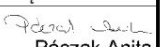
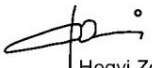
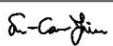
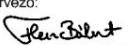


Győr, keleti elkerülő - országhatár közötti szakasz fejlesztésének előkészítéséhez szükséges tanulmányterv, környezeti hatástanulmány elkészítése (N2000 hatásbecsléssel együtt), a környezetvédelmi engedély megszerzése

TANULMÁNYTERV

PST: K014.02

Megrendelő:		 NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ ZRT.		NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. 1134 Budapest, Váci út 45.	
Tervező:		 PANNONWAY ÉPÍTŐ Kft.		Székhely: 8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9. Iroda: 8900 Zalaegerszeg, Köztársaság u. 8. Telefon, fax: +36-92/598-757, +36-30/247-56-29 Email: info@pannonway.hu Web: www.pannonway.hu	
				Ügyvezető:  Tüske Zsolt	
				Irodavezető:  Szalmon Péter	
				Projektvezető:  Póczak Anita	
Szakági tervező:		 VIKÓTI Mérnök Iroda Kft.		Ügyvezető:  Hegyi Zoltán	
		1519 Budapest, Pf.: 241. +36 1 610 40 10 vikoti@vikoti.hu			
Tervezési szakasz:		Vámosszabadi - országhatár közötti szakasz fejlesztésének előkészítése		Tervszám: V138	
				Szakasz: -	
				Szakág jele: E	
Tervfázis:		KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY		Rajzszám: E.01.08.	
Szakág:		KÖRNYEZETVÉDELEM		Tervfázis jele: KHT	
Részművelet:		Határon áterjedő környezeti hatások vizsgálata		Szállítási ütem: V00	
				Lépték:	
Tervező:  Sáling-Csordás Julianna	Tervező:  Szabó Ákos	Felelős tervező:  Fleisz Bálint	Ellenőr:  Jurassza Karolina	Dátum: 2019.06.25.	
Ez a terv a VIKÓTI Mérnök Iroda Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja.					

Úsek Győr, obchvat východný – štátna hranica – študijný plán, potrebný na prípravu rozvoja úseku, príprava štúdie o vplyvu na životné prostredie (spolu s posúdeným vplyvu N2000), získanie povolenia ochrany životného prostredia

**ŠTUDIJNÝ PLÁN
PST: K014.02**

Zadávatel: NIF – Nemzeti Infrastruktúra fejlesztő Zrt., 1134 Budapest, Váci út 45.

Projektant: Pannon Way Építő Kft.

Sídlo: 8900 Zalaegerszeg, Batsányi J.u.9.

Kancelária: 8900 Zalaegerszeg, Köztársaság u.8.

Telefon, fax: +36-92/598-757, +36-30/247-56-29

Email: info@pannonway.hu

Web: www.pannonway.hu

Konateľ: Zsolt Tüske

Vedúci kancelárie: Péter Salamon

Vedúci projektu: Anita Póczak

Odborný projektant: VIKÖTI Mérnöki Iroda Kft., 1519 Budapest, Pf.:241

Telefon: +36 1 610 40 10

Email: vikoti@vikoti.hu

Konateľ: Zoltán Hegyi

Projektový úsek: **Príprava rozvoja úseku medzi Vámosszabadi – štátna hranica**

Číslo plánu: V138

Úsek: -

Ozančenie odbornej vetvy: E

Projekčná fáza: Štúdia vplyvu na životné prostredie

Číslo výkesu: E.01.08

Odbor: Ochrana životného prostredia

Označenie projekčnej fáze: KHT

Čiastkové operácie: Skúmanie cezhraničných vplyvov na životné prostredie

Harmonogram dodávky: V00

Mierka:

Projektant: Julianna Sálling-Csordás

Projektant: Ákos Szabó

Zodpovedný projektant: Bálint Fleisz

Kontrolór: Karolina Jurassza

Dátum: 25.06.2019

Tento plán je duševným vlastníctvom spoločnosti VIKÖTI Mérnöki Iroda Kft. a ochranu plánu zabezpečujú legislatívne predpisy.

ZODPOVEDNÝ ODBORNÝ PROJEKTANT:



Fleisz Bálint

(číslo Maďarskej Komory Inžinierov: 19-01022)

dipl. inžinier životného prostredia

VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

PROJEKTANTI/ODBORNE SPÔSOBILÍ PROJEKTANTI

Bozsó István

*inžinier poľnohospodárstva pre management
životného prostredia, odborne spôsobilý inžinier na
ochranu proti hluku a vibráciám*
VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Csóka Gergely

*diplomovaný inžinier životného prostredia,
odborne spôsobilý inžinier na ochranu proti hluku a
vibráciám*
VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Gaál Júlia

diplomovaná inžinierka pre životné prostredie
VIKÖTI Mérnök Iroda Kft

Heckenast Ádám

diplomovaný inžinier pre životné prostredie
VIKÖTI Mérnök Iroda Kft

Dr. Nagy Júlia Anna

*diplomovaná inžinierka pre výskum životného
prostredia*
VIKÖTI Mérnök Iroda Kft

Hetényi Renáta

diplomovaná inžinierka pre ochranu krajiny
VIKÖTI Mérnök Iroda Kft

Kiss Barbara

diplomovaná inžinierka pre ochranu krajiny
VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Juhász Zsuzsanna

diplomovaná inžinierka pre ochranu krajiny
VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Sáling-Csordás Julianna

diplomovaná inžinierka pre geológiu
VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Szabó Ákos

diplomovaný inžinier pre životné prostredie
VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Varannai Krisztina

*diplomovaná inžinierka poľnohospodárstva
pre management životného prostredia*
VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Dr. Beke Péter

*inžinier automechaniky, diplomovaný inžinier
elektrotechniky* **BP-Vibroakusztika Kft.**

Kiss Béla

biolog
Bioaqua Pro Kft.

Szabó Tamás

biolog
Bioaqua Pro Kft.

Szabó Péter

diplomovaný meteorológ
Országos Meteorológiai Szolgálat
preskúmanie očakávaných klimatických parametrov

Zsebeházi Gabriella

diplomovaná meteorologička
Országos Meteorológiai Szolgálat
preskúmanie očakávaných klimatických parametrov

Dr. Király Botond Gergely

diplomovaný biolog
Környezeti Projekt Kft.
kapitola bioty, dokumenty Natura2000

OBSAH

1. Úvod, história	5
2. Popis plánovanej činnosti a možných variantov	7
2.1. Základné údaje plánovaného zariadenia	7
2.1.1. Vodorovné a zvislé vedenie trasy	7
2.1.2. Prierezová konštrukcia	8
2.1.3. Mosty	8
2.1.4. Plánované uzlové body	10
2.1.5. Cesta pre cyklistov	11
2.1.6. Verejné osvetlenie	11
2.2. Prezentácia výsledkov testov premávky	12
2.3. Predpokladaný termín zahájenia výstavby a odovzdania do užívania	13
2.4. Možnosť pokračovania v realizácii ďalších etáp trasy	13
3. Preskúmanie cezhraničných vplyvov na životné prostredie	14
3.1. Ochrana geologického media, ochrana pôdy, ochrana povrchných a podzemných vôd	14
3.2. Ochrana čistoty ovzdušia	15
3.3. Ochrana bioty: Človek a spoločnosť	16
3.4. Ochrana bioty: Rastliny a živočíchy	16
3.5. Ochrana životného prostredia výstavby	17
3.6. Ochrana krajiny	18
3.7. Ochrana proti hluku a vibráciám	18
3.8. Ochranné a monitoringové návrhy	20
3.9. Súhrnné hodnotenie	20

ZOZNAM NÁČRTOV

1. obraz Vzorkový priečný rez so šírkou koruny 20 metrov	8
2. obraz Umiestnenie chránených oblastí Natura 2000	17

ZOZNAM TABULIEK

1. tabuľka Premávka na jednotlivých úsekoch v roku 2034 [jednotné vozidlo/deň]	12
--	----

1. ÚVOD, HISTÓRIA

Spoločnosť NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., na základe výsledkov uskutočneného verejného obstarávania v roku 2018, vo veci „**Príprava študijného plánu, príprava štúdia o vplyve na životné prostredie a získanie povolenia ochrany životného prostredia (K014.02) pre rozvoj úseku Győr, východný obchvat – Štátna hranica**”, s prípravou projektových prác poverila spoločnosť Pannonway Építő Kft.

Spoločnosť Pannonway Építő Kft. s výkonom prác v súvislosti s ochranou životného prostredia poverila spoločnosť s VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Projekt bol rozdelený na dve hlavné úseky plánovania: Győr severo-západný obchvat (s označením verzií vedení trasy Gy-1 a Gy-6) a obchvat medzi Vámosszabadi – štátna hranica (V-3), ďalej ako s projektom súvisiaca investícia, rozvoj cyklotrasy na úseku Vámosszabadi – Győr (s označením verzie K-3).

Investícia je uvedená v bode 1.306 prílohy č.1. Nariadenia vlády 345/2012 (XII.6.), preto **z hľadiska národného hospodárstva sa považuje za významne dôležitú investíciu dopravnej infraštruktúry.**

Dohovor OSN o posudzovaní cezhraničných vplyvov životného prostredia, takzvaný Dohovor Espoo (ďalej „dohovor“) bol podpísaný dňa 26.02.1991, ku ktorému sa pristúpilo aj Maďarsko. Maďarsko zaviedlo dohovor o posudzovaní cezhraničných vplyvov životného prostredia, podpísaného dňa 26.02.1991 v Espoo (Fínsko) s Nariadením vlády 148/1999 (X.13). Dohovor stanovuje, aby posudzovanie vplyvov bolo rozšírené medzi zúčastnenými stranami o posudzovaní vplyvov na životné prostredie presahujúce štátne hranice, ak plánované činnosti mohli mať významné cezhraničné škodlivé účinky.

Cieľom tejto dokumentácie je, vytvorenie odborného základu pre vypracovanie vzájomného postupu posudzovania cezhraničných vplyvov maďarskej a slovenskej strany, na základe Dohovoru Espoo, pre vývoj úseku Vámosszabadi - Štátna hranica na 2x2 jazdné pruhy s rozšírením priečného rezu.

Plánovaná činnosť a jej cieľ

Cieľom plánovanej investície je vybudovanie chýbajúceho úseku východného obchvatu Győr a spojenie oblasti Győr a Štátna hranica s vybudovaním cestného úseku s 2x2 jazdným pruhom, ako aj vybudovanie cyklotrasového spojenia medzi Győr a Vámosszabadi.

S investíciou dosiahnuteľnými hlavnými cieľmi sú nasledovné:

- skrátenie cestovného času medzi Győr – Štátna hranica,
- zlepšenie bezpečnosti premávky, zníženie počtu nehôd,
- zlepšenie životných podmienok (zníženie hluku, vibrácií a znečistenia ovzdušia) súčasnou trasou hlavnej cesty číslo 14. dotknutej obce Vámosszabadi,
- vybudovanie novej verejnej komunikácie medzi úsekom diaľnica M1 a Štátna hranica,
- zníženie prevádzkových dopravných nákladov účastníkov cestnej premávky
- pre investorov zatriaktívnenie hospodárskych oblastí dotknutých obcí.

História

V prvej fáze plánovania – skúmaním všetkých možných variantov trasy – bola vyhotovená prípravná rozhodovacia štúdia. Cieľom rozhodovacej projektovej štúdie bolo, aby boli pripravené všetky

varianty možných trias. Dňa 06.11.2018 bolo uskutočnené prerokovanie spustenia plánu podľa rozhodovacej projektovej štúdie.

Porota plánu prípravného rozhodovania projektovej štúdie zasadala 24. januára 2019, v Győri, v projektovej kancelárii spoločnosti NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. Na zasadnutí poroty plánu tí, ktorí mali hlasovacie právo sa rozhodli, že bude potrebné aj detailnejšie vypracovať na úrovni štúdijného plánu vedenie trasy, s označením vedenia trasy na úseku obchvatu Győr, Gy-1, Gy-4 a Gy-16, s označením vedenia trasy na úseku obchvatu Vámosszabadi, V-3, V-4, V-6 a V-5-A. Okrem toho bude potrebné ďalej skúmať cyklotrasu medzi úsekom Győr a Vámosszabadi, s označením vedenia trasy K-1 a K-3.

V súlade s rozhodnutím bol 14. mája 2019 ukončený a doručený študijný plán pre vybrané varianty trate.

Následne po študijnom pláne 20. mája v kancelárii NIF Zrt. v Budapešti bol prezentovaný plán, kde bol pre pozvaných predstavený plán revíznej štúdie vyhotovených variantov vedenia trasy.

Dňa 18. júna 2019. vrámci poroty plánu bolo rozhodnuté o variantoch vedenia trasy, ktoré boli navrhnuté na ďalšie plánovanie a na predloženie na povoľovacie konanie za účelom získania enviromentálnych povolení. Podľa rozhodnutia poroty plánu boli vybrané na severo-západnom obchvate Győr, GY-1 a Gy-16 varianty vedenia trasy, na úseku Vámosszabadi – Štátna hranica, na úseku Vámosszabadi – Štátna hranica, vedenie trasy V-3, kým na úseku cyklotrasy medzi Vámosszabadi – Győr, vedenie trasy K-3.

2. POPIS PLÁNOVANEJ ČINNOSTI A MOŽNÝCH VARIANTOV

2.1. Základné údaje plánovaného zariadenia

Rozvoj existujúcej hlavnej cesty číslo 14 je plánovaný 2x2 jazdným pruhom a vybudovanie úseku Vámosszabadi – štátna hranica je plánované na 2x2 jazdné pruhy s rozšírením priečného rezu. Nový úsek cesty bude plánovaný, ako cesta druhej triedy. Úsek Vámosszabadi zabezpečuje vytvorenie cestného spojenia s 2x2 jazdným pruhom medzi Győr – Štátna hranica.

Začiatok plánovaného vedenia trasy začína pri staničení 0+000 km, od spoločného uzlového bodu hlavnej cesty číslo 14. a hlavnej cesty číslo 813. Koncové staničenie vedenia trasy končí pri staničení 7+085 km, na strane Slovenska, na konci nového mostu nad Dunajom.

Celková dĺžka vedenia trasy:

- vedenie trasy V-3: 7 085 m.

2.1.1. Vodorovné a výškové vedenie trasy

Dotknuté obce plánovaným vedením trasy: Győrzámoly a Vámosszabadi.

Vodorovné vedenie trasy

Varianta vedenia trasy s označením V-3

Vedenie trasy sa pripojí pri staničení 0+000 na existujúci uzlový bod kruhového objazdu hlavných ciest číslo 14. a 813., na západnú vetvu. Po minimálnom rovnom úseku vodorovné vedenie trasy bude pokračovať v súlade s konštrukčnou rýchlosťou 90 km/h s pravotočivým prechodovým oblúkom, potom nasleduje priamy úsek, ktorý vzhľadom na ochranu prírody, z prava obíde kanál s tvarom podkovy Tölösmajor – Körtvélylpos. Hospodárske oblasti, ktoré sa nachádzajú po ľavej strane hlavnej cesty číslo 14 vedenie trasy obíde s ľavým prechodovým oblúkom a vedenie trasy bude pokračovať s dlhým rovným úsekom medzi kanálom Tölösmajor, ktorý je potrebné obísť a spomínanej hospodárskej oblasti Vámosszabadi. Po dlhom rovnom úseku, oblasti Szigetköz Natura 2000 a Erdőalja lóp, ktoré sú dôležitou oblasťou z hľadiska ochrany prírody, vedenie trasy obíde z ľava s jedným prechodným oblúkom a nadviaže podľa nadzemného vedenia vysokého napätia podľa potrebnej vzdialenosti a súbežne s ním vedie cesta rovne. Krátky rovný úsek preruší jeden minimálny čistý oblúk a potom nasleduje dlhý rovný úsek popri trase hlavnej cesty číslo 14. Na konci plánovaného úseku cesta končí na Slovensku, s preklenutím Dunaja pri Medveďove, s pripojením na cestu číslo 13.

Koncové staničenie vedenia trasy končí pri staničení 7+085, dĺžka plánovanej trasy je 7 085 m.

Výškové vedenie trasy

Varianta vedenia trasy s označením V-3

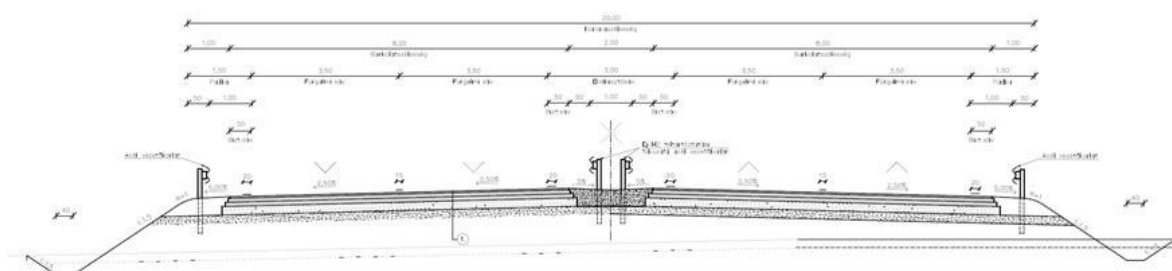
Plánované vedenie trasy výškovo sa pripojí na existujúci uzlový bod kruhového objazdu hlavných ciest číslo 14. a 813., na západnú vetvu. Po opustení uzlového bodu výška cesty klesá s 0,5 %-ným poklesom, pokrývajúc vodorovný oblúk, následne po prehĺbenom oblúku na existujúcej výške nad terénom, pokračovanie cesty je po hrádzi, vo výške 1,0 – 2,0 m, cesta výškovo pokračuje vzostupom približujúcim k hladine vody, až kým nedosiahne vedenie trasy hlavnej cesty č.14. Po napojení cesty k existujúcemu vedeniu trasy, cesta v mieste napojenie s prehĺbeným zaoblením pokračuje s väčším rozsahom stúpajúcim úsekom. Nad existujúcou líniou trasy - minimálna úroveň hladiny povodní (MÁSZ)+1,20m+konštrukcia mostu – cesta vedie do vysokej hrádze s neustálym svahom, následne po dosiahnutí Dunaja pri Medveďove, Dunaj prechádza konvexnou krivkou a 1,77 %-ným poklesom dôjde k ceste číslo 13., ktorá sa nachádza na Slovensku, na konci plánovaného úseku.

2.1.2. Konštrukcia priečneho rezu

Parametre plánovania obašhuje nasledujúca tabuľka:

Úsek obchvatu Győr a Vámosszabadi v každom smere je hlavnou cestou II. triedy s dvom jazdným pruhom mimo obce

– Druh cesty:	mimo obce
– Okolnosti prostredia:	A.
– Trieda cesty:	Hlavná cesta (II. triedy)
– Plánovaná trieda:	K.IV.A.
– Konštrukčná rýchlosť:	110 km/h
– Šírka koruny:	20,00 m
– Šírka stredného deliaceho pásu:	3,00 m
– Šírka jazdného pruhu:	3,50 m
– Šírka bezpečnostného pruhu:	0,50 m
– Šírka vozovky:	2x8,00 m
– Šírka krajnice:	1,50 m



1. obraz Vzorkový priečny rez so šírkou koruny 20 metrov

Možnosti rozšírenia cesty s 2x1 jazdným pruhom na cestu s 2x2 jazdným pruhom skúmame nižšie: je možné dosiahnuť symetrickou alebo jednostrannou expanziou.

2.1.3. Mosty

Kríženie Dunaja a jeho záplavového územia

Súčasný stav mostov

3 kusy mostnej konštrukcie záplavového územia v dobe ich vybudovania boli významnými železobetónovými konštrukciami, ale k dnešnému dňu ich stav značne sa zhoršil (hlavne stav mostu, označeného číslom I.). Nachádza sa na ňom niekoľko vážnych porúch, ktoré ohrozujú aj nosnosť mostu. Konštrukcie označené s číslami I. a II. nie sú vyhovujúce z hľadiska vodohospodárstva, čo znamená, že ich prestavba by bola urgentná. Vzhľadom na ich stav, je navrhnutá demontáž a namiesto nich postaviť jednoducho postavielnych mostov. Navrhovaných je buď most zo železobetónových prefabrikátov alebo z oceľovobetónových konštrukcií.

Nemáme vedomosti o tom, že by na súčasnem moste nad Dunajom pri Medved'ove bola chyba, znižujúca nosnosť, ale pravidelne vznikajú problémy na železobetónovej trati a na chodníkovej

doske. Bola by aktuálna obnova celej oceľovej konštrukcie a na časti chodníkov obnova povrchových systémov. Základové konštrukcie majú dostatočnú nosnosť, bolo by aktuálne očistenie kamenných povrchov a ich konzervácia.

V súčasnosti most má 76 rokov, blíži sa ku koncu plánovanému životnosti, ale napriek tomu, keby sa nechala bez zmeny súčasná premávka (ponechanie 2x1 jazdného pruhu), alternatívou by mohla byť úplná obnova súčasnej vrhnej konštrukcie a úplná výmena konštrukcie trati, ktorou by bolo možné predĺžiť životnosť vrhnej konštrukcie mostu aspoň o dvoma cyklami obnovy (približne 50-60 rokov). Aj v tomto prípade by sa mal zlepšiť súčasný 8,21 m vysoký „ohraničený“ lodný profil, bolo by potrebné prispôbiť na štandardný 9,50 m vysoký lodný profil.

Podľa dispozície plánovania nie je však možné skonvertovať existujúcu vrchnú konštrukciu na 2x2 jazdné pruhy. Napriek tomu, že základové konštrukcie je možné použiť, ale z dôvodu ich umiestnenia z hľadiska riečnej dopravy, ani tie nie sú ideálne, preto je potrebné uprednostniť také varianty, ktoré môžu výrazne zlepšiť podmienky riečnej dopravy.

Plánované mostné diela

Riešenie plánu umiestnenia vedenia trasy s 2x2 jazdným pruhom na úseku cesty medzi protipovodňovými hrádzami: cesta na existujúcej trase by bola rozšírená na 2x2 jazdné pruhy s rozšírením hrádze na stranu povrchovej vody (na ľavú stranu cesty). Výstavba mostov je plánovaná po etapách, čiastočne s cieľom zabezpečiť nepretržitú cestnú dopravu. V prvej etape by boli vybudované na stranu povrchovej vody plánovaná cesta s 2x1 jazdným pruhom a msoty. V druhej etape by uskutočnila demontáž súčasnej cesty a mosty a potom by bola vybudovaná cesta s 2x1 jazdným pruhom.

Mosty pri záplavovom území

Pre určené miesta v zásade je možné navrhnúť tri konštrukčné varianty a nízkou konštrukčnou výškou:

- trvalá mostná konštrukcia z predpätých železobetónových prefabrikátov s voľným otvorom 3 x 30 m (varianta „A”)
- **most s husto rebrovanou oceľovobetónovou hornou konštrukciou s voľným otvorom 3 x 30 m (varianta „B”)**
- most s klasickou oceľovobetónovou hornou konštrukciou s voľným otvorom 2 x 44 m (varianta „C”),

z ktorých je navrhnutá varianta „B”.

Korytový most

Sú navrhnuté tri varianty na prechod cez Dunaj:

Typ mostu	Charakteristika
„A” Trámový most s hornou mostovkou	Spevnenie existujúcich základových konštrukcií; možnosť vybudovania trojtovorového, kontinuálneho oceľového mostu s zakliesnením stredných podpier; podpery: 114,00 + 133,00 + 114,00 m
„B” Jednopylónový závesný (šikmokáblový) most	Rozpätie podpory trojtovorového nového mostu: 60,0 + 100,0 + 260,0 m. Existujúce korytové piliere je potrebné zdemontovať a pre pylón je potrebné vybudovať nový korytový pilier po pravej strane behu, na okraji malého vodného koryta. Takýto spôsobom je zabezpečená 180 metrová štandarná šírka obojsmernej plavby. Existujúce predmostia čiastočne treba zdemontovať. Na pravej strane – 60 metrový otvor je potrebný z konštrukčných dôvodov, ktorý značne zvyšuje prietokový profil vody, takže veľkosť otvorov diela na prietok vody v lese v záplavovej oblasti pravdepodobne je možné zmenšiť (v neskoršej fáze plánovania).
„C” Oblúkový most	Rozpätie podpory trojtovorového nového mostu: 40,0 + 60,0 + 260,0 m. Prietokový profil je prakticky totožný so súčasným profilom, ale umiestnenie pilierov je priaznivejšie. Existujúce korytové piliere je potrebné aj v tomto prípade zdemontovať a po pravej strane treba vybudovať nový korytový pilier, pri malom vodnom koryte. Aj takýmto spôsobom je možné zabezpečenie 180 metrovej štandarnéj šírky obojsmernej plavby. Existujúce predmostie na ľavej strane čiastočne treba zdemontovať a s veľkou pravdepodobnosťou staré základy bude možné použiť.

Vybudovanie podľa varianty „B” alebo „C” vyžaduje nové základy namiesto vybudovania existujúce základy. V súčasnej dobe existujúci most bude treba zdemontovať aj po vybudovaní nového mostu.

2.1.4. Plánované uzlové body

Győr – severný uzlový bod (Győr úsek obchvatu – hlavná cesta číslo 813 – Vámosszabadi úsek obchvatu)

Geometrické vytvorenie existujúceho kruhového objazdu je vyhovujúce. V prípade realizácie projektu a v rámci projektu realizácie verzie vedenia trasy s označením GY-16, vedenie trasy V-3 smerom na štátnu hranicu začína spojením vedenia trasy Gy-16. U tejto varianty za zásah by sa mal považovať iba vybudovanie štvrtej vety uzlového bodu.

V prípade varianty vedenia trasy s označením Gy-16, s hlavnou cestou číslo 14 sa spojí od západného smeru úseku obchvatu Győr, oproti spojenia hlavnej cesty číslo 813. Koncovým uzlovým bodom úseku obchvatu Győr je existujúci uzlový bod s kruhovým objazdom hlavných ciest číslo 14. a 813., ktorý je vytvorený ako uzlový bod „A”. Kruhový objazd by bol päť vetvový, nakoľko úsek obchvatu Győr by bol napojený na tento uzlový bod a z tohto uzlového bodu by začínal obchvat úseku Vámosszabadi,

Ak sa vytvorí verzia uzlového bodu „C”, na rovnakej úrovni vytvorený uzlový bod s kruhovým objazdom, bude mať iba štyri vetvy a do obchvatu Vámosszabadi bude napojený úsek obchvatu Győr, s uzlovým bodom na oddelenej úrovni, v tvare trúbky.

V prípade varianty vedenia trasy s označením Gy-1, úsek obchvatu Győr od súčasného kruhového objazdu, by prešiel na západ, do úseku obchvatu Vámosszabadi. Vytvorenie uzlového bodu „B” je

navrhnuté nasledovne: z existujúceho kruhového objazdu by začínali vetvy uzlového bodu uhlopriečne, v tvare polovičnej d'ateliny, s vytvorením uzlového bodu oddelenej úrovne.

V prípade varianty vedenia trasy s označením GY-1, je potrebné zabezpečiť pokračovanie trasy hlavnej cesty číslo 813 smerom na západ, čím by bolo zabezpečené spojenie s poľnohospodárskymi oblasťami a s ich servisnými cestami, ktoré sa nachádzajú od obchvatu na západ.

Uzlový bod Vámosszabadi (Úsek obchvatu Vámosszabadi – hlavná cesta číslo 14)

Vedenie trasy s označením V-3 obchádza obec Vámosszabadi zo západnej strany. Preskúmanie obce je možné s predĺžením cesty samosprávy číslo 1303. smerom na západ. Medzi úsekom novej trasy a medzi existujúcou hlavnou cestou číslo 14., spojenie vytvorí varianta uzlového bodu „A” - uzlový bod na oddelenej úrovni v tvare polokry d'ateliny v uhlopriečke. Uzlový bod je plánovaný v blízkosti staničenia 2+638 km.

Od uzlového bodu smerom na severo-východ sa nachádza močiarová oblasť *Erdőalja Natura 2000 a ex lege*, a smerom na juho-západ sa nachádza oblasť priemyselného rozvoja Vámosszabadi.

V prípade varianty uzolvého bodu „A” je potrebné zabezpečiť pokračovanie príjazdovej cesty Vámosszabadi, smerom na západ, čím je možné zabezpečiť spojenie poľnohospodárskych oblastí a ich servisných ciest, ktoré sa nachádzajú na západnej strane obchvatovej cesty.

2.1.5. Cyklotrasa

Cyklotrasa s označením K-3

Na začiatku plánovania, na úseku vnútorného územia mesta Győr, os cyklotrasy prenasleduje os ulice Fenyőszér. Medzi úsekom Győr – Vámosszabadi cyklotrasa sa nachádza na východnej strane *Bácsai-csatorna* (Kanáľ Bácsa), prenasledujúc trasu kanálu.

Cyklotrasa vedie na cestách samosprávy (Fő út, Temető u., Vámosi krt., Széchenyi István u. a Duna u.) vnútorného územia Vámosszabadi, potom, na severe obce prenasleduje rovnú trasu existujúcej poľnohospodárskej cesty, odkiaľ pri kilometrovníku 6+521 km s ľavým prepojením, s využívaním tiež poľnohospodárskej cesty sa spojí už vybudovanou cyklotrasou pred záplavovým územím Dunaja.

Medzi protipovodňovou hrádzou a hlavnou cestou číslo 14. cyklotrasa vedie po trase závodovej cesty. Odtiaľ na sever vedie po východnej strane hlavnej cesty číslo 14. Na konci plánovaného úseku cyklotrasa bude prevedená cez plánované dielo na Dunaji.

Na úseku vnútorného územia Győr a Vámosszabadi, a tam, kde cyklotrasa vedie na existujúcich cestách, vedenie výškovej úrovne cyklotrasy sa prispôbi k existujúcej úrovni cesty.

Vedľa úseku kanála Bácsa (Bácsai-csatorna) pozdĺžny profil sa prispôbuje existujúcemu terénu. V záplavovej oblasti Dunaja výškové vedenie trasy cyklotrasy prenasleduje výškové vedenie trasy úseku plánovanej cesty.

S ohľadom na prierezové vytvorenie, cyklotrasa je plánovaná so šírkou vozovky 2,25 m, s krajnicou 0,5-0,5 m a so šírkou koruny 2,49 m.

Na vybrané vedenie cyklotrasy bude vypracovaná predbežná skúšobná dokumentácia, ktorá bude podaná vrámci samostatného konania, a to za účelom vydania povolenia na ochranu životného prostredia.

2.1.6. Verejné osvetlenie

Verejné osvetlenie je vybudované na vnútornom úseku hlavnej cesty číslo 14. Győr a Vámosszabadi, na hraničnom prechode a na jeho okolí, a na moste nad Dunajom a na jeho okolí. Na vonkajšom úseku verejné osvetlenie nie je vybudované.

V prípade realizácie projektu na existujúcom hraničnom prechode vybudovaný systém verejného osvetlenia bude treba zdemontovať, na zdemontované miesta nebude potrebné vybudovať nové verejné osvetlenie. V prípade vybudovania mostu nad Dunajom – podobne, ako je existujúci stav - bude potrebné vybudovanie verejného osvetlenia.

2.2. Prezentácia výsledkov testu premávky

Súhrnná výhľadová premávka jednotlivých úsekov v roku 2034 [jednotné vozidlo/deň]:

1. tabuľka Premávka na jednotlivých úsekoch v roku 2034 [jednotné vozidlo/deň]

Úsek/Priemerná denná premávka			P0-2034	GY-1 - V-3 2034	GY-16 - V-3 2034
1	cesta číslo 14.	Štátna hranica - Vámosszabadi	14168	14144	14115
2	cesta číslo 14.	Vámosszabadi – cesta číslo 813	15307	1585	1585
3	cesta číslo 14.	cesta číslo 813 – Győr hranica mesta	10367	20851	7130
4	cesta číslo 14.	Győr hranica mesta – cesta číslo 1401	10367	7006	7130
5	cesta číslo 14.	Cesta číslo 1401 – ulica Gömör	14547	11459	9587
6	cesta číslo 85	Cesta číslo 1 – M1	16930	24796	23796
10	obchvat V-3	Vámosszabadi – cesta číslo 813	--	13965	13936
11	obchvat GY-1	Győr hranica mesta – cesta číslo 85	--	13846	--
12	obchvat GY-1	Cesta číslo 1401– Cesta číslo 85	--	14770	--
30	GY-16	Cesta číslo 1401– Cesta číslo 85	--	--	12034

Možné získanie cestovného času v prípade jednotlivých variantov a zmena počtu najazdených kilometrov:

2. tabuľka Získanie času na vzdialenosti [hodina prevádzky vozidiel/deň] v roku 2034

Úsek/kategória	J1	J2	J3	J4
GY-1 – V-3	-1590	-31	-9	-261
GY-16 - V-3	-1445	-31	-9	-255

2.3. Predpokladaný termín zahájenia výstavby a uvedenia do prevádzky

Predpokladaný termín realizácie úseku obchvatu Vámosszabadi medzi I. štvrťrokom 2025 a IV. štvrťrokom 2028.

2.4. Možnosť pokračovania cesty

Možnosť pokračovania plánovanej cesty obchvatu ovplyvňuje plán rozvoja cestnej siete na Slovensku, ktoré sa pripájajú na plánovanú cestu obchvatu. Na základe konzultácií medzi vládami oboch krajín, v súčasnosti na strane Slovenska neplánujú novú cestu, preto rozvoj na maďarskej strane bude pripojený na existujúcu cestu číslo 13. (označenie cesty: E575), v súlade so súčasným stavom.

3. PRESKÚMANIE CEZHRANIČNÝCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

3.1. Ochrana geologických formácií, pôdy, povrchových a podzemných vôd

Plánovaná oblasť slovenského úseku sa nachádza v rámci územia Slovenskej republiky, v Trnavskom kraji, v okrese Dunajská Streda. Na druhej strane Dunaja v Maďarsku, na ostrove Szigetköz, najbližšia obec je Vámosszabadi, hoci podpera pravého brehu cez Medveďov nad Dunajom preklenutého mostu sa nachádza pri Győrzámoly. Hlavnou riekou oblasti je Dunaj, ktorý zohráva kľúčovú úlohu pri rozvoji územia.

Skúmaná oblasť spadá do oblasti zasiahnutej Dunajom. Z hľadiska vplyvu rieky pri brehu je možné oddeliť na dva pásma. V pásme, ktoré je bližšie ku korytu rieky – zvyčajne do niekoľko stoviek metrov - podzemná voda prenasleduje zmeny hladiny rieky. V pásme, ktoré je od rieky vzdialené – od pechádzajúceho pásma je širšie pásmo – nepriamy vplyv rieky všetky kolísania povrchovej vody priamo neprejaví, ale v dôsledku vaších povodní sa zvyšuje hladina podzemej vody a v prípade trvalo nízkej hladiny vody dochádza k poklesu hladiny podzemnej vody.

Na strane Slovenska, ktorá hraničí s plánovaným územím sa nachádzajú poľnohospodárske pôdy.

Plánovaná trasa v oblasti maďarsko – slovenskej hranice križuje hydrogeologickú ochrannú oblasť B vodnej základne Nagybjacs – Ny. Nemáme vedomosti na slovenskej strane sa nachádzajúcej inej blízkej vodnej základne.

Vplyv výstavby na pôdu a na podzemnú vodu, predovšetkým súvisí s pohybom pracovných strojov, tankovaním paliva, ťažbou stavebných materiálov, dopravou, uskladnením nebezpečných materiálov a uložením odpadu.

V tejto súvislosti oblasť priameho vplyvu zodpovedá oblasti vyvlastnenia, kde dochádza k priamej stavebnej činnosti. Oblasťou priameho vplyvu je aj oblasť, slúžiaca na uskladnenie strojov, nebezpečných materiálov a odpadov, ktoré sa môžu nachádzať aj mimo stavebnej oblasti.

Z dôvodu výstavby mosta nad Dunajom pri Medveďove sa predpokladajú práce na existujúcej podpere na ľavom brehu (napríklad: čiastočná demontáž, posilnenie), s ďalším zabratím priestranstva na slovenskej strane netreba počítať. Ale u každej plánovanej varianty zmien na moste nad Dunajom pri Medveďove bude potrebné počítať s prácami aj na korytových pilieroch: existujúce korytové piliere budú zbúrané, a na pravom brehu a na okraji malého vodného koryta treba postaviť nové korytové piliere, alebo existujúce piliere budú rozšírené. (V súčasnej fáze plánovania ešte nie je vybraná varianta mostu nad Dunajom).

Modelovanie dopadu vplyvu prietoku vody v prípade povodní na plánovanom moste, ktorý križuje Dunaj vykonala spoločnosť HuBa Tervező Kft. Na most bol vypracovaný viac verzií plánu, z ktorého bola preskúmaná jedna rozhodujúca verzia. Na základe výsledkov modelovania je možné očakávať niekoľko cm spätné prúdenie a reorganizácia rýchlosti, ktorých rozsah je takmer zanedbateľný.

Plánovaný drenážny systém na úsekoch pokrytých vodou stanovuje vybudovanie uzavretého drenážneho systému.

V štúdiu o vplyve na životné prostredie na základe výpočtov všetkých alifatických uhlíkovodíkov (v ďalšom „TPH“) v prípade Dunaja nie je pravdepodobné prekroenie limitnej hodnoty:

Na trasách do roku 2034 odhadovaná najväčšia premávka je 1554 jednotkových vozidiel/hod. Podľa jednotlivých smerov je možné použiť 777 jednotkových vozidiel/hod.

Príliš navýšenej oblúkovo ležiacej trasy rozhodujúce je 1554 jednotkových vozidiel/hod.

$CE = (4.33 * 3,00 - 0.0507 * 10) = 6,23 \text{ mgTPH/l}$, ktoré sa vzťahuje na dláždenú priekopu. U priekopy zo zeminy je **2,49 mgTPH/l**.

V prípade trasy so strešným profilom rozhodujúce je 777 jednotkových vozidiel/hod.

$CE = (4.33 * 1,50 - 0.0507 * 10) = 3,11 \text{ mgTPH/l}$, ktoré sa vzťahuje na dláždenú priekopu. U priekopy zo zeminy je **1,25 mgTPH/l**.

Podľa vypočítaných hodnôt v prípade *periodického toku vôd*, odhadovaná kontaminácia s olejom na úseku dláždenej priekopy oblúkovo ležiacej trasy by **prekročila povolený limit**, v ostatných prípadoch prekročenie limitu je nepravdepodobné.

Ale na základe predbežného odborného posudku správcu Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság (Severno-zadunajské riaditeľstvo vodného hospodárstva) na maďarskej strane, v prípade, ak odvod vody trasy bude riešené tak, že dažďová voda bude odvedená do Dunaja, bude potrebné zabudovanie diela na ochranu vody (napríklad: dielo na zachytávanie piesku a oleja).

S uvedenými ochrannými opatreniami je možné zabezpečiť nepriamu ochranu povrchových a podzemných vôd a pôdy.

Počas výstavby mosta môže byť povrchová voda kontaminovaná únikom mazív a paliva, v dôsledku možného poškodenia tesnení, strojov, zariadení, dopravných prostriedkov alebo stavebných nehôd atď. Pre stavbu musí byť vypracovaný havarijný plán vrátane opatrení na odstránenie poškodenia. Keďže Dunaj je rieka s vodou s vysokým obsahom vody, a všetky nečistoty vstupujúce do vody Dunaja sú značne zriedené, pravdepodobne pod limitom koncentrácie kontaminácie.

Potenciálne faktory, ovplyvňujúce kvalitu povrchových a podzemných vôd môžu byť: kontaminovaná voda, ktorá odtieká z mostu počas prevádzky pri čistení a údržby mosta, zimné údržbárske posypové materiály, pohonné látky vozidiel a s vozidlami prepravované materiály.

Počas prevádzky závažnosť znečistenia môže byť významná najmä v prípade havárií v súvislosti s nehodami kamiónov a nákladných vozidiel, prepravujúcich pohonné látky.

Na plánovanom úseku cesty, na moste a na dopravných trasách, v prípade havárie, škodlivé účinky pochádzajúce z kontaminácie, môžu prekročiť hranice povoleného limitu oblasti priameho vplyvu. Nepriame znečistenie pôd môže sa uskutočniť prenosom vody (napríklad: kontaminovaná podzemná voda alebo kontaminovaná povrchová voda počas havárií). Oblasť vplyvu je ťažko odhadnúť.

V prípade havárie je potrebné zabrániť šíreniu znečisťujúcej látky, ktoré v tomto prípade sa môže uskutočniť lokalizáciou kontaminácie, zablokovaním s pieskom naplnenými vrecami. Prevádzkovateľ musí byť pripravený na také prípady s príslušnou núdzovou organizáciou a materiálmi. V prípade havárie okamžite musia byť informované príslušné slovenské a maďarské orgány životného prostredia.

Periodické zimné posypy môžu mať nízky a krátkodobý vplyv na kvalitu vody priekopov, avšak vplyv zodpovedajúceho riedenia sa uplatňuje pri zavedení do prijímacej stanice vody, preto sa neočakáva zmena kvality vody nad limitnú hodnotu.

Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti môže byť kontaminácia cezhraničných oblastí pre pôdu, pre povrchové a podzemné vody vylúčená.

3.2. Ochrana čistoty ovzdušia

Zaťaženie ovzdušia z cestnej dopravy stavebných materiálov, prevádzky pracovných strojov pochádzajúce emisné zaťaženie - predovšetkým oxidov dusíka, sadzí a prachu - sa mení v priestore a v čase, ale nespôsobuje významné znečistenie ovzdušia mimo staveniska.

Od automobilovej dopravy sa dá očakávať, že z nakladania prepravovaných materiálov, zo stavebnej technológie, z výkopových prác a z terénnych úprav bude sa vytvárať prach.

Vytvorenie zariadenia staveniska, terénne úpravy, zakladacie práce zahrňajú dočasné zaprášenie, znečistenie ovzdušia. Rozsah prašnosti závisí od obsahu vlhkosti humusu a od vegetácie rastlín.

Počas zemných prác sa bude realizovať výstavba hrádze a hydraulické zakladanie ciest a bude možné počítať zaprášením od používaných materiálov (zeminy).

Počas výstavby cezhraničné šírenie znečisťujúcich materiálov ovzdušia, v dôsledku veterných podmienok (smer severo-západný) je nepravdepodobné.

Zaťaženie ovzdušia v oblasti plánovanej plochy v Štúdii o vplyve na životné prostredie sme skúmali na nasledovné časové obdobia:

- v súčasnom stave (2019)
- referenčný (bez) stav (2034)
- výhľadovo spolu so súčasným stavom (rok plánovania + 15 rokov, 2034).

Na základe uskutočnených výpočtov oblasť vplyvu prevádzkového stavu je <55 m, štandardnou znečisťujúcou látkou je NO_x. Pri výpočte zaťaženia na slovenskej strane je možné zohľadniť výsledky vykonaných výpočtov pre maďarskú stranu. Limitné hodnoty pre typické látky znečisťujúce ovzdušie budú splnené už v rámci cesty, do 1 m od osi, preto z hľadiska ochrany čistoty ovzdušia cezhraničné vplyvy sa na slovenskej strane neočakávajú.

Počas prevádzky môže dôjsť k havarijnému znečisteniu, ku ktorému môže dôjsť predovšetkým v dôsledku náhodného zlyhania pri preprave ľahko prchavých kvapalných a plyných látok. Z hľadiska dôsledkov môže byť významný vplyv nákladov na bývanie v blízkosti obytnej zóny. V tomto okamihu sa môže znečistenie ovzdušia vyskytovať v malom priestore na krátku dobu, až do niekoľkonásobku limitnej hodnoty, ktorá môže mať silný dotýkať aj nepriame vplyvy (pôda, voda, voľne žijúce zvieratá, človek).

3.3. Ochrana bioty: Človek a spoločnosť

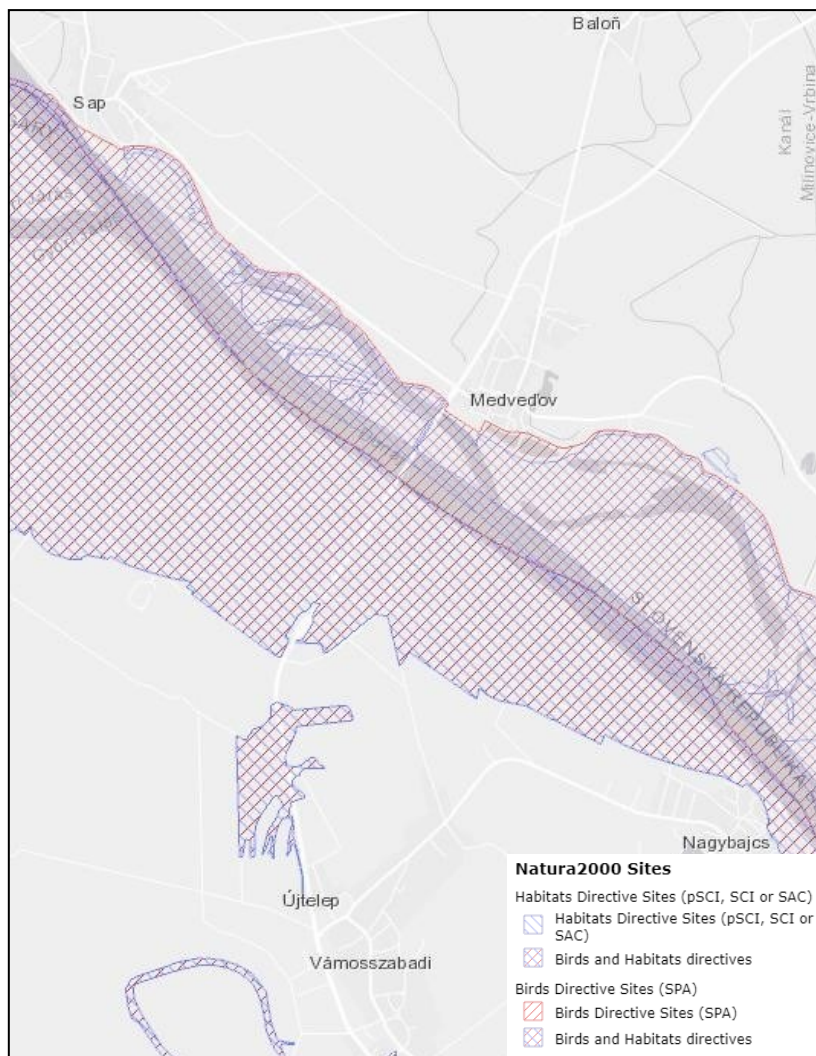
Prostredníctvom rozvoja sociálno-ekonomických vplyvov výrazne sa zlepšia možnosti mobility obyvateľov susedných obcí, s rozširovaním obchodných a ekonomických procesov región sa stane atraktívnejším pre investorov.

3.4. Ochrana bioty: Rastliny a živočíchy

Skúmanie cezhraničných účinkov plánovaných investícií je oddôvodnené v oblasti mostu Veľkého Dunaja. Maďarsko – slovenská štátna hranica sa tiahne pozdĺž Veľkého Dunaja. V súčasnosti v regióne prechod zabezpečuje most hlavnej cesty číslo 14., hranica je cca na strednej čiare mostu.

Veľký Dunaj tečie v koryte so stabilizovaným pobrežím, vetvy starého ramenného systému prirodzenej záplavovej časti sú tiež regulované na oboch stranách a korytá sú stabilizované hrádzami. Na slovenskej strane pri podpere je ešte jeden menší ostrov a po úzkej strane dosahuje hlavná cesta líniu protipovodňovej hrádze, ktorá na slovenskej strane je označená ako hlavná cesta číslo 13. Hneď za hrádzou sa nachádza vnútrozemská časť obce Medved'ov a potom nasledujú vnútrozemskou časťou susediace orné pôdy, takže táto časť Slovenska má nízku prirodzenosť a neexistujú podobné premenlivé biotopy ako na maďarskej strane. Na slovenskej strane Veľkého Dunaja sa nachádzajúci Dunajský ostrov je pokrytý ušľachtilými plantážmi, ktoré sú podobnými monokultúrami, ako sú na maďarskej strane, s miestami výskytom aj bledule letnej. Tiež je rovnaká s maďarskou stranou plocha vysokého napätia s vysokou vlhkomilnou vegetáciou.

Dunaj a jeho okolie aj na maďarskej aj na slovenskej strane patria do chránenej oblasti Natura 2000. Na slovenskej strane sa nachádzajúce Dunajske luhy (SKUEV2090) SCI, Dunajske luhy (SKCHVU007) SPA, ako aj Kľúčovské rameno (SKUEV0293 és SKUEV1293) SCI patria do oblasti Natura 2000.



2. obraz Umiestnenie chránených oblastí Natura 2000

Výstavba na domácej strane z hľadiska ochrany biotopov nebude mať vplyv na voľne žijúcich živočíchov, ani na druhy živočíchov. Ak bude popri existujúcom moste vybudovaný cez Dunaj nový most, ani v tom prípade nebude potrebné počítať s významnými rizikami pre ochranu voľne žijúcich živočíchov, ak environmentálne predpisy budú bezozbytkovo dodržiavané.

3.5. Ochrana životného prostredia výstavby

Pohraničná oblasť sa nachádza pri línii Dunaja, pozdĺž ktorej sú chránené územia, obytné nehnuteľnosti sa nenachádzajú v blízkosti hraníc. Najbližšia obec je Medved'ov, ktorá sa nachádza viac ako 500 m od plánovaného Dunajského mosta, preto výstavba obchvatu nemá vplyv na zastavané prostredie v cezhraničných oblastiach.

3.6. Ochrana krajiny

Vplyv výstavby na ochranu krajiny zvyčajne spôsobuje dočasné zmeny, ale jej účinok môže byť aj konečný. V prípade zaťaženia vozovky mimo oblasti vyvlastnenia konštrukcia vozovky zahŕňa zmenu terénu, tvorbu odrezkov a násypov, na dobu výstavby obmedzené prerušované zničenie povrchu.

V priebehu investície, bude rozšírená hlavná cesta číslo 14. na 2x2 jazdné pruhy, stavba je plánovaná v dvoch etapách. Hraničný priechod zostáva približne v aktuálnom mieste. Nový most cez Dunaj bude vybudovaný po línii existujúceho mostu, takže plánovaný obchvat nebude mať významný vplyv na ochranu krajiny.

3.7. Ochrana proti hluku a vibráciám

Hlukové zaťaženie v oblasti plánovanej plochy v Štúdii o vplyve na životné prostredie sme skúmali na nasledovné časové obdobia:

- v súčasnom stave (2019)
- referenčný (bez) stav (2034)
- výhľadovo spolu so súčasným stavom (rok plánovania + 15 rokov, 2034).

Plánovaný obchvat Vámosszabadi sa spojí s existujúcou hlavnou cestou číslo 14 a tak dosiahne Dunajský most, kde prekročí hranice a spojí sa so slovenskou hlavnou cestou číslo 13. Obec Medveďov je najbližšie k štátnej hranici. V obci bolo určených celkom 7 skúšobných bodov, pred nehnuteľnosťami, ktoré sa nachádzajú najbližšie k hlavnej ceste číslo 13.

V súčasnom stave na vyznačených testovacích bodoch rozhodujúce nočné zaťaženie hluku pohybuje medzi 43-53 dB

V dôsledku prirodzeného nárastu dopravy sa nočná hluková záťaž na dlhodobý, referenčný stav zvyšuje o 2 dB.

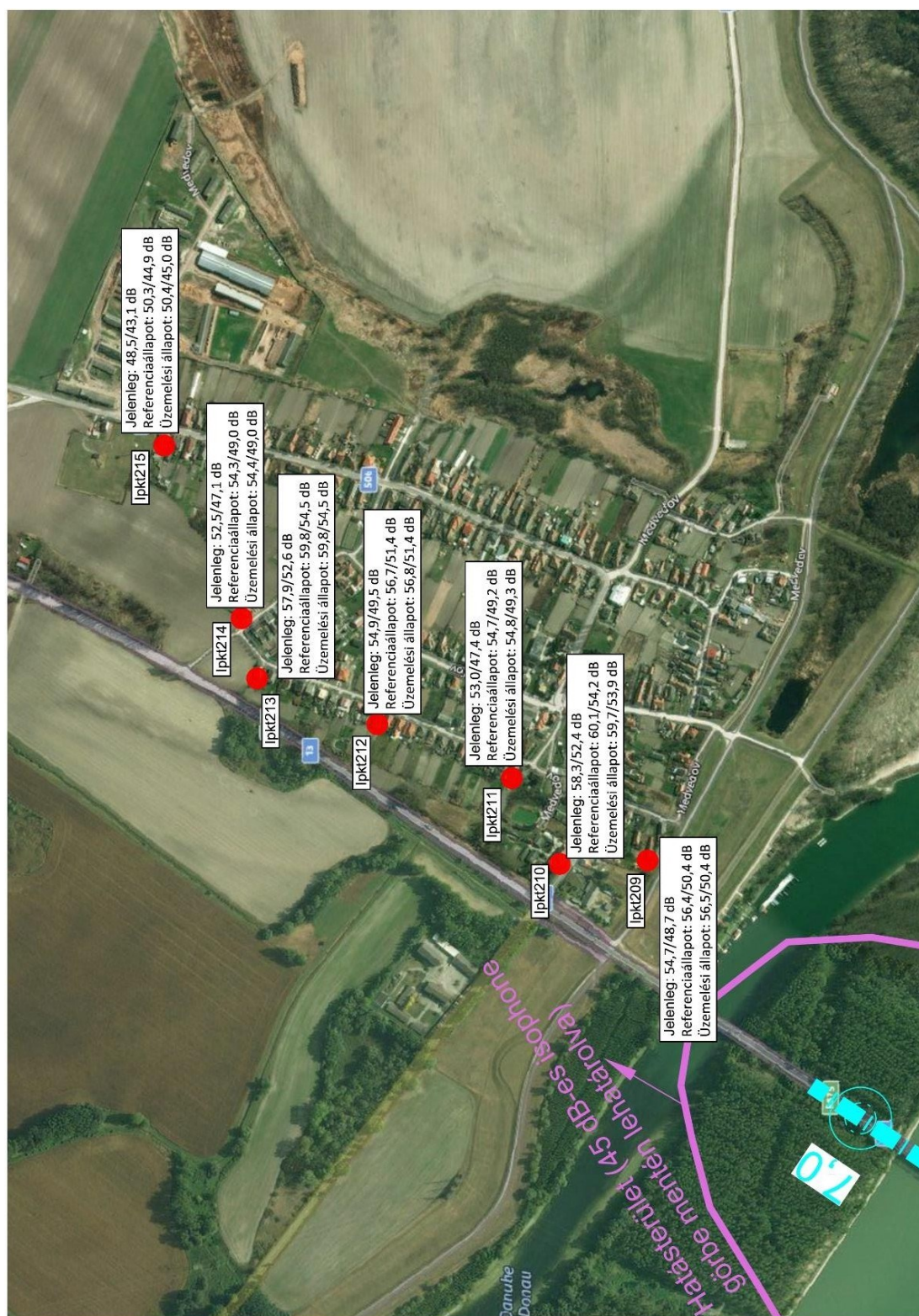
V Štúdii vplyvu na životné prostredie v priebehu výstavby sme určili ochrannú vzdialenosť stavebných prác (vzdialenosť, pri ktorej je limitná hodnota splnená). Ochranná vzdialenosť výstavby mostov (v porovnaní s maďarskými hraničnými hodnotami) je 111,3 metra. Najbližšia nehnuteľnosť k medveďovskému Dunajskému mostu je cca. 170 metrov. Na základe uvedených sa neočakáva, že stavebné práce spôsobia cezhraničný konflikt.

Dlhodobý prevádzkový stav sa porovnáva s referenčným stavom, takže sa jasne prejavuje vplyv projektu.

V porovnaní s referenčným stavom sa záťaž hluku v prevádzkovom stave nemení, takže projekt nemá žiadny cezhraničný vplyv.

Monitorovanie hluku na slovenskej strane nie je odôvodnené.

Na nasledujúcom obrázku znázorňujeme oblasť dopadu projektu v obci Medveďov, ako aj zaťaženie hlukom v určených skúšobných bodoch.



3.8. Ochranné a monitoringové návrhy

Podľa údajov dostupných v tejto fáze plánu nie sú potrebné žiadne ochranné opatrenia a nie je potrebné monitorovanie za účelom ochrany cezhraničných oblastí.

3.9. Súhrnné hodnotenie

Súhrnne je možné konštatovať, že výstavba úseku medzi Vámosszabadi – Štátna hranica, s prierezmi 2x2, zo žiadneho hľadiska životného prostredia nemá výrazný vplyv na cezhraničné oblasti, neočakáva sa významný cezhraničný vplyv, ani cezhraničná hluková záťaž alebo znečistenie ovzdušia od motorových vozidiel, ktoré jazdia na maďarskej strane.

Z hľadiska žiadnych enviromentálnych prvkov sa nepredpokladá výrazný cezhraničný vplyv.