na prostredie pozitívny vplyv ak budú rešpektované všetky relevantné väzby medzi fungovaním železničnej regionálnej dopravy osôb a mestskej hromadnej dopravy osôb na území hlavného mesta. Projekty v sebe nesú výraznú ambíciu posilnenia funkčnosti hromadných prepráv osôb v dopravnom organizme hlavného mesta.</p> <p>V celom regióne, ale najmä v Spiši a okolí Rožňavy OPII podporuje sociálnu inklúziu zlepšením dopravnej dostupnosti pre oblasti s vysokou nezamestnanosťou. V súvislosti s vybudovaním dopravnej infraštruktúry sa očakáva rozvoj územia a rozvoj medzinárodnej spolupráce s regiónmi v PR, MR a Ukrajine v hospodárskej oblasti a v oblasti rekreácie a cestovného ruchu, hlavne v rekreačných priestoroch medzinárodného významu, t.j. Vysoké a Belianske Tatry, Slovenský kras.</p>	Nie sú
Ľudské zdravie	+1	<p>Očakáva sa vo všeobecnosti priaznivý vplyv na zdravie odvedením cestnej dopravy mimo sídelných útvarov a tým priaznivejším rozložením hlukovej a imisnej záťaže v rámci územia, čím sa kumulatívny vplyv znižuje.</p> <p>Výstavba diaľnice a rýchlostnej cesty a súčasne modernizácia železníc vybudovaním mimoúrovňových priecestí významne prispievajú k redukcii dopravnej nehodovosti.</p>	Na regionálnej úrovni opatrenia nenavrhujeme. Tieto sú zahrnuté v rámci individuálnych projektov, hlavne vo forme budovania protihlukových stien.
Ovzdušie a klíma	+1	<p>Modernizácia železničnej infraštruktúry v území vytvára priaznivé podmienky pre presun dopravy z cestnej na železničnú, čo môže priaznivo vplývať na produkciu emisií, vrátane skleníkových plynov.</p> <p>Priaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia má výstavba diaľnice a rýchlostných ciest, ktorá zabezpečuje plynulú premávku. Najväčším prínosom je odklon tranzitnej dopravy zo sídiel na diaľnicu.</p>	Nie sú
Pôda a geológia	0	<p>Významné nároky na pôdu majú projekty oboch infraštruktúr, aj modernizácia železničnej infraštruktúry bude prebiehať v prevažnej časti úseku Poprad - Krompachy v novom koridore, vzhľadom na veľmi členité územie. V súčasnej osi trate nie je technicky možné dosiahnuť požadované parametre.</p>	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov.

Aspekt	Hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
		Navrhovaná trasa diaľnice D1, ako aj železničnej trate prechádza vo viacerých úsekoch geologicky nestabilnými alebo potenciálne nestabilnými územiaми. Rýchlostná cesta R2 je navrhovaná v relatívne stabilnom území. Kumulatívne vplyvy projektov na tieto územia sa neočakávajú, ich výstavba v území sa neprelína.	
Voda	0	Projekty rýchlostnej cesty R2 zasahujú do ochranných pásiem vodárenských zdrojov a CHVO Slovenský kras - Horný vrch. Projekt ŽSR Kysak - Košice zasahuje do ochranného pásma významného vodárenského zdroja Družstevná nad Hornádom. Kumulatívne vplyvy projektov na uvedené zdroje sa nepredpokladajú.	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov.
Ochrana prírody	-1	Do kontaktu s chráneným územím sa trasy dopravnej infraštruktúry dostávajú len v OP NP Slovenský kras, kde sa budú budovať portály tunela Soroška, ktorý bude prechádzať popod NP Slovenský kras. Trasy sa niekoľko krát dostávajú do tesnej blízkosti CHÚ, čo spolu s kumulatívnym vplyvom negatívnych faktorov pri výstavbe a prevádzke môže prispieť k degradácii týchto CHÚ. Takisto následný rozvoj územia, výstavba a zvýšený cestovný ruch môžu spôsobiť vyššie riziko degradácie CHÚ.	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov, z hľadiska kumulatívnych vplyvov opatrenia nenavrhujeme
Natura 2000	-1	Projekty ovplyvnia niektoré CHVÚ, k priamemu kontaktu dochádza len v krátkych úsekoch, kumulatívne vplyvy zvýšenej intenzity premávky a negatívnych faktorov počas výstavby môže mierne ovplyvniť predmety ochrany aj tam, kde sa trasy dostávajú s hranicami CHVU a SKUEV do súbehu, resp. sú vo väčšej vzdialenosti.	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov, z hľadiska kumulatívnych vplyvov opatrenia nenavrhujeme
Krajina	-1	Trasy križujú viaceré významné hydrické a terestrické biokoridory, ovplyvňujú najmä biotopy vodných tokov a sprievodných brehových porastov pri premošťovaní tokov.	Opatrenia na zlepšenie konektivity biotopov sú navrhované v rámci jednotlivých projektov, z hľadiska kumulatívnych vplyvov opatrenia nenavrhujeme
Kultúrne dedičstvo	0	Nepriaznivé kumulatívne vplyvy projektov na prvky kultúrneho dedičstva sa nepredpokladajú, odklon cestnej dopravy zo sídelných útvarov a súčasné potenciálne prebratie výkonov cestnej dopravy na železničnú môže prispieť k redukcii ohrozenia kultúrnych pamiatok vibráciami a emisiami.	Opatrenia sú navrhované v rámci jednotlivých projektov.
Materiálne zdroje	0	Realizácia projektov bude pravdepodobne časovo rozložená, kumulatívne vplyvy sa neočakávajú.	Nové ložiská surovín vopred posúdiť v procese EIA.

Región: Západné Slovensko		Oblasť: Bratislava	
<p>Východiská hodnotenia: Záujmové územie je definované územím hlavného mesta SR Bratislava. Na území mesta sú navrhované veľké projekty Modernizácia železničného uzla Bratislava, Nosný Systém MHD Bratislava, 2. Etapa Bosáková – Janíkov dvor. Bratislavský železničný uzol je významným dopravným priestorom, v ktorom sa stretávajú hlavné koridorové železničné trate SR č. 110, 111, 120, 130, 132. Uvedené trate vytvárajú radiálne orientovaný systém s centrom Bratislave. Okrem aktivít rozvoja železničnej infraštruktúry a VOD sa v oblasti dlhodobu pripravuje realizácia úsekov diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7. V návrhu ÚP VÚC BSK je zahrnutá aj rýchlostná cesta R1 a v dlhodobom výhľade aj realizácia tzv. Stredného bratislavského okruhu. V návrhu ÚP VÚC je konkretizované aj vedenie širokorozchodnej trate.</p> <p>Bratislavsko-trnavské ťažisko osídlenia je spolu s nitrianskym ťažiskom klasifikované ako polycentrická sústava medzinárodného významu, pričom jej cezhraničné väzby s Viedňou a Györom posúvajú význam tejto celej sústavy na medzinárodnú až európsku úroveň. Okrem rozvinutých sektorov priemyslu a služieb je bratislavsko-trnavsko-nitrianska aglomerácia priestorom s vysokým potenciálom rozvoja kvartérnych aktivít. Sieť nosného systému v Bratislave budú tvoriť dve radiálne a dostredne vedené trasy: trasa A, ktorou je trasa Predmestie (Rača) - Dúbravčice (Dúbravka) a trasa B, ktorou je trasa Janíkov dvor (Petržalka) - Ružinov. Predmetná trasa B NS MHD rieši prepojenie mestskej časti Bratislava - Petržalka koľajovou dopravou v koridore Jantárovej ulice s prechodom cez Dunaj, cez zrekonštruovaný Starý most. Mesto Bratislava za NS MHD považuje skvalitnenie koľajovej dopravy v trasách súčasnej električky v rozchode 1000 mm. Zároveň je potrebné zabezpečiť kvalitnú koľajovú dopravu MHD na území mesta použitím rozchodu 1435 mm, s jej zapojením do regionálnej železničnej siete a s možnosťou deklarácie dlhodobého a postupného prechodu z 1000 mm na 1435 mm. Predpokladá sa, že doba postupného prechodu môže byť i v dlhšom časovom horizonte (závisí od stratégie prestavby) a preto sa uvažuje v dlhšom prechodnom období s používaním oboch rozchodov v čase zodpovedajúcom technickej životnosti zostávajúcej časti zariadení dráhy a vozidiel.</p> <p>Stavba NS MHD Bratislava, 2. Etapa Bosáková - Janíkov dvor rieši dopravnú infraštruktúru - električkovú trať Nosného systému mestskej hromadnej dopravy medzi Bosákovou ulicou a lokalitou Janíkov dvor v mestskej časti Bratislava Petržalka, vrátane nadväzujúcich a súvisiacich cestných komunikácií a nového depa. Stavba priamo nadväzuje na projekt električkovej trate Šafárikovo námestie - Bosáková ulica a vytvára s ňou jeden prevádzkový celok. Rozhranie oboch stavieb je v staničení trate km 2,000 za zastávkou Bosáková. Stavba končí v Janíkovom dvore v km 6,362. Dĺžka stavby je 4,362 km.</p> <p>Doplňkový a nadväzujúci systém nosného systému MHD tvoria prímestské vlaky na jestvujúcich železničných tratiach uzla Bratislava a sieť autobusových, trolejbusových a električkových liniek. V rámci projektu modernizácie železničného uzla Bratislava sú pripravované realizácie projektov ktoré by mali prispieť k vzájomnej prepojenosti a synergii hromadnej prepravy osôb na území mesta, ale aj jeho regionálneho spádového územia. V železničnej doprave ide o projekty: IDS Bratislava, realizácia, Modernizácia železničnej trate v úseku Predmestie - Rača, PD a realizácia, Železničné zapojenie letiska M.R. Štefánika - rekonštrukcia železničného mosta pri Novom Meste, realizácia, Bratislava hl. stanica - Bratislava Nové Mesto, zdvojkofajnenie trate, Vybudovanie prestupového bodu BA Vinohrady - BA-Predmestie, PD a realizácia, Zapojenie Letiska M.R.Štefánika - dopravovanie PD a realizácia, Vytvorenie podmienok interoperability v uzle Bratislava, realizácia.</p>			
Aspekt	Hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
Obyvateľstvo	+2	<p>Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry má priaznivý vplyv na obyvateľstvo zlepšením dopravných služieb v módoch mestskej hromadnej a železničnej dopravy. Kumulatívny prínos projektov železničnej a mestskej hromadnej dopravy bude mať na prostredie pozitívny vplyv ak budú rešpektované všetky relevantné väzby medzi fungovaním železničnej regionálnej dopravy osôb a mestskej hromadnej dopravy osôb na území hlavného mesta. Projekty v sebe nesú výraznú ambíciu posilnenia funkčnosti hromadných preprav osôb v dopravnom organizme hlavného mesta.</p> <p>Rozmiestnenie železničných staníc a zastávok Bratislava hlavná stanica, Bratislava Nové Mesto, Bratislava východ, Bratislava Vajnory, Bratislava ÚNS, Bratislava Petržalka, Bratislava Lamač, Bratislava Rača, Bratislava Predmestie, Bratislava Filiálka predstavuje rozsiahly potenciál v preprave osôb v meste. Účelom systému Bratislavskej integrovanej dopravy (BID) bude prevádzkovať existujúce i doplnené stanice a zastávky na jestvujúcich a nových železničných tratiach - funkčne previazané so systémom MHD - tak aby systémy prepravy osôb fungovali koordinovane a zabezpečovali efektívnu dopravnú obsluhu mesta vrátane jeho regionálneho spádového územia.</p>	Vzhľadom na extrémne nepriaznivú dopravnú situáciu v hlavnom meste Bratislava, ktorá sa prejavuje každodennou tvorbou kongescií, hlavne v čase špičiek, odporúčame posilniť funkciu VOD zvýšením alokácií.

Aspekt	Hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
Ľudské zdravie	+1	Realizácia projektov rozvoja dopravnej infraštruktúry má za cieľ riešiť nepriaznivú dopravnú situáciu v aglomerácii Bratislavy. Realizáciou cieľa sa dosiahne zníženie tvorby na území mesta, zníženie úrovne hluku a zníženie dopravnej nehodovosti, čo sú faktory ovplyvňujúce ľudské zdravie.	Nie sú
Ovzdušie a klíma	+1	Modernizácia železničnej infraštruktúry v území vytvára priaznivé podmienky pre presun dopravy z cestnej na železničnú, a projekty VOD podporujú vyššie využívanie VOD namiesto osobnej dopravy, čo môže priaznivo vplývať na produkciu emisií, vrátane skleníkových plynov.	Nie sú
Pôda a geológia	0	Projekty zaradené do OPII majú zanedbateľné nároky na pôdu a nezasahujú do žiadneho nestabilného územia.	Nie sú
Voda	0	Jednotlivé projekty môžu ovplyvňovať kvalitu a režim podzemných vôd. Kumulatívne pôsobenie projektov sa nepredpokladá.	Nie sú
Ochrana prírody		Kumulatívne vplyvy sa nepredpokladajú.	Nie sú
Natura 2000	-1	Projekty modernizácie železničného uzla do území Natura 2000 nezasahujú. Problematiku konfliktov s územiami Natura treba riešiť pri niektorých z pripravovaných projektov, predovšetkým diaľnice D4. Pri jej realizácii dôjde aj ku kumulatívnym vplyvom - takýto vplyv bol identifikovaný v súvislosti s návrhom širokorozchodnej trate. Podľa návrhu ÚP regiónu BSK by táto trať mala prekonávať ÚEV Biskupské luhy a CHVÚ Dunajské luhy v súbehu s diaľnicou D4.	Vyhodnotiť kumulatívne vplyvy na územia Natura 2000 pri príprave projektu širokorozchodnej trate.
Krajina	0	Kumulatívne vplyvy sa nepredpokladajú.	Nie sú
Kultúrne dedičstvo	0	Nepriaznivé kumulatívne vplyvy projektov na prvky kultúrneho dedičstva sa nepredpokladajú, zníženie intenzity cestnej dopravy môže prispieť k redukcii ohrozenia kultúrnych pamiatok vibráciami a emisiami.	Nie sú
Materiálne zdroje	0	Kumulatívne vplyvy sa nepredpokladajú.	Nie sú