

AZ ÉRINTETT FÉL ÉRTESÍTÉSE A TERVEZETT TEVÉKENYSÉGRŐL
EGYEZMÉNY A KÖRNYEZETI HATÁSOK ELBÍRÁLÁSÁRÓL
ORSZÁGHATÁRON ÁTTERJEDŐ KONTEXTUSBAN



Komárom és Révkomárom (Komárno) közötti új közúti Duna-híd megvalósíthatósági tanulmány, környezeti hatástanulmány, engedélyezési és kiviteli terv, támogatási kérelem elkészítése, az engedélyek megszerzése
Projekt kód: K013.01

Program cezhraničnej spolupráce Maďarská republika-Slovenská republika 2007-2013

Komárom-Révkomárom (Komárno) közötti közúti határhíd előkészítése
Príprava hranicného mosta medzi mestami Komárom-Komárno
HUSK/1101/2.4.2/0216



Objednávateľ:



Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

Objednávateľ:



Generálny projektant:

KONZORCIUM KOMÁROM - KOMÁRNO



Mérnöki Tervező és Tanácsadó ZRt.
H-1119 Budapest, Thán K. u. 3-5.



DOPRAVOPROJEKT, a.s., BRATISLAVA
832 03 Bratislava, Kominárska 2,4

Generálny riaditeľ:

MÁTYÁSSY László

Hl. inž. projektu:

MÁTYÁSSY László

Číslo zákazky:

113745

Riaditeľ divízie Bratislava:

Ing. Jozef HÁRVANČÍK

Hl. inž. projektu:

Ing. Ladislav NAGY

Číslo zákazky:

7767-00

AUGUSZTUS 2014

Az érintett fél értesítése a tervezett tevékenységről Egyezmény a környezeti hatások elbírálásáról országhatáron áterjedő kontextusban

I. A tervezett tevékenység adatai

A jelenleg Komárom és Révkomárom között üzemelő Erzsébet-híd, amit 1892-ben adtak át, már nem alkalmas a határon átmenő forgalmak lebonyolítására. A hídszerkezet elöregedett, szűk keresztmetszeti kialakítású és a hídhöz vezető közúthálózat kialakítása sem megfelelő. Kedvezőtlen a híd jelenlegi elhelyezkedése is, mivel az átmenő forgalmat a belvároson át vezeti, ezért célszerű egy városon kívüli átvezetés megépítése.

A tervezett beruházás célja a térségben a határátlépés lehetőségeinek bővítése, valamint a határokon átlépő forgalmak kivezetése Komárom és Révkomárom (Komárno) települések külterületére. Az új közúti híd projektjének sikeres megvalósulása kedvező változásokat hoz a határon átnyúló együttműködésben, a határ menti régiók gazdasági potenciáljának további fejlődése támogatásában és a környezet minőségének javulásában Komáromban és Révkomáromban. Az új híd kiépítésével jelentősen csökkenthető az átmenő forgalom a települések belterületi szakaszán, ezzel javítva a településeken élők helyzetét, életminőségét.

I.1 A Komárom - Komárno közötti új közúti Duna-híd építési előkészületeinek összefoglalója

2006. 09. - 2007. 01 között kidolgozták a Komárom - Komárno közötti új közúti Duna-híd építési tervezet dokumentációját (Konzorcium Komárno, DOPRAVOPROJEKT a.s. 2006).

Ezzel egyidejűleg a tervezett tevékenységre „Komárom - Komárno közötti új közúti Duna-híd” a T. t. 24/2006 sz. törvényével összhangban tervezetet dolgoztak ki, az értékelő jelentés részletességével (DOPRAVOPROJEKT a.s. 2006). A környezeti hatások értékelési folyamata alapján a T. t. 24/2006 sz. törvényével összhangban a tervezet javasolt változatára vonatkozóan a SZK Környezetvédelmi Minisztériuma kiadta a 5621/07-3.4/ml sz. Végső állásfoglalását (=környezetvédelmi engedély) 2007.7.17-én.

Az építkezésre vonatkozóan 2007.10.2-án kiadták az építmény terület-felhasználási 774/SÚ/07-BR-2. sz. engedélyét. Az építmény terület-felhasználási engedély meghosszabbítását 2011.10.21-én adták ki 2014.12.31-ig való érvényességgel.

A madárvilág feltérképezése alapján kidolgozták a NATURA 2000 rendszerre vonatkozó hatásbecslést az élőhelyek, a vadon élő állatok és növények védelméről szóló 92/43/EGK irányelv 6(3) és 6(4) cikkeinek rendelkezései alapján (SZK Állami Természetvédelem, 2014/04).

Az építési engedélyhez szükséges dokumentáció kidolgozásával kapcsolatban elkészítették a Tervezett tevékenység módosításáról szóló értesítést a környezeti hatásvizsgálatról szóló T.t. 24/2006 sz. törvény 8a melléklete alapján (2014/07).

I.2 A tervezett tevékenység jellegének adatai

A tevékenység típusa

A hídobjektum építése és üzemeltetése a kapcsolódó műtárgyakkal együtt.

A tervezett tevékenység szférája

Biztonságos, nagy kapacitású híd csatlakozás építése, amely megfelel a nemzetközi és belföldi közúti és vízi közlekedés követelményeinek.

A tervezett tevékenység leírása

Építési szakasz

Az építmény egyes részeinek javasolt műszaki megoldása alapján a következő munkamenetet feltételezzük:

- az építkezés helyének szabaddá tétele (bokrok és fák kivágása),
- termőtalaj (humusz) eltávolítása a tartósan és ideiglenesen elfoglalt területek felületéről,

- az építkezés egyes részeinek megvalósítása a munkálatok részletes ütemterve alapján, melyet az építkezés kivitelezője dolgoz ki.

101. építési objektum - Út az SZK és MK közötti államhatár és az I/63-as út között

Az SZK-MK határ és az I/63-as út közötti közút (I/64A út) C 11,5/80 kategóriában van megoldva Komárno területrendezési tervével összhangban. A közút pályaszintje a hídobjektumhoz kapcsolódik 3,0 % esésű szakasszal. Ezt követően a 2,154 km-nél -0,38%-os lejtésbe megy át, majd csatlakozik a körforgalomba (szintbeli, nem irányított) az I/63-as állami közúttal.

103. építési objektum - Körforgalom az I/63-as úton

A hídra felvezető útra csatlakozó kereszteződés (I/64A) az I/63-as közúttal körforgalomnak van tervezve (szintbeli, nem irányított). Az első szakaszban a körforgalom három ággal rendelkezik majd (a negyedik ág Komárno északi elkerülő útjának megépítését követően lesz csatlakoztatva (I/64 közút tervezett új nyomvonala).

A körforgalom megoldja az összes irány csatlakoztatását C 11,5/80 kategóriában. A körforgalom területén fokozatos sebességkorlátozást terveznek, max. 30 km/óra. A közutak körforgalomra való csatlakozását egy irányító sziget segítségével tervezik. A közút csatlakozásának szöge 90 °.

A körforgalom tervezett sugara 17,00 m, sávszélessége 4,50 m. A kereszteződés külső átmérője $D = 46$ m. A belső sziget és az úttest között 2,50 m széles gyűrű található, az úttesttől eltérő felületburkolással. A körforgalom kereszteződése 2,0 % merőleges lejtésű, és az út menti árokba, ill. szomszédos területekre vezeti el a vizet.

201. építési objektum - A mederhíd

a) A híd alapadatai STN 73 6200 szerint:

A híd jellemzői: közúton található Duna-híd 1770,6 fkm szelvényénél, a híd többnyílású (ötnyílású), egyszintes, felső hídpályával, mozdulatlan, álló, pályaszint függőleges sugarú domború lekerekítésű, merőleges híd, szabvány szerinti teherbírással, felfüggesztett acélgerendás, tömörgerincű, nyitott elrendezésű korlátozott szabad magassággal.

Áthidalás hossza:	598,090 m
A mezők fesztávolsága:	66,0+252,0+120,0+96,0+66,0
Az út úrszelvényének szélessége:	11,500 m
Az út úrszelvényének magassága:	4,800 m
A gyalogjárda úrszelvényének szélessége:	1,800 m
A gyalogjárda úrszelvényének magassága:	korlátlan
A kerékpárút úrszelvényének szélessége:	2,500 m
A kerékpárút úrszelvényének magassága:	korlátlan
A híd magassága:	23,608 m
Szerkezeti magasság:	2,869 m
Hajózási úrszelvény:	190,92 m x10,000 m
A híd teherbírása:	az STN EN 1990, STN EN 1991, STN EN 1998 szerint; egyúttal a hídnak meg kell felelni az „A” terhelési osztálynak a magyar ÚT 2-3.401 előírás szerint.

b) A műszaki megoldás

Duna medrében való alapozás: nagy átmérőjű cölöp segítségével feltételezzük. Az alapozás ilyenfajta módját javasoljuk alkalmazni a jobboldali támasszal és az összes pillérrel kapcsolatosan is. A bal parti támasz síkban lesz alapozva.

A mederhíd felszerkezete statikailag és szerkezetiileg egy dilatációs egészlet alkot jelentős építészeti hatással. Ötmezős felfüggesztett acél gerendahídról van szó konstans keresztmetszeti magassággal és szélességgel, kivéve a kerékpárút és gyalogos út csatlakozásánál kezdődő a VI. számú hídfő és az V. pillér közötti szakaszt, a gát és csurgalék csatorna között a Duna bal partján. A híd felszerkezetének legjellegzetesebb eleme a vízszintes tartógerenda mellett a körülbelül 94,5 m magas (a hídpálya felett) pilon, amely L betű formájú és amely a III-as támasz felett tornyosul. A legyezőszerűen elhelyezett kábelrendszer két síkban optimalizálja a belső erők eloszlását a két

legnagyobb mezőben (252,0 és 120,0 m). A pilon téglalap alakú keresztmetszete a külső oldalon le van kerekítve. A pilon belsejében szolgálati lépcső található. Ez a szolgálati lépcső biztosítja a pilon legfelső szintjén elhelyezett légi akadályt jelző fényekhez.

A fő tartógerenda két nyílt keresztmetszetű gerendából áll, acél ortotróp lemezzel. A tartógerendák vonalában a kábelek rögzítése a pályaszint fölött valósul meg. A kereszttartók tengelytávolsága 3,0 m, kábelrögzítés 24,0 m távolságokban van. A völgyemeneti oldalon a 2,4 m széles gyalogosjárdát konzolos kialakítású tartó támogatja, a hegymeneti oldalon a 3,1 m széles a kerékpárút van elhelyezve. A merevítőtartó teljes szélessége 20,40 m. A merevítőtartót a 4. és 5. sz. pillérekhez feszítőrudakkal rögzítik.

Tartozékok. A tartószervezet az alépitményre lesz elhelyezve kör alakú fazéksaruk segítségével. A fix saru a III. pilléren van elhelyezve. A dilatációs szerkezetek mozgáskapacitása ± 320 mm az I. sz. hídfőnél és ± 280 mm a VI. sz. hídfőnél. A híd vízelvezetését a vízelvezető rendszer és a keresztirányú csövezetek segítségével biztosítják a hosszirányú szennyvízcsatornába. A víz továbbá az I. és VI. számú hídfőkön keresztül lesz elvezetve. A hídfőkől kitorkolva a víz tovább a csövezetéken keresztül lesz elvezetve az olajgyűjtőbe. A hídpálya burkolata 130 mm vastagságú. Az út és a járdák között acél szalagkorlát és járdakorlát található. A járda korlát magassága 1200 mm és kerékpárút korlátjának magassága 1400 mm.

Kapcsolódó objektumok. A Duna bal partján két objektum van tervezve a kb. 7 m-es magasságkülönbség áthidalására: a gyalogosok számára felépített út a híd nyugati részében található és a kerékpárosok számára felépített út a keleti oldalról csatlakozik a gát és a csurgalék csatorna között. A biztonságos hajóforgalmat három objektum fogja biztosítani: nappali hajózási jelzések, éjszakai hajózási jelzések és radarjelzések. A közvilágítás biztosítja a híd teljeskörű üzemeltetését. A híd díszvilágítása a pilon megvilágításával ünnepi alkalmakként kiemeli a hídszerkezetet az éjszakai órákban.

A cél leírása és a tervezett tevékenység indoklása

Révkomárom (Komárno) városának közlekedése jelenleg az I/63-as Pozsony - Dunaszerdahely - Párkány úthoz kapcsolódik, melyhez a város központjában az I/64-es Nyitra - Érsekújvár - Ógyalla - Révkomárom út kapcsolódik és a Duna-hídon keresztül a határátkelőhely felé halad tovább a magyarországi Komárom városba. A II/573-as Vágsellye - Gúta - Révkomárom irányú út a város nyugati részébe torkollik. A város tágabb közlekedési kapcsolatai megfelelőek, azonban területi szempontból az egyetlen határátkelőhely - Duna-híd miatt korlátozottak. Jelenleg az alapvető közúttrendszerét erősen befolyásolja az átmenő forgalom.

Komárom város fő közlekedési tengelyét az 1. és a 13. sz. I. osztályú utak alkotják. Az 1. sz. út nyugat – keleti irányban halad (Győr – Esztergom) a városközponton keresztül, Almásfüzitőnél a 10. sz. útként Tata irányába tér le. A 13. sz. út az észak-déli irányú összekötő úton halad keresztül, az 1. sz. komáromi út és a 81. kistérségi út között. Az 1. és a 13. sz. utak városon keresztüli vezetése közlekedési és ökológiai szempontból is tarthatatlan. Komáromtól délre halad el a szupraregionális M1-es Bécs – Budapest közlekedési útvonal, amely egyúttal az E60-as és E75-ös európai útvonalak szerepét is betölti.

A közlekedési előrejelzés egyre nagyobb forgalomnövekedésről beszél a bevásárlóközpontokkal és a munkahelyi ingázással kapcsolatban. Révkomáromban a közeljövőben ipari park építésével számolnak a Pozsonyi utcától délre, Komáromban IPARI PARK működik, ahol kb. 7000 dolgozót foglalkoztatnak. Hasonlóan feltételezhető Révkomárom központjának Órsújfaluval (Nová Stráž) való fokozott közlekedési összekötése. A Komárom és Révkomárom közötti teljes határon átnyúló forgalom napjainkban egyetlen hídon valósul meg, amely csak részben felel meg a közúti forgalom követelményeinek. A határátkelőhely jelenlegi állapota azt okozza, hogy a várakozó gépkocsik a városok úthálózatáig nyúlnak be, és mindkét város központi részein a közlekedés hatása tarthatatlanná válna.

I.3 A tervezett tevékenység térbeli és időbeli határainak adatai

Elhelyezés és a terület leírása

A tervezett tevékenység építkezése a Nyitrai Kerület, Komáromi Járás, Komárom város közigazgatási területén található. Az építmény és a kapcsolódó objektumok a Duna folyó fölött a Duna árterében vannak elhelyezve.

A mederhíd tervezésénél teljes mértékben figyelembe vették a hajózási feltételeket, a hajóutat semmilyen akadály (pillér) sem befolyásolja. A vízgazdálkodási viszonyokat is részletes elemzésnek vetették alá a hidraulikai kutatások során. A számítások feldolgozott eredményei alapján megbízhatóan arra a véleményre juthatunk, hogy az új közúti mederhíd, úgy, ahogy az idézett dokumentumok alapján megtervezték, nincs gyakorlatilag semmilyen hatása a vízfolyás medrében működő hidraulikus rendszerre mint egészre.

A tervezett tevékenység időkerete (pl. az építés és üzemeltetés kezdete és időtartama)

- Építés kezdete: 2016
 - Építés befejezése: 2018
- A híd üzemeltetésének befejezése: nincs meghatározva

Az építés folyamata

A kivitelezés folyamata jelenleg nem ismert, a szervezési tervet a Kivitelező készíti majd. A híd tervezőtől (Pont-Terv, Zrt; DOPRAVOPROJEKT, Rt) kapott adatszolgáltatás alapján jelenlegi ismereteink szerint a következőképpen képzelhető el a kivitelezés folyamata:

- a szlovák hídfő mögött épül egy 150x50 m hosszú szerelőtér, itt állítják össze a hídszerkezetet. A szerelőteret a későbbi út nyomvonalán lehet megközelíteni. Egyúttal megépül egy 4,0 m széles szervízút is, amely a pillérhez és hídfőhöz vezet majd.
- a magyar oldali hídfő a későbbi út nyomvonalán közelíthető meg. A magyar oldali pillérhez a magas part oldalában egy utat le kell vezetni. A pillérek építéséhez a Dunában ideiglenesen mesterséges szigeteket építenek.

I.4 Adatok az életkörnyezetre kifejtett várható hatásokról és a javasolt enyhítő intézkedések

A környezetre és a lakosság egészségére gyakorolt hatások értékelési folyamatában a szlovák oldalon az alábbi legsúlyosabb hatásokat azonosították:

I.4.1 A lakosságra gyakorolt hatások

A lakosság az építkezés során kedvezőtlen hatásoknak lesz kitéve, melyek minden nagy építkezés velejárói. Elsősorban a kedvezőtlen zajhatásról és a közlekedésből származó kipufogógázokról van szó, főképp a töltések földtömegének anyagforrásai és építési területek vagy építkezés közötti útvonalakon, továbbá balesetek kockázata ezeken az útvonalakon, ha az építkezés által érintett város belterületén vezetnek a nagyobb teherforgalom koncentráció hatására. Ezek a hatások azonban rövid idejűek, csupán az építkezés idejére korlátozódnak, és a közvetlen közelben élő lakosság egészségi állapotán nem kellene, hogy megmutatkozzanak.

A lakosságra gyakorolt kedvező hatás az üzemeltetés során a forgalom intenzitásának csökkenésében nyilvánul meg a mostani főutakon, valamint a közlekedési balesetek számának csökkenésében, főleg a gyalogosokat érintően. A közlekedés intenzitásának csökkenése mellett a zajszint és a légszennyező anyagok csökkenése is feltételezhető a városközpont leginkább exponált részein.

I.4.2 Hatása a természeti környezetre

Hatások a felszín alatti vizekre

A térség hidrogeológiai jellemzőjének alapján a felszín alatti víz minőségromlása várható az adott területen, főleg a híd és bekötőút építése idején. Helyi színtingadozás és a felszín alatti víz áramlásirányának megváltozása következhet be a támaszok mélyalapozása során (a gát mögött a Duna medrén kívül), a talajvíz szintcsökkenése esetén az építési gödrökben. A támaszelemek megépítését követően akadályhatás fog megnyilvánulni, mivel lelassul a felszín alatti víz áramlása azok körüláramlásával.

A felszín alatti vizek minőségét befolyásoló lehetséges források az üzemeltetésnél a híd és bekötőutak úttestének tisztítása és karbantartása során a hídra lefolyó szennyezett víz, a téli karbantartás szóróanyaga, valamint a gépjárművek üzemanyaga és szállított anyagai lehetnek.

Tekintettel a tervezett híd és szomszédos területek geológiai és hidrogeológiai viszonyaira, valamint a mérlegelt műszaki megoldásokra is (a hídra vezető bekötőutak töltésen épülnek), valamint a híd csatornarendszerének kiépítését érintő intézkedések az azt követő szennyvízelvezetéssel, nem

feltételezzük a felszín alatti víz minőségének negatív befolyását a híd üzemeltetése idején kumulatív hatással.

Hatások a felszíni vízre

A híd építése közvetlen érintkezésben zajlik majd a folyó felületével és közvetlenül a Duna medrében. Az építés során sor kerülhet a felszíni víz szennyezésére a folyóban az építkezésben résztvevő gépek rossz tömítései, a kőolajszármazékokkal történő manipuláció, ill. építési baleset, stb., következtében. Ez közvetlen hatásként nyilvánul meg a felszíni víz minőségén, viszonylag rövid időtartammal, azonban a vízi állatok esetleges pusztulásának következményével is. A fenti esetekre az építkezés vészhelyzeti tervét ki kell dolgozni, mely a károk megszüntetésére irányuló intézkedéseket tartalmazza. Tekintettel azonban a Duna nagy átfolyási mennyiségeire, a felvázolt forgatókönyv nem valószínű, mivel az esetleges szennyeződések intenzív felhígulására kerül itt sor.

Azonban a híd üzemeltetése során a Duna szennyeződése várható baleseti helyzetek esetén, főleg a szennyező anyagok közvetlen folyóba kerülésekor. A folyó vízének szennyeződése kisebb mértékben a szennyezett felszín alatti víz felszíni áramlásba való elvezetésével is lehetséges.

Talajra kifejtett hatások

A talajra kifejtett legsúlyosabb hatás a tartós és ideiglenes elfoglalása lesz az érintett terület legjobb minőségű talajából az építkezés objektumaival, manipulációs övezetekkel és építési udvarokkal. Az építési udvarok az I/63-as út és vasútvonal valamint a hídobjektumra vezető újonnan kiépített út között helyezkednek majd el. A második építési udvar a gát és a csurgalék csatorna közötti területen lesz.

A flórára, faunára és élőhelyeikre kifejtett hatások

A következő mértékű hatások várhatók a biótákra:

- a Duna medrébe való beavatkozás a híd pillérenek telepítésénél, ami lokálisan a bentikus fauna megsemmisítésében és az ichtiofauna megzavarásában nyilvánul meg,
- fakitermelés - az egyes élőlények létezéséhez szükséges topikus és trofikus feltételek megszüntetését jelenti,
- feltételezhető, hogy tekintettel az építési tevékenység jellegére és a környező ruderalis közösségek jelentős előfordulására, a ruderalis vegetáció azt követő elszaporodása fenyeget, főleg a part menti növényzetnél, valamint a florisztikus spektrum nem kívánatos neofiták általi kibővülése.

Az üzemeltetési szakaszban a javasolt intézkedés negatív hatásai főleg a migrációs akadály kialakulásában jelentkeznek, valamint a zaj, kibocsátások és a szórósók közeli élőhelyekre kifejtett negatív hatásában.

A védett területekre és azok védőövezeteikre kifejtett hatások

Madárvédelmi területek

A hídobjektum javasolt építése behatol a Dunai Ligeterdők Madárvédelmi Területre. Ezt a védett madárvédelmi területet a fennmaradt élőhelyek védelme céljából nyilvánították annak, melyekben a vízi madarak értékes fajai rendszeresen telelnek, vándorolnak vagy költenek. Az építkezés a szlovák oldalon többnyire az eddig mezőgazdasági hasznosítású területen valósul meg, szórvány növényzettel, és mértékével nem okoz jelentős beavatkozást.

A következők értelmében: „Az előkészítési és megvalósítási szakaszok javasolt feltételei”, melyet a SZK KvM 2007.7.17-én kelt 5621/07-3.4/ml sz. állásfoglalásában (engedélyében) határoztak meg, **madártani tanulmányt** dolgoztak ki, amely a híd a vándorló madarakra kifejtett akadályoztató hatásával foglalkozott, és eredményei alapján hatásos műszaki intézkedéseket javasoltak a madarak pusztulásának megakadályozására a híd kábelszerkezetével való ütközés következtében (SOS/BirdLife Szlovákia, 2014 március).

A monitoring munkálatok alapján 2014 áprilisában az SZK Állami Természetvédelme a tárgyi építményre kidolgozta „Az építmény hatásvizsgálata a szlovákiai Natura 2000 területekre” (az élőhelyek, a vadon élő állatok és növények védelméről szóló 92/43/EGK irányelv 6.3 és 6.4 cikkeinek rendelkezései alapján), melyben megállapítja, hogy **a javasolt vagy megfelelő (teljes értékű) alternatív enyhítő intézkedések megvalósítása esetén az építmény hatása a Dunai ligeterdők Madárvédelmi Területre, vagyis a védelem tárgyára, enyhe vagy jelentéktelen.**

Erzsébet-sziget vízügyi forrás

Az Erzsébet-sziget vízügyi forrás védőövezetei jelenlegi mértékükben biztosítják annak védelmét negatív befolyással vagy veszélyeztetéssel szemben, a legközelebbi környezet előnytelen beavatkozásaival szemben, valamint biztosítják a víz védelmét a tárolóban a szennyeződésekkel

szemben. Mivel azonban a tároló objektumokból szerzett víz jelentős része a Duna felszín alatti vizeiből érkezik, a Duna és kutak közötti bármely esetleges szennyeződés a szivattyúzott felszín alatti víz minőségének veszélyeztetését fenyegetné.

Az adott tények alapján nem feltételezhető a felszín alatti víz Duna-híd építése és üzemeltetése során fellépő veszélyeztetése. A felszíni és felszín alatti vizek minőségét azonban fenyegethetik az építőanyagokat szállító, illetve a hídépítés területén építkezési tevékenységet végző mechanizmusokból és gépjárművekből véletlenszerűen kiömlő kőolajtermékek és üzemanyagok.

Az ökológiai stabilitás területi rendszerére kifejtett hatások

Az ökológiai stabilitás területi rendszerének elemeire kifejtett hatások tekintetében, a hídobjektum a régió átnyúló jelentőségű Duna biokorridoron ível át, amely fontos információterjesztési útvonalat, valamint a fauna és flóra jelentős migrációs útvonalát képezi. A szupraregionális biokorridort a Duna folyó alkotja beleértve az ártéri erdőket és a gátak közti térség további jelentős helyszíneit. Az építés során közvetlen beavatkozással számolunk a Duna mindkét partján a növényzet egy részének eltávolítása, valamint a szárazföldi állatok migrációjának korlátozása formájában. A zaj és az emissziók élőhelyre kifejtett negatív hatásai megmutatkoznak a közlekedési út építése és üzemeltetése során. A hídobjektum akadályt képez, mely főleg a migráló avifauna populációra lehet negatív hatással.

I.4.3 Bemenetek (talaj, víz, nyersanyagok, energiaforrások)

Területfoglalás:

A hídobjektumra vezető bekötőút, valamint a körforgalom felépítése is az I/64-es úton a következő területfoglalásokat követelte meg a szlovák oldalon:

Kataszter	mezőgazdasági földalapról			ebből szántóföld		
	tartós (ha)	ideiglenes (ha)	éves (ha)	tartós (ha)	ideiglenes (ha)	éves (ha)
Komárno	2,2583	0,4814	0,0881	2,2583	0,4814	0,0881

Fakivágási követelmények:

Az erdőn kívül növekvő fák elvégzett leltározása alapján, a T.t. 543/2002 törvénye értelmében, az adott építmény korridorjában a szlovák oldalon 26 darab fát és 143 m² bokrot kell eltávolítani. Ezek társadalmi értéke összesen 57 969,54,- EUR.

A vizet, nyersanyagokat és energiaforrásokat helyi forrásokból biztosítják. Ezek pontos mennyiségét az építési vállalkozó határozza meg.

I.4.4 Kimenetek (pl. mennyiségek és típusok: légtörési kibocsátások, szivárgás a vízrendszerbe, hulladék)

A Légszennyezési tanulmányban (Dopravoprojekt, a.s. 2006) megállapítják, hogy az építmény üzembe helyezését követően nem lesz átlépve a közlekedésből származó maximálisan megengedett károsanyag koncentráció határértéke a környezetében. Erre a tényre pozitív hatást gyakorolnak a kedvező terjedési feltételek és a hídra csatlakozó út helyzete, amely a sűrűn beépített területen kívül esik.

Az esővízből eredő szennyvizek különböző koncentrációban tartalmaznak káros anyagokat. A fenti okoknál fogva a hídon közúti szennyvízelvezetés kerül megépítésre, amely segítségével az öblített víz a kőolajszármazékok leválasztójába kerül, amelyből az áttisztított víz a csurgalék csatornába lesz elvezetve.

A hídtest építésével összefügg a hulladékgazdálkodás is, mivel a hulladék elsősorban a kivitelezés és a működés során fog keletkezni. A hulladék kezelését a 409/2006 számú törvény szabályozza, amely a hulladékról és az egyes törvények kiegészítéséről szól.

Az építés és az üzemeltetés során is a hulladék kezelése a Szlovák Köztársaság hulladékgazdálkodási stratégiája és koncepciója értelmében kerül irányításra és a hulladékgazdálkodásra vonatkozó érvényes jogszabályok alapján. Jelenleg nem lehet pontosan meghatározni a hulladék mennyiségét.

A keletkező hulladék folyamatosan hulladéklerakókba kerül, amelyek szerepelnek az erre a célra kijelölt hulladéklerakók listáján. A szállító köteles szerződéses formában biztosítani az építési munkálatok során keletkező hulladék ártalmatlanítását.

A létesítmény üzemeltetője köteles az építmény üzembe helyezése után kidolgozni a hulladékgazdálkodás programját, amely összhangban lesz az érvényes jogszabályi előírásokkal. Azon

kívül köteles a veszélyes hulladék kezeléséről szóló üzemi utasítást és vészhelyzeti tervet is kidolgozni az alkalmazottai részére, amely a veszélyes anyagok kezeléséről szól.

I.4.5 Hozzáférhető adatok a tervezett tevékenység életkörnyezetre lehetséges, határon átnyúló jelentős következményeiről

2014 márciusában a Coaching Team Kft. kidolgozta a tervezett tevékenység, az "Új közúti Duna-híd Komárom-Komárno között" Környezeti hatástanulmányát. E dokumentáción kívül hatásvizsgálati dokumentáció is kidolgozásra került a Duna magyarországi partján fekvő Natura 2000 terület és SCI-HUDI20034 ártere tekintetében.

A fenti tanulmányok beazonosították a tervezett tevékenység közvetett és közvetlen környezeti hatásait a magyar oldalon, és intézkedéseket javasoltak kiküszöbölésükre, ill. a tervezett tevékenység építésének és üzemeltetésének kedvezőtlen hatásai enyhítésére, az érvényes nemzeti jogszabályok keretein belül.

Feltételezhető, hogy a szlovák oldalon beazonosított, az élő és élettelen környezetre valamint a lakosságra kifejtett hatások (zaj- és emissziós terhelés) hasonló jellegűek és mértékűek lesznek a magyar oldalon is. Egyúttal megállapítható, hogy **a tervezett tevékenység hatásai nem fejtenek ki olyan jelentős szinergikus hatást az életkörnyezet elemeire és a lakosságra a magyar oldalon, amely további enyhítő intézkedések megvalósítását követelné meg.**

I.4.6 A javasolt enyhítő intézkedések

Intézkedések a lakosság védelme érdekében a légszennyeződés kedvezőtlen hatásaival szemben

Az építkezés során a légszennyeződés okozója főként a megnövekedett por és magasabb kipufogógáz tartalom a tehergépjármű-forgalom következtében közvetlenül az építkezésen és a föld- és anyagszállítási útvonalakon. A közlekedésből adódó por kedvezőtlen hatásainak enyhítésére hozott intézkedések közé tartozik a bekötőutak, építési terület, anyaglerakatok karbantartása, alapos tisztítással és szárazság esetén az utak és területek öntözésével.

A káros zajhatások kiküszöbölésére irányuló intézkedések

Az út és híd építési szakaszában a lakosságot a kellemetlen zajhatásokkal szemben, melyek az építési mechanizmusok, ill. az építési folyamatokat kísérő eljárások velejárói, a munkálatok megfelelő szervezésével, valamint az ilyen munkák éjszakai órákban és munkaszüneti napokon való szüneteltetésével lehet megvédeni.

Az üzemeltetés során az újonnan épült út és híd közelében nem kerülnek túllépésre zaj határértékek, és a feltételezések szerint javulnak majd a zajarányok azon közutak közelében is a város külterületén, amelyek jelenleg a határértékek feletti zajhatásokkal vannak terhelve.

A felszíni és felszín alatti vizek védelmére irányuló intézkedések

Felszíni vizek

Az építési munkák szakaszában szükséges lesz:

- bebiztosítani és az építkezés során betartani a kőolajtermékek kezelésére vonatkozó biztonsági előírásokat, és ellenőrizni az építőipari gépek és az építőanyagokat szállító gépjárművek műszaki állapotát,
- az anyagraktárakat és építési hulladékot, valamint a gépjárműparkot nem a Duna közelébe kell elhelyezni,
- arra az esetre, ha a közúton baleset következik be, kidolgozásra kerül egy vészhelyzeti terv a környezetben okozott károk felszámolására irányuló intézkedésekkel. A vészhelyzeti terv tervezetét meg kell tárgyalni a folyam kezelőjével (Slovenský vodohospodársky podnik š.p. - Szlovák Vízgazdálkodási Vállalat), és benyújtani a Szlovák Környezetvédelmi Felügyelőségnek jóváhagyásra.

Az üzemeltetési szakaszban a mederhídon egy közúti csatornahálózat kerül kiépítésre, amely segítségével a lefolyó szennyvíz a csatornába fut, melynek végén kőolajszármazékok leválasztója lesz, amelyből a tisztított víz a csurgalék csatornába kerül majd.

A felszín alatti víz

Tekintettel a negatív hatás fokozott kockázatára főként a híd építése során a sekély mélységű áteresztő fedő negyedidőszaki üledékekkel kapcsolatban, szükséges ebben a fázisban fokozottabb mértékben ügyelni a kőolajtermékek kezelésére vonatkozó biztonsági előírások betartására, és

ellenőrizni az építőipari gépek műszaki állapotát, amelyekből valószínűsíthető a kőolajtermékek kiszivárgása a környezetbe.

A felszín alatti vizek védelme a híd építése során hasonló lesz mint a felszíni vizek esetében.

Talajvédelmi intézkedések

Az út építése előtt a humuszos fedőréteget eltávolítják és a mezőgazdászok részére felajánlják, esetleg lerakatban tárolják, később pedig az út rézsúíneik lefedésére használják fel. A termőföldalap védelme érdekében be kell biztosítani főként az igénybe vétel mértékének minimalizálását a manipulációs övezetek, építési udvarok és ideiglenes anyaglerakatok számára. A kivitelezés befejezését követően következetesen rekultiválni kell valamennyi igénybe vett területet, építési udvart és anyaglerakatot.

A bióta védelmére irányuló intézkedések

- a nem erdő jellegű cserjés és fás növényzet kivágása kizárólag a fészkelési időszakon kívül,
- az építési munkák befejezését követően rekultiválni kell és zöld növényzetet kiültetni az építkezés által megzavart helyszíneken, helyre kell állítani a sérült partnövényzetet,
- az illetékes természetvédelmi szervek által kijelölt területeken tartálék zöld növényzet kiültetése a megállapított társadalmi érték szintjén,
- vegetációs munkálatokat végezni az utak lejtőin és a kereszteződésben.

Intézkedések a Natura 2000 területek védelmére

- A gépkocsik és a híd fölött átrepülő madarak esetleges lehetséges ütközése miatt ajánlott a forgalom sebességének korlátozása: tehergépkocsik max. sebessége 40 km/óra, személygépkocsik max. sebessége 50 km/óra. Egyúttal a javasolt monitoring során az építés alatt és után figyelemmel kísérik a madarak esetleges halálózását a közlekedésből adódóan. Ha ennek az intézkedésnek ellenére (sebességkorlátozás) kimutatható lesz a madarak fokozott halálózása, a híd közvetlen Duna fölötti részére, ill. a gátak közötti szakaszra javasoljuk akadályok (korlátok) telepítését, hogy csökkenjen a madarak gépkocsival való esetleges közvetlen ütközése.
- Mivel a madarak mindkét irányba vonulnak, a híd mindkét oldalára javasolt akadályokat telepíteni. Ezen kívül az akadály láthatóságának növelése érdekében, főleg ködös időszakban, javasolt a hídra és az akadályokra is fényvisszaverő elemeket elhelyezni.
- A híd világítását nagyon érzékenyen kell mérlegelni és kezelni. Nem megengedhető, hogy csak a pillér és az úttest legyen megvilágítva. Az ilyen típusú világítás különösen ködös napokon csapdaként működhet. A madarak ugyanis a megvilágított pillért csak az utolsó pillanatban veszik észre, és azt kikerülve a kivilágítatlan köteleknek ütköznek (több külföldi hídon a madárpusztulás oka). A megvilágítás során vagy ki kell választani a világítás színeit, melyek a madarak számára nem könnyen láthatók (kék, zöld vagy egyéb) és melyek nem fognak csapdaként működni, vagy világítással ki kell emelni az összes rögzítőkábelt az egész hosszukban.
- Kiemelni a kábeleket azokkal a berendezésekkel együtt, melyek már enyhe szél esetén is rezonálnak, és a repülő madarak számára rossz látási viszonyok mellett is észrevehetőek lesznek (ilyen berendezéseket a villanyvezetékekkel való ütközés kockázatának csökkentésére használnak). Ugyanakkor meg kell vizsgálni ennek az intézkedésnek a technikai megvalósíthatóságát. Alkalmatlansága esetén javasolt megfelelő (teljes értékű) alternatív megoldást alkalmazni a madarak kábelekre való ütközése elkerülése érdekében rossz látási viszonyok mellett.
- A híd felépítését követően fel kell térképezni a madarak viselkedését a híd fölött átrepülve (legalább három éven át), hogy ellenőrizzék a javasolt intézkedések helyességét. Az objektív intézkedések javaslata mellett igyekezetben előfordulhat, hogy az egyedi helyi adottságok miatt a máshol bevált intézkedések itt nem lesznek teljes mértékben hatásosak. Ezért kell ellenőrizni ezek hatékonyságát és esetlegesen az intézkedéseket módosítani (például a híd megvilágításának üzemmódja, amely több esetben kulcsfontosságúnak bizonyult) úgy, hogy az ütközési kockázat a lehető legalacsonyabbra csökkenjen.

I.5 Az ajánlattevő neve, címe és telefonszáma

Az ajánlattevő jogosult képviselőjének elérhetőségi adatai:

Ing. Viliam Žák
IVSC Bratislava igazgatója
Miletičova 19, 820 05 Bratislava

tel.:02/502 55 379
viliam.zak@ssc.sk

A tervezett tevékenységről és a konzultáció helyéről szóló releváns információk nyújtására jogosult személyek elérhetőségi adatai:

Ing. Dana Neckarová
Slovenská správa ciest, Investorský útvar Bratislava - Szlovák Közúti Igazgatóság, Befektetői osztály Bratislava
Miletičova 19, 820 05 Bratislava
tel.:02/50255452
dana.neckarova@ssc.sk

I.6. EIA dokumentáció és a környezeti hatások jegyzéke (Értékelési jelentés)

A Dopravoprojekt a.s 2006-ban kidolgozta a „Komárno-Komárom új közúti Duna-híd” tervezetet a környezetre gyakorolt hatásvizsgálatok T. t. 24/2006 sz. törvénye alapján.

A környezeti hatások értékelési folyamata alapján a T.t. 24/2006 sz. törvényével összhangban a tervezett tevékenységre vonatkozóan a SZK Környezetvédelmi Minisztériuma kiadta a 5621/07-3.4/ml sz. Végső állásfoglalását 2007.7.17-én.

A környezetre gyakorolt és az EIA-ban azonosított és a területi határozat dokumentációjában és az építési engedély dokumentációjában végzett további kutatómunkák eredményei alapján frissített hatások a tárgyi elaborátum I.4 fejezetében található.

Az EIA dokumentáció nem része az értesítésnek.

II. Elérhetőség

II.1 Az EIA-val összefüggő tevékenységek koordinálásáért felelős szerv elérhetőségi adatai a magyar oldalról:

Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium
Fő utca 44-50
H.1011 Budapest
Magyarország

II.2 Származási oldal elérhetőségi adatai

Az EIA-val összefüggő tevékenységek koordinálásáért felelős szerv elérhetőségi adatai:

RNDr. Gabriel Nižňanský
a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma
Környezetvédelmi értékelés és menedzsment szekció
Környezetvédelmi elbírálás osztály
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, Szlovák Köztársaság
tel. +421 905 680873, e-mail : gabriel.niznansky@enviro.gov.sk

A hatáskörrel felruházott szerv elérhetősége

a Szlovák Köztársaság Közlekedési, Építésügyi és Regionális Fejlesztési Minisztériuma
Közúti közlekedés és utak szekció
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, Szlovák Köztársaság
Tel.: +421 2/ 5949 4111

III. Adatok azon ország EIA eljárásáról, ahová a tervezett tevékenység elhelyezésre kerül

A „Komárno-Komárom új közúti Duna-híd” építkezéshez tervezetet dolgoztak ki (Dopravoprojekt, a.s. 2006) a környezetre gyakorolt hatásvizsgálatok T. t. 24/2006 sz. törvénye alapján.

A tervezetet a javasolt intézkedés egy variánsában nyújtották be, mivel az SZK Környezetvédelmi Minisztériuma (továbbiakban „SZK KvM”) a projektgazda indokolt írásbeli kérelme alapján 2006. 5. 15-én a törvény 22 § 7 bek. értelmében elállt a javasolt intézkedés variáns-megoldásától.

Össességében a SZK Környezetvédelmi Minisztériumához az érintett szervek 20 álláspontját kézbesítették. Közülük egyik sem vetette el a tervezett tevékenységet, azonban egyes álláspontokban olyan követelmények merültek fel, melyek aztán bekerültek a végső állásfoglalásba.

Az intézkedés jellegének, mértékének és hatásainak értékelésére, valamint a javasolt intézkedésre adott kedvező álláspontokra tekintettel, az SZK KvM a törvény 32 § szerint a szakmai szervvel, engedélyező szervvel együttműködve, valamint a 2007. 3. 2-án a projektgazdával folytatott tárgyalásokat követően elállt a javasolt intézkedés értékelő jelentésének kidolgozásától.

A további eljárásban az értékelő jelentés helyébe a tervezet lép. A törvény szerinti további értékelési eljárásra megfelelően alkalmazták a törvény 33-39 § rendelkezéseit. Az SZK KvM erről a tényről az értékelési folyamat összes résztvevőjét tájékoztatta.

A környezeti hatások értékelési folyamata alapján a T.t. 24/2006 sz. törvényével összhangban a tervezet javasolt változatára vonatkozóan a SZK Környezetvédelmi Minisztériuma kiadta a 5621/07-3.4/ml sz. Végső állásfoglalását (engedélyét) 2007.7.17-én.

IV. A nyilvánosság részvételéről szóló adatok

A javasolt tevékenységről szóló jelentés nyilvános megtárgyalására Révkomáromban 2007. április 12-én került sor. A nyilvános megvitatáson nyolc résztvevő volt jelen.

A nyilvánosságnak bemutatták a tervezett tevékenység műszaki megoldásait, a Hatásvizsgálatok értékelési jelentést, valamint elmagyarázták az építmény műszaki megoldásait, és a tervezett tevékenység kedvezőtlen hatásainak kiküszöbölését és enyhítését célzó intézkedéseket.

A nyilvános megvitatás feljegyzését 2007. 4. 13-án kelt levélben elküldték az SZK KvM-nak, és a megőrzött dokumentáció részét képezi.

V. Válasz iránti kérelem határideje

Válasz iránti kérelem határideje: az értesítés kézhezvételétől számított 6 hét.

Pozsonyban, 2014. augusztus

Kidolgozta: Ing. Ján Longa

