

Közérthető összefoglaló
Környezeti és társadalmi hatásvizsgálat
M6-M60 Autópálya, Magyarország

TARTALOMJEGYZÉK

1	<i>BEVEZETŐ</i>	2
2	<i>A PROJEKT LEÍRÁSA</i>	3
2.1	<i>AZ AUTÓPÁLYA FŐBB JELLEMZŐI</i>	3
2.2	<i>FIGYELEMBE VETT ALTERNATÍVÁK</i>	5
3	<i>FŐ KÖRNYEZETI ÉS TÁRSADALMI KÉRDÉSEK</i>	6
3.1	<i>TALAJ ÉS TALAJVÍZ</i>	6
3.2	<i>FELSZÍNI VIZEK</i>	6
3.3	<i>LEVEGŐMINŐSÉG</i>	7
3.4	<i>ZAJ ÉS REZGÉS</i>	7
3.5	<i>ÖKOLÓGIA</i>	8
3.6	<i>TÁJKÉP</i>	8
3.7	<i>ÉPÍTETT KÖRNYEZET</i>	9
3.8	<i>HULLADÉKGAZDÁLKODÁS</i>	9
3.9	<i>RÉGÉSZET ÉS KULTÚRÁLIS ÖRÖKSÉG</i>	9
3.10	<i>TÁRSADALOM ÉS GAZDASÁG</i>	10
3.11	<i>TÁRSADALMI KONZULTÁCIÓ ÉS KÖZZÉTÉTEL</i>	11
3.12	<i>KÁRENYHÍTÉS ÉS FIGYELEMMEL KÍSÉRÉS</i>	12
4	<i>INFORMÁCIÓFORRÁSOK</i>	14

BEVEZETŐ

Az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) az M6-os autópálya 4-es és 6-os szakaszának Szekszárd-Bóly, valamint Bóly és Pécs közötti szakaszának (a továbbiakban "Projekt") finanszírozását tervezi.

Az EBRD Környezeti Politikájával összhangban a projektet az A/0 osztályba sorolta, amely környezeti és társadalmi hatásvizsgálat elvégzését vonja magával (KTHV).

Az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) megbízta ERM-et hogy végezze el az M6-M60 autópálya project környezeti és társadalmi hatásainak felülvizsgálatát. A környezeti hatásvizsgálatot és annak kiegészítéseit a UNITEC '83 végezte 2003-2004 folyamán. Az ERM a projekt társadalmi hatásainak áttekintését végezte el 2007 decemberében. Ez a jelentés a projekt főbb környezeti és társadalmi hatásait foglalja össze.

2 A PROJEKT LEÍRÁSA

2.1 AZ AUTÓPÁLYA FŐBB JELLEMZŐI

Az M6-M60 autópálya gyors kapcsolatot fog teremteni a magyar főváros és az autópálya mellett fekvő jelentősebb városok, így Paks, Szekszárd, Mohács and Pécs között, továbbá közvetlen és gyors összeköttetést teremt Horvátországgal.

A jelenlegi projekt az M6 autópálya következő két szakaszát öleli fel:

- **4-es szakasz Szekszárd és Bóly között (M6).** Hossz:: 49 km, 2x2 sávós autópálya 5 csomóponttal.
- **6-os szakasz Pécs (déli kijárat) és Bóly között (M60).** Hossz:: 30,2 km, 2x2 sávós autópálya 4 csomóponttal.

A projekt előkészítéséért és felügyeletéért a “Nemzeti Infrastruktúra Zrt.” (a továbbiakban NIF) felelős, amely egy állami tulajdonú projekt menedzsment vállalat budapesti székhellyel.

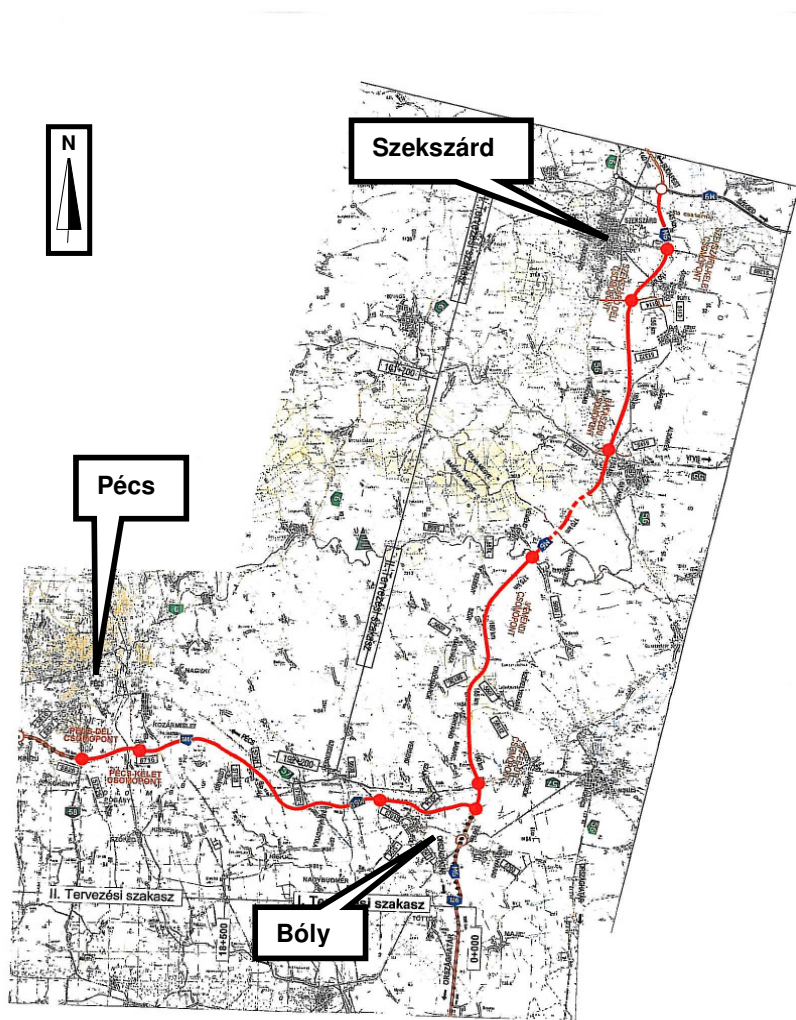
A teljes M6-M60 autópálya előirányzott működésbe helyezési dátuma 2010 tavasza.

Az M6-M60 autópálya-szakasz főbb tervezési jellemzői a következők:

- A szakasz 79,2 km hosszú lesz;
- Az autópálya kétsávós osztottpályás úttesttel (4.0m x 3.75m) és betonozott útpadkákkal (2.0m x 3.0m) készül, melyek vészhelyzeti célokat szolgálnak;
- 9 új csomópont;
- 4 alagút (egyenként 1331m, 399m, 865m, 418m hosszúságúak);
- 47 épített szerkezet;
- 5 pihenőhely; és
- 2 autópálya mérnökség Bátaszeknél és Pécsudvarnál.

Az M6-M60 autópálya az észak-dél-európai autópálya hálózat része lesz. Az autópálya mezőgazdasági területeken, erdőkön és lápos területeken halad keresztül. Az M6-M60 autópálya nyomvonalát az 1. ábra mutatja alább.

1. ábra Térkép az M6-M60 autópálya nyomvonaláról



2004-2005-ben a kormányzati szervek kiadták a szükséges környezetvédelmi és építési engedélyeket a magyar jogszabályoknak megfelelően.

A Magyar Köztársaság Gazdasági És Közlekedési Minisztériuma, mint Szerződő hatóság (a „Minisztérium”) pályázati felhívást adott ki 2007. áprilisában a projekt 4-es és 6-os szakaszának koncessziós alapon történő megtervezésére, megépítésére, finanszírozására és működtetésére („DBFO”).

A pályázati eljárás 2007 november 21-én fejeződött be, a Magyar Parlament a jóváhagyta a *Mecsek Autópálya Konzorcium Zrt* megbízását az autópálya megtervezésére, megépítésére, finanszírozására és működtetésére. A nemzetközi konzorciumnak a következő cégek tagjai: Strabag AG, Colas S.A., Bouygues Travaux Publics S.A., John Laing Infrastructure Limited, és Intertoll-Europe Zrt.

2.2

FIGYELEMBE VETT ALTERNATÍVÁK

Alternatív útvonalokról és a projekt társadalmi-gazdasági hatásairól előzetes tanulmányok készültek 1998—1999-ben. A projekt kezdeti tervezési fázisában három alternatíva készült a Szekszárd-Bóly szakaszhoz és két alternatíva a Pécs-Bóly szakaszhoz.

1999-ben előzetes környezeti hatás tanulmány készült az autópálya Dunaújváros és a horvát határ közötti szakaszára (amelybe beletartozik a jelen tanulmány által vizsgált két szakasz is).

Társadalmi egyeztetés és a kormányzati hatóságok vizsgálatai alapján végül 2002-ben egy útvonal került kiválasztásra részletes környezeti hatástanulmány elkészítésére. Külön környezeti hatástanulmány készült 2003-ban a 4-es szakaszra (Szekszárd-Bóly) és 2004-ben az M60-as szakaszra (Bóly-Pécs).

A részletes hatástanulmányokról további társadalmi konzultációkra került sor 2003-ban és 2004-ben. A környezetvédelmi engedélyeket 2004-ben adták ki. A későbbiekben még módosultak a tervek és a projektbe bekerült négy alagút Vemend térségében, egy híd Pécs és Bóly között, valamint néhány kisebb útvonal módosítás. Ezekre a módosításokra is készültek hatásvizsgálatok és a kiegészített hatástanulmányokat mindkét szakaszra 2004-ben nyújtották be. A végső útvonalra vonatkozó környezetvédelmi engedély 2006-ban került kiadásra.

3 FŐ KÖRNYEZETI ÉS TÁRSADALMI KÉRDÉSEK

3.1 TALAJ ÉS TALAJVÍZ

Az autópálya által érintett területek leginkább mezőgazdasági területek. A természetes körülményeket nagymértékben felszámolta az érintett régiókban az intenzív mezőgazdálkodás.

Az új autópálya nem lesz kedvezőtlen hatással a mezőgazdasági öntöző rendszerekre.

A négy tervezett alagút nem fogja a mezőgazdasági területhasználatot befolyásolni, mivel a meglévő növényzetet zavartalanul hagyja, így ezáltal nem fejt ki jelentős befolyást a talajra. A kiválasztott alagútépítési módszer a jelenleg elérhető legjobb technológia, amely Ausztriában került kifejlesztésre, és amely hatékonyabb építést tesz lehetővé és kevesebb zavaró hatással jár, mint a korábban Magyarországon használt megoldások.

Az autópálya térségében a talajvíz nem tekintendő nagy érzékenységűnek és a kivéve a szekszárdi térséget, illetve a Gemenci Természetvédelmi Területet. A hatástanulmányok azt vetítik előre, hogy a talajvízre nézve nem lesznek káros hatásokból eredő kockázatok. Az érzékeny területek védelmére ezen területek közelében az autópályát egy „félleg zárt” módon kell megépíteni. Ez azt jelenti, hogy az autópályáról lefolyó esővizet burkolt felszínen vezetik el, biztonságos távolságban a vízfolyásoktól és a talaj felső rétegétől. Ezen túlmenően, az autópályáról származó közvetlen szennyeződés elkerülésére különleges védőkerítést fognak alkalmazni.

A megfelelő védőintézkedések végrehajtását az építkezés alatt nyomon fogják követni. A működés során a védőeszközök karbantartását fogják elsősorban nyomon követni.

3.2 FELSZÍNI VIZEK

Az M6-M60 javasolt nyomvonala közelében hat tó és víznyerő hely található., továbbá több, mint 40 állandó vagy ideiglenes vízfolyás, melyek mindegyike a Duna folyó vízgyűjtő területéhez tartozik.

Az autópálya – az esővizek mesterséges akadályaként – mérsékelten módosítani fogja a terület vízrajzát. Ennek ellenére a négy alagút nem fogja jelentősen módosítani a felszíni vizek lefolyását, amely egyike az alagutak kedvező környezeti jellemzőinek. A környezeti hatástanulmányok azt valószínűsítik, hogy a terület vízrajzában nem lesznek jelentős változások.

A javasolt autópálya nyomvonal 8 vízfolyást keresztez majd. A kereszteződésekbe hidakat, illetve a vízfolyások nyomvonalának megváltoztatását tervezik. A kereszteződő szakaszok építkezése alatt megelőző környezetvédelmi intézkedéseket fognak alkalmazni a szennyezések elkerülésére.

Az autópálya működése során az esővíz összegyűjtésre és előkezelésre kerülnek a befogadóba bocsátás előtt. A működtetés időszakára terv fog készülni a kibocsátott vizek minőségének nyomon követésére.

3.3 LEVEGŐMINŐSÉG

Levegőminőségi mérések kerültek elvégzésre a környezeti hatásvizsgálatok során. Ezek nem mutattak határértékek feletti légszennyezést.

Az autópálya építése során megnövekedhet a porterhelés, amely kellemetlenségeket okozhat az anyagnyerő helyek és az építési területek közelében. Azért, hogy a porterheléssel érintett emberek számát csökkenteni lehessen, a szállítási útvonalak körültekintően lesznek kijelölve. Ezen kívül a legjobb ipari gyakorlati tapasztalatokat is alkalmazzák, hogy az építési tevékenységekből származó poremissziót megfelelő szinten tartsák.

Az autópálya elkészültével a környező településeken, a 6-os, 61-es és 57-es út közelében és mentén élő emberek javát szolgálja majd a légszennyezés csökkenése, amely az említett utak forgalomterhelésének eredményeképp valósul meg.

A monitoring terv szerint a levegő minőségét is ellenőrizni fogják az autópálya működése során.

3.4 ZAJ ÉS REZGÉS

Jelenleg nincsenek jelentős zajforrások az új autópálya építésére kijelölt területen.

Több zajkibocsátást figyelő pont van az M6-M60 nyomvonalán tervezve.

A környezeti hatásvizsgálat azt jelzi előre, hogy az autópálya nappal nem okoz nagyobb zajt 65 dB(A)-nél (illetve 60 dB(A)-nél a védett területek esetében), és éjjel 55 dB(A)-nél (50 dB(A)-nél a védett területek esetében), amely magyar jogszabályok követelményeinek megfelel.

Több (mintegy 4 méter magas) zajgátló/zajvédő fal lesz kihelyezve a zajszint csökkentésére azokon a területeken, ahol a települések közel esnek az autópálya nyomvonalához. A konkrét helyszínek zajmérések és társadalmi egyeztetések nyomán lesznek kijelölve. Továbbá, a zajhatások mérséklésére egy faültetési programot is ki fognak dolgozni.

A 6-os, 61-es és 57-es út közelében és mentén élő emberek javát szolgálja majd a zaj csökkenése, amely az említett utak forgalomcsökkenésének eredményeképpen valósul meg.

Az építkezés ideje alatt intézkedések történnek majd a zaj- és rezgésterhelés csökkentésére, emellett a munkaidő a nappali időszakra lesz korlátozva.

3.5

ÖKOLÓGIA

Ökológiai tanulmány készült az érintett területekről, és élőhely vizsgálatok is történtek az Általános Nemzeti Élőhely Meghatározási Rendszer szerint.

A javasolt nyomvonal nem keresztez semmilyen országos jelentőségű természetvédelmi területet a NATURA 2000 területekhez tartozó Szekszárd-Séd patakon kívül, amelyet Szekszárd közelében keresztez. A Gemenci Természetvédelmi Terület mintegy 10km-re esik a nyomvonalától. Néhány helyileg fontos természetvédelmi terület szintén létezik az autópálya közelében.

Az M6-M60 autópálya mérsékelten módosítani fogja a környező élőhelyeket. A környező élőhelyek, növény- és állatvilág egymás közötti megszokott transzferje korlátozódhat. Az autópálya mentén a vegetációban és a mikroklimatikus viszonyokban változások várhatók. A zajból, forgalomból és emberi tevékenységből eredő zavarási tényezők szintén valószínűsíthetőek.

Az alagutak környékén lévő élőhelyek kevesebb, a fentiekben említett negatív hatást fognak elszenvedni. Az alagutak segítik megelőzni az élőhelyek feldarabolódását és a zajképződést, valamint más általánosságban negatívnak nevezhető ökológiai változásokat.

Több műszaki megoldás kerül alkalmazásra – mintegy 30 vadátjáró, 25 hullók vonulását segítő aluljáró, illetve huszonkét viadukt a természeti területeken – hogy a növény- és állatvilágot érő negatív hatások minimális szinten maradjanak.

3.6

TÁJKÉP

Az M6-M60 autópálya egy lineáris képződményt formál a tájképbe, mely a jelenleg létező tájképet megváltoztatja.

Az építés során a tájképet érintő hatásokat természetes és mesterséges falakkal csökkentik, melyek a lakó és turista övezetek védelmét szolgálják. Néhány további tájképi látványt befolyásoló tényező minden valószínűség szerint előfordulhat, de ezek csak ideiglenesek lesznek.

A tervezett nyomvonal főleg mezőgazdasági területeken halad keresztül. A tájkép karakterisztikája pedig általában dombos és sík vidék.

Az autópálya által, annak működése során a tájképre gyakorolt negatív hatást növényzet ültetésével fogják csökkenteni. Az alagutak nem gyakorolnak jelentős negatív vizuális hatást a tájképre, kivéve azok be- és kilépő végei.

3.7 *ÉPÍTETT KÖRNYEZET*

A tervezett és tárgyalt M6-M60-as autópálya-szakasz főleg mezőgazdasági területeket érint, de van néhány kisebb település is a tervezett nyomvonal mentén.

Az új autópálya egyik fő hatása a mezőgazdasági területek szétválasztása.

Körülbelül 90%-a az útvonalnak jelenleg mezőgazdasági használatban lévő, főként szántó és gyümölcsös területen halad át. Ezek a területek az építkezés nyomán elvesznek. Egy tárolóépület, egy sertésfarm és néhány hétvégi ház kivételével más épület nem kerül lebontásra. A mezőgazdasági területek szétválasztásával járó hatást csökkentendő, felül- és aluljárók épülnek. A gazdasági károkért az érintettek kompenzációban részesülnek (ld. még alább a 3.10 fejezetet)

Az építés a mezőgazdasági területek művelését várhatóan zavarni fogja, azonban ezek csak ideiglenes hatások.

3.8 *HULLADÉKGAZDÁLKODÁS*

Az építkezés alatt a hulladékok felügyelete és elhelyezése elsődleges fontosságú.

Az építő vállalat felelős az építési területek megtisztításáért. Az építkezés alatt elvégzett karbantartási munkák veszélyes hulladékot eredményezhetnek, mint például fáradt olaj, olajjal szennyezett talaj vagy festékmарadék. Ezeket a hulladékokat az építő cég gyűjti össze és helyezetteti el a megfelelő hulladékártalmatlanító létesítményben.

Az autópálya kezelő lesz a felelős az autópálya mellett, pihenőhelyeken és az autópálya mérnökségeknél keletkező hulladékok gyűjtéséért.

3.9 *RÉGÉSZET ÉS KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG*

Régészeti feltárás történt, hogy a kulturális szempontból jelentős leleteket azonosítani lehessen, melyek az M6-M60 autópálya építése során veszélybe kerülhetnek. A feltárás által felszínre hozott leleteket a tervezett nyomvonalról eltávolították. Nemzetközi jelentőségű lelet volt egy bronzkori temető, amely

maga nemében a legrégebb és legnagyobb temető Európában. A régészeti feltárás a magyar törvényeknek megfelelően történt és teljesen befejeződött.

Az építési munkákat régészek fogják figyelemmel kísérni, így bármilyen további lelet azonosítható és begyűjthető az építkezés során.

3.10 TÁRSADALOM ÉS GAZDASÁG

Az M6-M60 autópálya várható társadalmi hatásai összességében pozitívnak mondhatóak. A gazdasági fejlődést kedvezően érintő hatások, így több munkahely, kedvezőbb kereskedelmi lehetőségek, várhatóak az érintett közösségek, különösen Pécs szempontjából. Azok a települések, melyek jelenleg szenvednek a 6-os főút erős forgalmától, szintén kedvező hatásokat élvezhetnek majd az autópálya megépülésével.

Az autópálya nyomvonala elkerüli a lakott területeket, ezért a zaj és a rossz levegőminőség okozta tényezők nem fogják az ott élőket érinteni.

Az építkezés ideje alatt kedvezőtlen környezeti hatások érik majd a környező lakóközösségeket, különösen az építkezéssel járó szállítási folyamatok, a helyi bekötő utak használati, építési bázishelyek, és az anyagnyerő helyeken végzett robbantások révén. Ezek a hatások azonban csak ideiglenesek lesznek, és hatásaikat a Társadalmi és Környezeti Akciótervnek megfelelően figyelemmel kísérik és azok csökkentésére törekszenek. Az építkezés munkalehetőséget teremt a helyi közösségeknek.

Az autópálya alatt és fölött 89 átkelőpont kerül kialakításra (helyi és regionális közlekedési utak, vasútvonalak, vadon élő állatok, természetvédelmi területek, vízvezetékek számára), hogy a kedvezőtlen szegregáló hatásokat csökkenteni lehessen.

A megbízott építési fővállalkozótól elvárt, hogy tartja magát a magyar munkajogi előírásokhoz, amelyek megfelelnek az EBRD politikájának és az IFC Munkahelyi Egészség és Biztonsági Útmutatója, valamint a „Magánszektor projektek társadalmi aspektusainak jó gyakorlata” (Good Practice on Social Dimensions of Private Sector Projects) előírásainak.

Az autópálya nyomvonala nem halad keresztül lakott területeken, ezért nem volt szükség háztartások áttelepítésére. Közel 2000 helyrajzi számon bejegyzett mintegy 30 ha földterület kisajátítására volt szükség. 2007 decemberére az ingatlanok 89.7%-a kisajátításra került.

A földtulajdonosok pénzügyi kártérítésben részesültek a kisajátított területekért. A befejezett kisajátítások 80%-a esetében az állam és földtulajdonos megállapodott a vételárról. Az esetek 20%-ában a kisajátítást a Közigazgatási Hivatal hajtotta végre. A folyamat minden szakaszában

panasztételi és fellebbezési lehetőségek voltak biztosítva a magyar jogszabályoknak megfelelően.

A kisajátítási és kárpótlási folyamat a magyar jogszabályok alapján kidolgozott kisajátítási program szerint zajlott. A kártérítés mértékét az ingatlan újra előállítási értéke alapján határozták meg, amely összhangban van az Egyenlítői Alapelvekkel (Equator Principles) és Világbank Kényszerű áttelepítésről szóló 4.12 számú irányelvével.

3.11 TÁRSADALMI KONZULTÁCIÓ ÉS KÖZZÉTÉTEL

A projekt-orientált menedzsment keretrendszerben a *Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.* elsődleges feladata a társadalmi konzultáció és a tanácsadás. A Zrt. szükség esetén ugyancsak részt vesz közvetlen tanácskozásokon, ahogyan meghatározza a felelős tervezők és építők feladatait hatósági előírások betartásán túl a rájuk vonatkozó szerződéseikben.

A projekt tervezési fázisában a társadalmi konzultáció és információ közzététel számos eszközt alkalmaztak. A jogszabályi háttér által vezérelve a konzultációk főleg az autópálya közvetlen környezeti hatásaira koncentráltak és csak kisebb mértékben érintették a társadalmi és gazdasági hatásokat.

A kezdeti tervezési időszakban az egyeztetések elsősorban az önkormányzatokkal történtek. A környezeti hatásvizsgálat érvényes szabályai szerint közmeghallgatásokat tartottak a részletes környezeti hatástanulmányok elkészülte után.

3.1 táblázat: Nyilvános konzultációk helyszínei

Konzultáció	Helyszín	Időpont
<i>M6 Pécsre vezető szakasz</i>		
RKHV nyilvános meghallgatás	Pécs	20.10.2004
RKHV nyilvános meghallgatás	Pécs	24.11.2004
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Bicsérd, Polgármesteri Hivatal	17.05.2004
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Szentlőrinc, Polgármesteri Hivatal	08.06.2004
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Királyegyháza, Polgármesteri Hivatal	08.06.2004
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Szabadszentkirály, Polgármesteri Hivatal	04.05.2004
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Szajk, Polgármesteri Hivatal	04.09.2003
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Belvárdgyula, Polgármesteri Hivatal	22.09.2003
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Kozármislény, Polgármesteri Hivatal	01.10.2003

Konzultáció	Helyszín	Időpont
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Pellérd, , Polgármesteri Hivatal	22.10.2003
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Pécs, , Polgármesteri Hivatal	05.11.2003
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Szentlőrinc, Polgármesteri Hivatal	01.10.2003
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Mohács, Polgármesteri Hivatal	30.10.2003
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Erzsébet Inn, Bóly	15.02.1999
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Pécs, Polgármesteri Hivatal	26.05.1999
<i>M6-os szakasz, Szekszárd és az államhatár között</i>		
RKHV nyilvános meghallgatás	Bátaszék	18.10.2004
RKHV nyilvános meghallgatás	Bóly	14.10.2004
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Szentlőrinc, Polgármesteri Hivatal	08.10.2003
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Szentlőrinc, Polgármesteri Hivatal	08.10.2003
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Bóly, Polgármesteri Hivatal	22.10.2003
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Decs, Polgármesteri Hivatal	15.06.2004
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció	Bátaszék, Polgármesteri Hivatal	19.05.2004
Helyi önkormányzattal folytatott konzultáció,	Bátaszék, Polgármesteri Hivatal	25.10.2006

A társadalmi párbeszédet az építés és működtetés során egy széleskörű folyamatleírás fogja elősegíteni az Interneten és a helyileg településeken. A tervezett akciók és azok sorozata és a személyek adatai, akikhez szükség esetén fordulni lehet, a nyilvánosság számára elérhető lesz.

3.12

KÁRENYHÍTÉS ÉS FIGYELEMEL KÍSÉRÉS

Az autópálya tervei már magukban foglalják a kárenyhítés elemeit. A tervek tartalmazzák az érzékeny vízbázisok védelmét, továbbá alagutak építését.

Az építkezés alatt kárenyhítő intézkedések kerülnek alkalmazásra, hogy csökkentsék a zaj és a levegőre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat. Ez a szállítási útvonalak, építőanyag lelőhelyek, anyagnyerő helyek, autópálya-mérnökségek helyeinek körültekintő kiválasztásából áll, amely a kiválasztott építési vállalkozó feladata.

A működés káros hatásait csökkentő intézkedések közé tartozik még a zaj és látványtakaró falak építése a lakó- és pihenőövezetekben.

A Környezetvédelmi és társadalmi akciótervben leírtaknak megfelelően a kárenyhítő intézkedések megfelelőségét nyomon fogják követni. Az autópálya mentén levegő és zajvédelmi monitoring rendszereket terveznek üzemeltetni.

4

INFORMÁCIÓFORRÁSOK

Az ebben az összefoglalóban található információk a következő forrásokból származnak:

- (i) M6-M60 autópálya részletes környezeti hatásvizsgálata - Szekszárd-Bóly, Bóly-Pécs szakaszok,
- (ii) műszaki tervek, és adatok melyeket közvetlenül a NIF bocsátott rendelkezésre, valamint
- (iii) interjúk, melyeket a NIF munkatársaival illetve alvállalkozóival készítettünk..

Az átnézett dokumentumok és feljegyzések részletes listáját kérés esetén rendelkezésre bocsátjuk.