

OZNÁMENIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI DOTKNUTEJ STRANE
DOHOVOR O POSUDZOVANÍ VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE
V CEZHRANIČNOM KONTEXTE



Nový cestný most cez Dunaj medzi mestami Komárno a Komárom
Príprava štúdie uskutočniteľnosti, vplyvu na životné prostredie, povolenia a
realizačného projektu, príprava žiadosti o grant a získanie potrebných povolení
Kód projektu: K013.01.

Program cezhraničnej spolupráce Maďarská republika-Slovenská republika 2007-2013

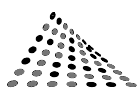
Komárom-Révkomárom (Komarno) közötti közúti határhíd előkészítése

Príprava hranického mosta medzi mestami Komárom-Komárno

HUSK/1101/2.4.2/0216



Objednávateľ:



Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

Objednávateľ:



SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST

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 HARVANČÍK

Hl. inž. projektu:

Ing. Ladislav NAGY

Číslo zákazky:

7767-00

AUGUST 2014

Oznámenie o navrhovanej činnosti dotknutej strane
Dohovor o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v cezhraničnom kontexte

I. Údaje o navrhovanej činnosti

V súčasnosti využívaný Alžbetin most medzi Komáromom a Komárnom ktorý je v prevádzke od roku 1892, nespĺňa požiadavky na cezhraničnú tranzitnú dopravu. Mostná konštrukcia je zastaraná, má úzky prierez a cestná komunikačná sieť vedúca k mostu je taktiež nevyhovujúca. Nepriaznivá je aj aktuálna poloha mosta, keďže tranzitnú dopravu vedie cez centrum mesta, preto je nevyhnutné vybudovanie novej trasy mimo mesta.

Cieľom plánovanej investície je rozšírenie možností prekročenia hraníc v riešenom regióne, ako aj presmerovanie cezhraničnej tranzitnej dopravy do extravilánu miest Komárom a Komárno. Úspešná realizácia projektu nového cestného mosta vytvorí pozitívne zmeny v cezhraničnej spolupráci, v podpore ďalšieho rozvoja hospodárskeho potenciálu prihraničných regiónov a v zlepšení kvality životného prostredia miest Komárom a Komárno. Výstavbou nového mosta je možné významne znížiť tranzitnú dopravu v intraviláne miest a zlepšiť tým situáciu a kvalitu života obyvateľov žijúcich v týchto mestách.

I.1 Rekapitulácia prípravy stavby Komárno-Komárom nový cestný most cez Dunaj

V období 09.2006 až 01.2007 bola vypracovaná dokumentácia stavebného zámeru Komárno-Komárom, nový cestný most Dunaj (Konzorcium Komárno, DOPRAVOPROJEKT a.s. 2006).

Súčasne bol na navrhovanú činnosť „Komárno - Komárom, nový cestný most cez Dunaj“ vypracovaný zámer podľa zákona č. 24/2006 Z.z., v podrobnosti správy o hodnotení (DOPRAVOPROJEKT a.s. 2006). Na základe procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z., bolo pre odporúčaný variant v zámere vydané Záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia SR č. 5621/07-3.4/ml, zo dňa 17.7. 2007.

Na stavbu bolo vydané rozhodnutie o umiestnení stavby č. 774/SÚ/07-BR-2. zo dňa 2.10.2007. Predĺženie rozhodnutia o umiestnení stavby bolo vydané 21.10.2011 s platnosťou do 31.12.2014.

Na základe monitoringu avifauny bolo vypracované Primerané posúdenie vplyvu zámeru na sústavu NATURA 2000 podľa ustanovení článkov 6(3) a 6(4) smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS (Štátna ochrana prírody SR, 04/2014).

V súvislosti s vypracovaním dokumentácie pre stavebné povolenie bolo vypracované Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (07/2014).

I.2 Údaje o charaktere navrhovanej činnosti

Druh činnosti

Výstavba a prevádzka mostného objektu vrátane súvisiacich objektov.

Sféra navrhovanej činnosti

Vybudovanie bezpečného a kapacitného mostného prepojenia, ktorý bude vyhovovať požiadavkám pre medzinárodnú a vnútroštátnu cestnú dopravu ako aj lodnú dopravu.

Popis navrhovanej činnosti

Etapa výstavby

Na základe navrhovaného technického riešenia jednotlivých častí stavby predpokladáme nasledujúci postup prác:

- uvoľnenie staveniska (výrub krovia a stromov),
- odstránenie humusu z plôch trvalého a dočasného záberu,
- realizácia jednotlivých častí stavby na základe podrobného harmonogramu postupu prác spracovaného zhotoviteľom stavby.

Stavebný objekt 101 - Cesta medzi štátnou hranicou SR-MR a cestou I/63

Komunikácia (cesta I/64A) medzi hranicou SR-MR a cestou I/63 je riešená v kategórii C 11,5/80 v súlade s Územným plánom mesta Komárno. Výškové vedenie nadväzuje na mostný objekt v klesaní - 3,0 %. Následne v km 2,154 prechádza do klesania - 0,38 % a pripája sa do okružnej križovatky (úrovňovej, neriadenej) so štátnou cestou I/63.

Stavebný objekt 103 - Okružná križovatka na ceste I/63

Križovatka napojenia príjazdovej komunikácie na most (c. I/64A) s komunikáciou I/63 je navrhnutá ako okružná (úrovňová, neriadená). V prvej etape bude mať okružná križovatka tri ramená (štvrté rameno sa zapojí do križovatky po vybudovaní severného obchvatu mesta Komárna (výhľad, cesta I/64).

Križovatka rieši napojenie všetkých smerov v kategórii C 11,5/80. V oblasti križovatky je navrhnuté postupné zníženie max. dovolenej rýchlosti na 30 km/hod. Napojenie komunikácií na okružnú križovatku je navrhnuté smerovacím ostrovčekom. Uhol napojenia komunikácií je 90°.

Okružná križovatka je navrhnutá s polomerom 17,00 m a šírkou jazdného pruhu 4,50 m. Vonkajší priemer križovatky je $D = 46$ m. Medzi stredovým nespevneným ostrovčekom a vozovkou okruhu je spevnený prstenec šírky 2,50 m s inou povrchovou úpravou ako vozovka. Vozovka okružnej križovatky má priechy sklon 2,0 % a je odvodnená do cestnej priekopy resp. priľahlého terénu.

Stavebný objekt 201 - Hlavný mostný objekt

a) Základné údaje o moste podľa STN 73 6200:

Charakteristika mosta: most na pozemnej komunikácii, cez rieku Dunaj v rkm. 1770,6 most s viacerými poľami (päťpoľový), jednopodlažný, s hornou mostovkou, nepohyblivý, trvalý, most vo výškovom oblúku, kolmý most, s normovou zaťažiteľnosťou, oceľový trámový zavesený, plnostenný, otvorene usporiadaný s obmedzenou voľnou výškou.

Dĺžka premostenia:	598,0900 m
Rozpätie polí:	66,0+252,0+120,0+96,0+66,0
Šírka priechodného prierezu komunikácie:	11,500 m
Výška priechodného prierezu komunikácie:	4,800 m
Šírka priechodného prierezu pre chodcov:	1,800 m
Výška priechodného prierezu pre chodcov:	neobmedzená
Šírka priechodného prierezu pre cyklistov:	2,500 m
Výška priechodného prierezu pre cyklistov:	neobmedzená
Výška mosta:	23,608 m
Stavebná výška:	2,869 m
Plavebný gabarit:	190,92 m x 10,000 m
Zaťaženie mosta:	v zmysle STN EN 1990, STN EN 1991, STN EN 1998; súčasne most musí vyhovovať zaťažovacej triede „A“ podľa maďarského predpisu č. ÚT 2-3.401.

b) Technické riešenie

Zakladanie v koryte Dunaja: predpokladá sa pomocou veľkopriemerových pilót. Takýto spôsob zakladania navrhujeme uplatniť pre pravobrežnú oporu a pre všetky piliere. Ľavobrežná opora bude založená plošne.

Nosná konštrukcia mostného objektu tvorí jeden statický konštrukčný a dilatačný celok s výrazným architektonickým účinkom. Ide o päťpoľový oceľový zavesený trámový most s konštantnou výškou a šírkou prierezu až na úsek pripojenia chodníka a lávky pre cyklistov medzi oporou č. VI. a pilierom V medzi hrádzou a priesakovým kanálom na ľavom brehu Dunaja. Najvýraznejším prvkom nosnej sústavy mosta okrem vodorovného nosného trámu je cca 94,5 m vysoký (nad niveletou mostovky) pylón tvaru písmena L vztýčený nad podporou III. Vejárové usporiadanie usporiadaná sústava lán vo dvoch rovinách optimalizuje rozloženie vnútorných síl vo dvoch najväčších poliach (252,0 a 120,0 m). Obdĺžnikové prierezy pylónu na vonkajšej strane sú zaoblené. Vo vnútri pylónu je zriadené revízne schodisko. Revízne schodisko umožňuje aj prístup na hornú technologickú plošinu kde je umiestnená letecká signalizácia.

Hlavný nosný trám je z dvoch nosníkov otvoreného prierezu s oceľovou ortotropnou doskou. Kotvenie káblov v línii hlavných nosníkov sa realizuje nad niveletou. Osová vzdialenosť priečnikov je 3,0 m,

kotvenie káblov je vo vzdialenostiach po 24,0 m. Na poprúdnnej strane chodník pre chodcov je podopretý konzolou s vyložením 2,4 m a na protiprúdnnej strane je na 3,1 metrovej konzole umiestnený chodník pre cyklistov. Celková šírka hlavného nosníka je 20,40 m. Hlavný nosník je prikotvený s tiahkami k pilierom č. 4 a č. 5.

Príslušenstvo. Nosná konštrukcia bude uložená na podpery prostredníctvom kruhových hrncových ložísk. Pevné ložisko je na pilieri č. III. Mostné závery umožňujú dilatčný pohyb ± 320 mm na opore č. I a ± 280 mm na opore č. VI. Odvodnenie mosta bude zabezpečené cez odvodňovače a priečne potrubia do pozdĺžneho kanalizačného potrubia. Ďalej voda bude odvádzaná cez opory I. a VI. Po vyústení z opôr je ďalej odvádzaná potrubiami do lapačov olejov. Vozovka má hrúbku 130 mm. Medzi cestou a chodníkmi je oceľové zvodidlo a zábradlie. Výška zábradlia chodníka je 1200 mm a cyklistická lávka má zábradlie výšky 1400 mm.

Súvisiace objekty. Na ľavom brehu Dunaja sú navrhnuté na prekonanie cca 7 m výškového rozdielu dva objekty : lávka pre peších je umiestnená na západnej strane mosta a lávka pre cyklistov je pripojená z východnej strany medzi hrádzou a priesakovým kanálom. Bezpečnú lodnú prevádzku zabezpečujú tri objekty : denná plavebná signalizácia, nočná plavebná signalizácia a radarová signalizácia. Objekt verejného osvetlenia zabezpečuje komplexnú prevádzku mosta. Iluminácia mosta osvetlením pylónu príležitostne zvýrazňuje mostnú konštrukciu v nočných hodinách.

Popis účelu a zdôvodnenie navrhovanej činnosti

V súčasnosti je mesto Komárno dopravne napojené cestou I/63 Bratislava - Dunajská Streda - Štúrovo, na ktorú sa pripája cesta I/64 Nitra - Nové Zámky - Hurbanovo - Komárno v centre mesta a ďalej prechádza k hraničnému priechodu mostom cez Dunaj do mesta Komárom v Maďarskej republike. Do západnej časti mesta ústí cesta II/573 Šaľa - Kolárovo - Komárno. Mesto je z pohľadu širších dopravných vzťahov dobre napojené, ale limitované (vzhľadom k rozlohe) len jedným hraničným priechodom - mostom cez Dunaj. V súčasnosti je základný komunikačný systém mesta silno ovplyvňovaný tranzitnou dopravou.

Hlavnú dopravnú os mesta Komárom tvoria cesty I. triedy 1 a 13. Cesta č. 1 prechádza v trase západ – východ (Győr – Ostrihom) cez centrálnu časť mesta a Almásfüzitő sa odkláňa na Tatu ako cesta č. 10. Cesta č. 13 prechádza spojnicou severojužným smerom medzi cestami č. 1 Komárome a č. 81 v Kisbéri. Vedenie ciest č. 1 a č. 13 cez mesto je neúnosné nielen z dopravného, ale aj z ekologického hľadiska. Južne od mesta Komárom prechádza nadregionálna dopravná trasa M1 Viedeň – Budapešť, ktorá plní aj funkciu európskych cestných trás E 60 a E75.

Dopravná prognóza predpokladá nárast dopravy v súvislosti s nákupnými centrami a dochádzkou do zamestnania. V Komárne sa v blízkom časovom horizonte počíta s vybudovaním priemyselného parku južne od Bratislavskej ul., v Komárome funguje priemyselný park (IPARI PARK), ktorý zamestnáva okolo 7000 zamestnancov. Rovnako sa predpokladá zvyšujúce sa dopravné zaťaženie centra Komárna s časťou Nová Stráž. Celý cezhraničný styk medzi mestami Komárom a Komárno je v súčasnosti realizovaný cez jediný cestný most, ktorý len čiastočne vyhovuje nárokom cestnej premávky. Súčasný stav spôsobuje, že čakajúce vozidlá zasahujú do komunikačnej siete miest a dopad narastajúcej dopravy na centrálnu časť oboch miest by bol neudržateľný.

I.3 Údaje o priestorových a časových hraniciach navrhovanej činnosti

Umiestnenie a popis územia

Stavba navrhovanej činnosti sa rozkladá na území Nitrianskeho kraja, v okrese Komárno, v katastrálnom území mesta Komárno. Stavba a jej súvisiace objekty sú umiestnené nad riekou Dunaj a v nive Dunaja.

Pri návrhu mostného objektu boli zohľadnené plavebné podmienky v plnom rozsahu a plavebná dráha nie je ovplyvnená žiadnou prekážkou (pilierom). Taktiež boli podrobne analyzované vodohospodárske pomery v hydraulických prieskumoch. Podľa spracovaných výsledkov výpočtov je možné spoľahlivo usúdiť, že objekt nového cestného mosta tak, ako je navrhnutý podľa uvádzaných podkladov, nemá prakticky žiaden vplyv na hydraulický režim prúdenia v koryte toku ako celku.

Časový rámec navrhovanej činnosti (napr. začiatok a trvanie výstavby a prevádzky)

- Začiatok výstavby : 2016
- Ukončenie výstavby : 2018
- Ukončenie prevádzky mostu : nie je definované

Postup výstavby

Proces realizácie nie je v súčasnosti známy, plán organizácie vyhotoví zhotoviteľ stavby. Na základe údajov poskytnutých projektantom mosta (Pont-Terv, DOPRAVOPROJEKT, a.s.) je podľa súčasných vedomostí možný nasledovný postup prác:

- za predmostím na slovenskej strane bude vybudovaný stavebný dvor o výmere 150x50 m, na ktorom bude zostavená konštrukcia mosta. Stavebný dvor bude prístupný po trase plánovanej cesty. Zároveň sa vybuduje aj 4,0 m široká obslužná komunikácia ktorá bude viesť k pilieru a predmostiu.
- predmostie na maďarskej strane bude prístupné po trase plánovanej cesty. K pilieru na maďarskej strane je potrebné na strane vysokého brehu vybudovať cestu. Kvôli výstavbe pilierov v Dunaji sa dočasne postavia umelé ostrovy.

I.4 Údaje o predpokladaných dopadoch na životné prostredie a navrhované zmierňujúce opatrenia

V procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva boli na slovenskej strane identifikované tieto najzávažnejšie vplyvy:

I.4.1 Vplyvy na obyvateľstvo

Obyvateľstvo bude počas výstavby vystavené nepriaznivým vplyvom, ktoré sprevádzajú každú veľkú stavebnú činnosť. Jedná sa najmä o nepriaznivý vplyv hluku a exhalátov z dopravy najmä na trase medzi zdrojmi násypových materiálov a stavebnými dvormi, či stavbou, ďalej tu existuje riziko nehôd na týchto trasách, ak vedú cez intravilán mesta dotknutého stavbou vplyvom väčšej koncentrácie nákladnej dopravy. Tieto vplyvy však majú krátkodobý charakter obmedzený na obdobie výstavby činnosti a nemali by sa prejavovať na celkovom zdravotnom stave obyvateľstva žijúceho v bezprostrednom okolí.

Priame pozitívne ovplyvnenie obyvateľov počas prevádzky činnosti sa prejaví znížením intenzity dopravy na súčasných hlavných komunikáciách a znížením počtu dopravných nehôd, hlavne s účasťou chodcov. Pri znížení intenzity dopravy sa predpokladá zníženie hladiny hluku a aj množstva exhalátov v najviac exponovaných oblastiach centra mesta .

I.4.2 Vplyvy na prírodné prostredie

Vplyvy na podzemnú vodu

Na základe hydrogeologickej charakteristiky lokality možno očakávať zhoršenie kvality podzemnej vody v predmetnom území počas výstavby mosta a prízjazdovej komunikácie. K lokálnej zmene hladinového režimu a smeru prúdenia podzemnej vody môže dochádzať pri hĺbkovom zakladaní podpier (za hrádzou mimo koryta Dunaja), pri znižovaní hladiny podzemnej vody v stavebných jamách. Po vybudovaní podpier sa bude prejavovať bariérový efekt, spomalenie pohybu podzemnej vody ich obtekaním.

V etape prevádzky možnými zdrojmi kvalitatívneho ovplyvnenia podzemných vôd môžu byť oplachové kontaminované vody z čistenia a údržby povrchu vozovky mosta a prístupových komunikácií na most, z posypového materiálu počas zimnej údržby, z úniku pohonných a prepravovaných látok z vozidiel.

Vzhľadom na geologické a hydrogeologické pomery v trase navrhovaného mosta a príslušného územia, ako aj na uvažované technické riešenie (prístupové komunikácie na most budú vedené na násype) a opatrenia s vybudovaním mostnej kanalizácie s následným bezpečným odvedením odpadových vôd, nepredpokladáme pri podzemnej vode negatívne ovplyvnenie jej kvality počas prevádzky mostného objektu kumulatívnym vplyvom.

Vplyvy na povrchovú vodu

Výstavba predmetného mosta bude prebiehať v priamom dotyku s povrchovým tokom a priamo v koryte rieky Dunaj. Počas výstavby môže dôjsť k znečisteniu povrchovej vody v toku v dôsledku netesností na mechanizmoch, pri manipulácii s ropnými látkami resp. v prípade havárií na stavbe a pod. Ide o priamy vplyv na kvalitu povrchovej vody, s pomerne krátkym trvaním, avšak s následkami, ktoré sa môžu prejavovať v úhyne vodných živočíchov. Pre uvedené prípady musí byť vypracovaný havarijný plán pre výstavbu, ktorý bude obsahovať opatrenia na elimináciu škôd. Vzhľadom na dostatočne veľké prietokové množstvá v Dunaji je však uvedený scenár málo pravdepodobný, nakoľko tu dôjde k intenzívnemu zriedeniu prípadných kontaminantov.

Počas prevádzky mosta možno očakávať znečistenie vody v Dunaji v prípade havarijných situácií najmä pri priamom vniknutí kontaminantov do toku. Znečistenie vody v toku je v menšej miere možné aj prostredníctvom drénovania kontaminovanej podzemnej vody povrchovým tokom.

Vplyvy na pôdu

Najzávažnejším vplyvom na pôdu bude trvalý a dočasný záber najkvalitnejších pôd dotknutého územia objektmi stavby a tiež manipulačnými pásmi a stavebnými dvormi. Stavebné dvory budú umiestnené v priestore medzi cestou I/63, železničnou traťou a novobudovanou cestou na mostný objekt. Druhý stavebný dvor bude v priestore medzi hrádzou a priesakovým kanálom.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

V etape výstavby môžeme predpokladať nasledovný rozsah vplyvov na biotu:

- narušenie dna Dunaja pri zakladaní mostných pilierov, ktorý sa lokálne prejaví v likvidácii bentickej fauny a narušenie ichtyofauny,
- výrub drevín – odstránenie topických a trofických podmienok pre existenciu niektorých skupín živočíchov,
- je predpoklad, že vzhľadom na charakter stavebnej činnosti a výrazný plošný výskyt okolitých ruderalných spoločenstiev, hrozí následné rozširovanie ruderalnej vegetácie, najmä brehových porastov a prípadne rozšírenie floristického spektra o nežiaduce neofyty.

V etape prevádzky sa negatívne účinky stavby prejavia predovšetkým vytvorením migračnej bariéry a negatívnym vplyvom hluku, exhalátov a posypových solí na biotopy v blízkosti komunikácie.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Chránené vtáčie územie

Navrhovaná stavba mostného objektu zasahuje do Chráneného vtáčieho územia Dunajské luhy. Toto chránené vtáčie územie bolo vyhlásené za účelom ochrany zachovalých biotopov, v ktorých pravidelne zimujú, migrujú alebo hniezdia vzácne druhy vodného vtáctva. Stavba sa na slovenskej strane uskutoční prevažne v doteraz poľnohospodársky využívanom území len so sporadickou vegetáciou a svojím rozsahom nespôsobuje výrazný zásah.

V zmysle: „Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti“ určených v Záverečnom stanovisku MŽP SR č. 5621/07-3.4/ml, zo dňa 17.7. 2007 bola vypracovaná **ornitologická štúdia**, ktorá sa zaoberala problematikou barierového vplyvu mostu na migrujúcich vtákov a na základe jej výsledkov boli navrhnuté účinné technické opatrenia na zabránenie úhynu migrujúceho vtáctva v dôsledku nárazov na lanový systém mosta (SOS/BirdLife Slovensko, marec 2014).

Na základe výsledkov monitorovacích prác spracovala v apríli 2014 Štátna ochrana prírody SR na predmetnú stavbu „Primerané posúdenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 na Slovensku (v zmysle článkov 6.3 a 6.4 smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS), v ktorom konštatuje, že **v prípade realizácie navrhnutých alebo vhodných (plnohodnotných) alternatívnych zmierňujúcich opatrení možno označiť vplyv stavby na predmet ochrany CHVÚ Dunajské luhy za mierny až nevýznamný.**

Vodárenský zdroj Alžbetin ostrov

Ochranné pásma vodárenského zdroja Alžbetin ostrov v súčasnom rozsahu zabezpečujú ochranu pred možnosťou jeho negatívneho ovplyvnenia alebo ohrozenia, na ochranu pred negatívnymi zásahmi do najbližšieho okolia, ako aj na ochranu vody v záchytnom zariadení pred znečistením. Nakoľko však prevažná časť podzemnej vody odoberanej zo záchytných objektov priteká z Dunaja, akékoľvek prípadné znečistenie v oblasti medzi Dunajom a studňami by malo za následok ohrozenie kvality čerpanej podzemnej vody.

Na základe daných skutočností sa nepredpokladá ohrozenie kvality podzemnej vody pri výstavbe a prevádzke mosta cez Dunaj. Ohrozenie kvality povrchovej a následne podzemnej vody však môže nastať pri havarijnom úniku ropných produktov a pohonných hmôt z mechanizmov a automobilov.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Z hľadiska ovplyvnenia prvkov územného systému ekologickej stability, mostný objekt bude preklenovať biokoridor nadregionálneho významu NBk Dunaj, ktorý predstavuje významnú trasu šírenia informácií a viažu sa naň diaľkové migračné trasy fauny a flóry. Tento nadregionálny biokoridor tvorí Dunaj vrátane lužných lesov a ostatných významných lokalít v medzihrádzovom priestore. Počas výstavby predpokladáme priamy zásah do toku Dunaja s odstránením časti porastov na oboch stranách vodného toku a tiež obmedzenie v migrácii suchozemských živočíchov. Negatívny účinok

hluku a imisii na biotu sa prejaví počas výstavby a prevádzky komunikácie. Mostný objekt vytvorí bariéru s možným mierne negatívnym dopadom na populácie migrujúcej avifauny.

I.4.3 Vstupy (pôda, voda, suroviny, zdroje energie)

Záber pozemkov:

Trasa prístupovej komunikácie na mostný objekt, ako aj výstavba okružnej križovatky s na ceste I/64 si vyžiada nasledovné zábery pôdy na slovenskej strane:

Kataster	záber pôľnohosp. pôdneho fondu			z toho orná pôda		
	trvalý (ha)	dočasný (ha)	ročný (ha)	trvalý (ha)	dočasný (ha)	ročný (ha)
Komárno	2,2583	0,4814	0,0881	2,2583	0,4814	0,0881

Požiadavky na výrub drevín:

Na základe vykonanej inventarizácie drevín rastúcich mimo lesa, v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z., je potrebné odstrániť v koridore predmetnej stavby na slovenskej strane 26 kusov stromov a 143 m² kríkov. Ich celková spoločenská hodnota predstavuje 57 969,54,-€.

Voda, suroviny a zdroje energie budú použité z miestnych zdrojov. Ich presné objemy určí dodávateľ stavby.

I.4.4 Výstupy (napr. množstvá a druhy: emisií do atmosféry, úniky do vodného systému, odpady)

Exhalačná štúdia (Dopravoprojekt, a.s., 2006) konštatuje, že po uvedení stavby do prevádzky nedôjde k prekročeniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok od dopravy v jej okolí. Pozitívny vplyv na túto skutočnosť majú dobré rozptylové podmienky a poloha cesty napojenej na most, ktorá leží mimo husto zastavané územie mesta.

Odpadové vody zo splachov dažďových vôd budú obsahovať rôzne koncentrácie škodlivých látok. Z uvedeného dôvodu bude na moste vybudovaná cestná kanalizácia, pomocou ktorej budú oplachové vody odvedené do odlučovača ropných látok, z ktorého prečistené vody budú odvedené do priesakového kanála.

So stavbou mostného telesa súvisí odpadové hospodárstvo, nakoľko odpady budú vznikať v etape výstavby a následne aj počas prevádzky. Nakladanie s odpadmi upravuje Zákon č. 409/2006 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Nakladanie s odpadmi počas výstavby aj počas prevádzky bude riadené v zmysle stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa platných právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo. V súčasnosti nie je možné presne stanoviť množstvo odpadov.

Vznikajúci odpad bude priebežne odváňaný na skládky, ktoré sú zapísané v zozname skládok k tomu určených. Dodávateľ je povinný zmluvne zabezpečiť spôsob zneškodňovania odpadov vznikajúcich počas stavebných prác.

Prevádzkovateľ stavby je povinný po jej uvedení do prevádzky vypracovať program odpadového hospodárstva v súlade s platnými legislatívnymi predpismi. Okrem toho je povinný pre svojich zamestnancov vypracovať prevádzkovú smernicu o nakladaní s nebezpečnými odpadmi a havarijný plán pri nakladaní s nebezpečnými odpadmi.

I.4.5 Dostupné údaje o možných významných cezhraničných dopadoch na životné prostredie navrhovanej činnosti

V marci 2014 spol. Coaching Team Kft. vypracovala Štúdiu vplyvu na životné prostredie navrhovanej činnosti „Nový cestný most cez Dunaj medzi mestami Komárom-Komárno“. Okrem tejto dokumentácie bola vypracovaná dokumentácia posúdenia vplyvov na územia Natura 2000 na maďarskej strane Dunaja a jeho inundačné územie SCI-HUDI20034.

Uvedené štúdie identifikovali priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na maďarskej strane a navrhli opatrenia na elimináciu, resp. zmiernenie negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti v intenciách platnej národnej legislatívy.

Možno predpokladať, že vplyvy na živú a neživú prírodu, ako aj vplyvy na obyvateľstvo (hluková a imisná záťaž) identifikované na slovenskej strane, budú podobného charakteru a rozsahu aj na maďarskej strane. Zároveň môžeme konštatovať, že **vplyvy navrhovanej činnosti nebudú mať významný negatívny synergický vplyv na zložky životného prostredia a obyvateľstvo na maďarskej strane, ktoré by si vyžiadali realizáciu ďalších zmierňujúcich opatrení.**

I.4.6 Navrhované zmierňujúce opatrenia

Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami znečisteného ovzdušia

Počas výstavby sa očakáva najmä znečisťovanie ovzdušia vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššej záťaže výfukovými plynmi z nákladnej dopravy priamo na stavbe a na trasách prevozu zemín a materiálov. Opatreniami na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti z dopravy bude údržba prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným čistením a v prípade sucha kropením ciest a plôch.

Opatrenia na elimináciu nepriaznivých účinkov hluku

V etape výstavby cesty a mosta bude možné ochrániť obyvateľstvo pred nepríjemným hlukom z dopravy stavebných mechanizmov, prípadne z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy vhodnou organizáciou práce na stavenisku, alebo vylúčením prác v nočných hodinách a v dňoch pracovného pokoja.

Počas prevádzky nebudú v okolí novovybudovanej cesty a mosta prekračované limitné hodnoty hluku a podľa predpokladov sa zlepšia aj hlukové pomery v okolí tých komunikácií v intraviláne mesta, ktoré sú v súčasnosti zaťažené nadlimitnými hladinami hluku.

Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd

Povrchová voda

V etape stavebných prác bude potrebné:

- zabezpečiť dodržiavanie bezpečnostných predpisov pri manipulácii s ropnými produktami a kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov a automobilov prepravujúcich stavebný materiál,
- neumiestňovať sklady materiálov a stavebný odpad, ako aj vozový park do blízkosti toku Dunaja,
- pre prípad havárií na komunikácii bude vypracovaný plán havarijných opatrení na likvidáciu škody spôsobenej na životnom prostredí. Návrh havarijného plánu bude potrebné prerokovať so správcom toku (Slovenský vodohospodársky podnik š.p.) a predložiť Slovenskej inšpekcii životného prostredia na schválenie.

V etape prevádzky bude na mostnom objekte vybudovaná cestná kanalizácia, pomocou ktorej budú oplachové vody odvedené do kanalizácie, ktorá bude na konci opatrená odlučovačom ropných látok, z ktorého prečistené vody budú odvedené do priesakového kanála.

Podzemná voda

Vzhľadom na zvýšené riziko negatívneho vplyvu najmä počas výstavby mosta v súvislosti s malou hĺbkou priepustných pokryvných kvartérnych sedimentov je potrebné v tejto etape vo zvýšenej miere dbať na dodržiavanie bezpečnostných predpisov pri manipulácii s ropnými látkami a vykonávať kontrolu technického stavu stavebných mechanizmov, z ktorých je možný únik týchto látok do prostredia.

Ochrana podzemných vôd počas prevádzky mosta bude podobná ako v prípade povrchových vôd.

Opatrenia na ochranu pôdy

Pred výstavbou cesty sa vykoná skrývka humóznej vrstvy a poskytne sa na využitie poľnohospodárom, prípadne sa uloží na skládku a následne sa použije na zahumusovanie svahov komunikácie. Ochrana PPF je potrebné zabezpečiť najmä minimalizáciou záberov pre manipulačné pásy, stavebné dvory a dočasné depónie materiálov. Po ukončení výstavby dôsledne zrekultivovať všetky plochy dočasných záberov a stavebných dvorov.

Opatrenia na ochranu bioty

- výrub nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť výlučne v mimohniezdnom období,
- po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách, narušených výstavbou, rekonštruovať narušené brehovú porasty,
- uskutočniť náhradnú výsadbu zelene na plochách určených príslušným orgánom ochrany prírody vo výške vyčíslenej spoločenskej hodnoty,
- realizovať vegetačné úpravy na svahov komunikácie a v križovatke.

Opatrenia na ochranu územia Natura 2000

- Z dôvodu možných kolízií vozidiel s vtákmi preletujúcimi ponad most sa odporúča obmedzenie rýchlosti dopravy: nákladné automobily max rýchlosť 40 km/hod, osobné automobily max rýchlosť 50 km/hod. Zároveň bude počas navrhovaného monitoringu počas výstavby aj po výstavbe

realizované sledovanie prípadnej mortality vtákov na moste vplyvom dopravy. V prípade, že sa preukáže napriek tomuto opatreniu (zníženie rýchlosti), že dochádza k zvýšenej mortalite vtákov, na časti mosta umiestnenom priamo na Dunaji, resp. v medzihrádzovom priestore odporúčame umiestniť zábrany (zábradlia) tak, aby sa minimalizovala možnosť priamej kolízie vtáctva s vozidlami.

- Keďže vtáky tiahnu v oboch smeroch, odporúčame použiť zábrany na oboch stranách mosta. Okrem toho, kvôli zvýšeniu viditeľnosti prekážky najmä v období hmiel, odporúčame na mosty a samotné zábrany inštalovať reflexné prvky.
- Osvetlenie na moste je potrebné zvážiť a riešiť veľmi citlivo. Nie je prípustné, aby bol osvetlený len pilier a vozovka. Takýto typ osvetlenia môže obzvlášť počas hmlistých dní slúžiť ako pasca. Vtáky totiž zbadajú osvetlený pilier len v poslednej chvíli a pri snahe sa mu vyhnúť narazia do neosvetlených lán (príčina mortality na viacerých mostoch v zahraničí). Pri osvetlení bude potrebné buď vybrať farby osvetlenia, ktoré nie sú pre vtáky ľahko viditeľné (modrá, zelená alebo iné) a ktoré tak nebudú pôsobiť ako pasca, alebo je potrebné zvýrazniť osvetlením všetky závesné laná v celej dĺžke.
- Zvýrazniť laná aj zariadeniami, ktoré už pri slabom vetre budú rezonovať a budú tak pre letiace vtáky zaznamenateľné aj pri zhoršenej viditeľnosti (takéto zariadenia sa používajú na zníženie rizika kolízií s elektrickými vedeniami). Je však potrebné preveriť technickú realizovateľnosť tohto opatrenia. V prípade jeho nevhodnosti odporúčame použiť vhodné (plnohodnotné) alternatívne riešenia zamedzujúce kolíziám vtákov s lanami pri zhoršenej viditeľnosti.
- Po výstavbe mostu realizovať (aspoň trojročný) monitoring správania sa vtákov pri preletoch ponad most, pre overenie správnosti navrhnutých opatrení. Napriek snahe o objektívne navrhnutie opatrení môžu špecifické lokálne danosti spôsobiť, že opatrenia odskúšané inde na zmiernenie vplyvov nemusia byť úplne účinné. Je preto potrebné ich efektivitu overiť a prípadne upraviť opatrenia (napríklad režim nasvietenia mosta, ktorý sa vo viacerých prípadoch ukázal ako kľúčový) tak, aby sa riziko kolízií znížilo na najnižšiu možnú úroveň.

I.5 Meno, adresa telefónne číslo navrhovateľa

Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa:

Ing. Viliam Žák
riaditeľ IVSC Bratislava,
Miletičova 19, 820 05 Bratislava
tel.:02/502 55 379
viliam.zak@ssc.sk

Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie:

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

I.6. EIA dokumentácia a súpis dopadov na životné prostredie (Správa o hodnotení)

Dopravoprojekt a.s v roku 2006 vypracoval na stavu „Komárno-Komárom, nový cestný most cez Dunaj“ zámer podľa zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Ministerstvo životného prostredia SR na základe procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z., vydalo pre navrhovanú činnosť Záverečné stanovisko č. 5621/07-3.4/ml, zo dňa 17.7. 2007.

Vplyvy na životné prostredie identifikované v EIA a aktualizované na základe výsledkov ďalších prieskumných prác vykonaných v dokumentácii pre územné rozhodnutie a v dokumentácii pre stavebné povolenie sú uvedené v predmetnom elaboráte v kapitole I.4

Dokumentácia EIA nie je súčasťou oznámenia.

II. Kontaktné údaje

II.1 Kontaktné údaje orgánu zodpovedného za koordináciu činností súvisiacich s EIA na Maďarskej strane

Környezetvédelmi és Vízügyi Miniszterium
Fő utca 44-50
H.1011 Budapest
Hungari

II.2 Kontaktné údaje strany pôvodu

Kontaktné údaje orgánu zodpovedného za koordináciu činností súvisiacich s EIA:

RNDr. Gabriel Nižňanský
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia
Odbor environmentálneho posudzovania
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, Slovenská republika
tel. +421 905 680873, e-mail : gabriel.niznansky@enviro.gov.sk

Kontaktné údaje rezortného orgánu

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, Slovenská republika
Tel.: +421 2/ 5949 4111

III. Údaje o procese EIA v krajine, kde je navrhovaná činnosť umiestnená

Na stavbu „Komárno-Komárom, nový cestný most cez Dunaj“ bol vypracovaný zámer (Dopravoprojekt, a. s. 2006) podľa zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Zámer bol predložený v jednom variante navrhovanej činnosti, nakoľko Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) upustilo, na základe odôvodnenej písomnej žiadosti navrhovateľa, dňa 15. 5. 2006 podľa § 22 ods. 7 zákona od požiadavky variantného riešenia navrhovanej činnosti.

K navrhovanej činnosti bolo na MŽP SR doručených 20 písomných stanovísk dotknutých orgánov. Žiadny z pripomienkujúcich nezamietol navrhovanú činnosť, avšak v niektorých stanoviskách boli požiadavky, ktoré sa premietli do podmienok záverečného stanoviska.

Vzhľadom na posúdenie charakteru, rozsahu a účinkov činnosti, ako aj na kladné stanoviská doručené k navrhovanej činnosti, podľa § 32 zákona MŽP SR v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom dňa 2. 3. 2007 upustilo od vypracovania správy o hodnotení pre navrhovanú činnosť.

Pre ďalší postup sa za správu o hodnotení považuje zámer. Na ďalší postup hodnotenia podľa zákona sa primerane použili ustanovenia § 33 až 39 zákona. MŽP SR o tejto skutočnosti informovalo všetkých účastníkov procesu posudzovania.

Na základe procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z., bolo pre odporúčaný variant v zámere vydané Záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia SR č. 5621/07-3.4/ml, zo dňa 17.7. 2007.

IV. Údaje o procese účasti verejnosti

Verejné prerokovania Správy o hodnotení navrhovanej činnosti sa uskutočnilo v Komárne 12. apríla 2007. Na verejnom prerokovaní sa zúčastnilo osem účastníkov.

Verejnosti bolo prezentované technické riešenie navrhovanej činnosti, výsledky Správy o hodnotení vplyvov a vysvetlené otázky týkajúce sa technického riešenia stavby a opatrení na elimináciu a zmiernenie negatívnych účinkov navrhovanej činnosti.

Záznam z verejného prerokovania bol zaslaný na MŽP SR listom zo dňa 13. 4. 2007 a tvorí archivovanej dokumentácie.

V. Termín žiadosti o odpoveď

Termín žiadosti o odpoveď: 6 týždňov od doručenia oznámenia.

V Bratislave, august 2014

Vypracoval. Ing. Ján Longa

