

KOŠICE - MILHOŠŤ (KASSA - MIGLÉC) R4 GYORSFORGALMI ÚT



**AZ ÉRINTETT FÉL ÉRTEŚÍTÉSE A TERVEZETT
TEVÉKENYSÉGRŐL**

**Egyezmény a környezeti hatások elbírálásáról országhatáron áterjedő
kontextusban**

Az érintett fél értesítése a tervezett tevékenységről

Egyezmény a környezeti hatások elbírálásáról országhatáron áterjedő kontextusban

I. A tervezett tevékenység adatai

A javasolt Kassa-Migléc R4 gyorsforgalmi út a Szlovák Köztársaság alapvető útszabványrendszerének részét képezi, és a Szlovák Köztársaság autópálya és gyorsforgalmi út hálózatába van besorolva R4 jelölés alatt. Feladata a biztonságos, nagy kapacitású, gyors közúti átkötés a legmagasabb komfortfokozat mellett, miközben az érintett terület legmagasabb közlekedési funkcióját biztosítja régiókon átnyúló és nemzetközi szinten. A Kassa - Migléc R4 gyorsforgalmi út az elején a „Kassa-dél” kereszteződésben a létező úthálózatra van csatlakoztatva, melyet Kassától délre az I/68-as út képez, az R2 gyorsforgalmi út adott kereszteződésben való tervezett csatlakozással. A végén a gyorsforgalmi út ideiglenes bekötéssel az I/68-as útra csatlakozik a létező Migléc/Tornyosnémeti határátkelő területén az új M30-as út Magyarországon történő megvalósításáig az új határátkelőből.

A Migléc - Tornyosnémeti határátkelő kiemelt határátkelőként van értékelve a jóváhagyott nemzetközi kiemelt és kiegészítő TEN közlekedési folyosók alapján, az átmenő forgalom típusára vonatkozó korlátozás nélkül.

A magyar és szlovák fél az M30 és R4-es utak határmetszési pontjának koordinátaiban a közös államhatáron egyeztek meg, mely alapján megállapítható, hogy az R4 gyorsforgalmi út a szlovák oldalon változatlan marad és megfelel a magyar félnek is.

A gyorsforgalmi út államhatárral való kereszteződésének koordinátái a határpontok között XV.11/2 és V.11/4a

JTSK Y = 264 184 X = 1 260 495

ETRS89

B=48° 31' 47,54452" L=21° 14' 30,98134"

Az államhatárt átmetsző R=800 m sugarú ívközéppontjának koordinátái

JTSK Y=264 959.667 Y=1 260 689.656

ETRS89

B=48° 31' 55,01888" L=21° 15' 08,32091

I.1 A Kassa - Migléc R4 gyorsforgalmi út előkészítésének összefoglalása

2002 év:

Az R4 Kassa - Migléc - SZK/MK országhatár út áthelyezésének műszaki tanulmányát két változati megoldásban kidolgozta: Dopravoprojekt a.s., Bratislava, Prešovi központ, Jarková 14, 080 01 Prešov. A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma (SZK KM) meghatározta a 2002.12.4-én kelt 4114/02-4.3 sz. Értékelés mértékét.

2004 év:

Az „R4 Kassa - Migléc - SZK/MK országhatár, út áthelyezése” környezeti hatásvizsgálati értékelésről szóló jelentés a T.t. 127/94 sz. törvénye alapján, kidolgozta: Ekojet spol. s r.o., Tomáškova 31, 821 02 Bratislava, 2004 február (környezeti hatásvizsgálati jelentés). A jelentésben a tervezett tevékenységet három variációs megoldásban és nullvariánsban ítélték meg.

A SZK KM a környezeti hatásvizsgálati jelentés alapján kiadta a 2004.09.30-án kelt 9716/04-1.12 sz. végső álláspontját az R4 Kassa - Migléc gyorsforgalmi út tervezett tevékenységhez, melyben a megvalósításra egyértelműen a zöld variánst javasolták elfogadhatónak.

A végleges álláspontban az útvonalat a zöld variáns mentén javasolják vezetni - harmadik kidolgozott alternatíva (a Kechneci Ipari Parkon keresztül az új határátkelőn át Magyarországra). Amennyiben nem tudnak a magyar féllel megegyezni, környezeti szempontból a másik alternatíva is megfelelő - az útvonal a Kechneci Ipari Parkon a meglévő határátkelő területén keresztül vezet Magyarországra.

2006 év:

A Dopravoprojekt a.s., Bratislava, Divízia Prešov, Jarková 14, 080 01 Prešov a 2006.12.06-án kelt 732/2006-26/7147-03 sz. levelében felkérte a ŠOP SR (SZK Állami Természetvédelmet) az R4 Kassa- Migléc gyorsforgalmi út nyomvonalában található európai és nemzeti jelentőségű biotópokra kifejtett hatásának megítélésére és az adatok átadására. A zöld variánst hagyta jóvá Haniska község képviselő-testülete, a Képviselő-testület 2006.9.7-én kelt 261/06 sz. határozatával.

2007 év:

Az OÚŽP Košice – okolie (Kassa-vidéke Járási Környezetvédelmi Hivatala) 2007.01-31-én kelt 2007/00219 sz. levelében felkérte a SZK Állami Természetvédelmet (ŠOP SR) az R4 Kassa- Migléc gyorsforgalmi út építése területrendezési eljárásának tervdokumentációját érintő állásfoglalásra.

A 80/07-Mi/Ká számú Területi határozatot 2007.7.31-én adták ki.

2009 év:

Kassa-vidéke Járási Környezetvédelmi Hivatala (OÚŽP Košice – okolie) a 2009.07.06-án kelt 2009/01612 sz. levelében felkérte a SZK Állami Természetvédelmet (ŠOP SR) állásfoglalás kidolgozására, az európai jelentőségű biotópokba való beavatkozás jóváhagyása kiadásához. Az OÚŽP Košice – okolie 2009.10.07-én kelt 2009/02167 sz. határozatával a Nemzeti Autópálya Társaságnak (NDS - Národná diaľničná spoločnosť) jóváhagyását adta a biotópokba való beavatkozásra és a kiszámított társadalmi érték 50 % nagyságában, azaz 70 702,59 EUR összegű befizetést rendelt el a Környezetvédelmi Alapba.

Az OÚŽP Košice – okolie 2009.10.20-án kelt 2009/02274 sz. határozatával jóváhagyását adta az NDS-nek az R4 gyorsforgalmi út vonalában fák kivágására.

2009.06.22-én az NDS egyúttal felkérte a SZK Állami Természetvédelmet a Natura 2000 deklaráció kiadására az R4 gyorsforgalmi út számára. Az SZK Állami Természetvédelem 2009.07.01-én a Natura 2000 rendszer területeinek monitoringjéért felelős szerv nyilatkozatát adta ki, mely szerint nem valószínű, hogy a projekt jelentősen befolyásolja a Natura 2000 rendszer területeit.

Az R4 Kassa-Migléc gyorsforgalmi út építése feltételezett hatásainak elbírálása a Kassai-medence Madárvédelmi Terület madarainak jelenlétére és elterjedésére, különös tekintettel a Natura 2000 válogatott fajtáira dokumentumanyagát a Dopravoprojekt a.s., Bratislava társaság dolgozta ki, 2009 decemberében.

A magyar és szlovák fél az M30 és R4-es utak határmetszési pontjának koordinátaiban a közös államhatáron egyeztek meg, mely alapján megállapítható, hogy az R4 gyorsforgalmi út a szlovák oldalon változatlan marad és megfelel a magyar félnek is.

2010 év:

A Kassai Kerületi Környezetvédelmi Hivatal (KÚŽP) a 2010.02.03-án kelt 2010/00138-1 sz. levelében az NDS kérelme alapján felkérte az SZK Állami Természetvédelmét (ŠOP SR) Az R4 Kassa-Migléc gyorsforgalmi út építése feltételezett hatásainak elbírálása a Kassai-medence Madárvédelmi Terület madarainak jelenlétére és elterjedésére, különös tekintettel a Natura 2000 válogatott fajtáira c. anyag véleményezésére.

A 02252/2010/SCDPK/02773 sz. építési engedélyt a SZK Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztériumának közúti közlekedés és közutak szekciója adta ki, címe Nám. slobody č. 6, 810 05 Bratislava 15, 2010.01.22-én, mely 2010.02.24-én emelkedett jogerőre.

Az NDS kérésére az SZK Állami Természetvédelem (ŠOP SR) 2010.03.03-án a Natura 2000 rendszer területeinek monitoringjáért felelős szerv nyilatkozatát adta ki, mely szerint nem valószínű, hogy a projekt jelentősen befolyásolja a Natura 2000 rendszer területeit. A nyilatkozatot (deklarációt) az OPD projekt finanszírozási dokumentumaként adták ki.

2011 év:

Az SZK Állami Természetvédelem (ŠOP SR) 2011.12.05-én a SZK Közlekedési, Építési és Regionális Fejlesztés Minisztériumának kérelme alapján (megr. sz. 1558/SL/24.11.2011) az R4 Kassa- Migléc gyorsforgalmi úthoz kiadta a Natura 2000 területeire vonatkozóan kompetens intézmény nyilatkozatát, a vizsgálati eljárás űrlapját és a jelentős hatások nemleges megállapítására vonatkozó feljegyzést.

2012 év:

Az SZK Állami Természetvédelem (ŠOP SR) az NDS megrendelésére 2012/11-ben kidolgozta Az építkezés hatásainak megfelelő megítélése a Natura 2000 rendszer területeire a biotópokról szóló 92/43/EGK irányelv 6.3 cikke értelmében.

2013 év:

Az SZK Környezetvédelmi Minisztériuma 2013.2.28-án kiadta „Az építkezés hatásainak megfelelő megítélése a Natura 2000 rendszer területeire” anyagra vonatkozó álláspontját, mely szerint az tartalmilag megfelel a Natura 2000 területeire kifejtett hatások vizsgálatának az élőhelyekről szóló 92/43/EGK irányelv 6.3 cikke értelmében. Az álláspontban megállapították, hogy a tárgyi gyorsforgalmi út építése a meghatározott feltételek betartása mellett nem fogja jelentősen negatívan befolyásolni a Kassai-medence Madárvédelmi Területe védelmének tárgyát, annak integritását és a Natura 2000 rendszer integritását.

I.2 A tervezett tevékenység jellegének adatai

- **A tervezett tevékenység az Egyezmény I. sz. Mellékletének 7. pontjában található:** Autópályák, gyorsforgalmi utak és távolsági vasúti útvonalak, valamint 2 100 m és hosszabb fő kifutó- és leszállópályás repülőterek építése, ezért kötelező értékelés alá esik.
- **A tevékenység típusa**
Gyorsforgalmi út építése és üzemeltetése az objektumait is beleértve.
- **A tervezett tevékenység szférája**
Biztonságos, nagy kapacitású és gyors közúti csatlakozás építése a legmagasabb szintű komforttal, mely megfelel a nemzetközi és belföldi közúti közlekedés követelményeinek.
- **A tervezett tevékenység mértéke**
Az építmény alapvető paraméterei az építési engedély dokumentációja (DSP) alapján:

R4 gyorsforgalmi út hossza	:	14,175 km
R4 gyorsforgalmi út kategóriája	:	R 24,5/120, 100
az építmény részeinek száma	:	101
hídobjektumok száma	:	14
úttest területe összesen	:	320 175 m ²
hidak területe összesen	:	23 998 m ²
zajvédő falak teljes hossza	:	1 974,3 m ²
földmunkák mennyisége összesen	:	874 790 millió m ³
- **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),
 - a föld alatti közművek lehatárolása és terepen való bejelölése,
 - azon közművek áthelyezése és módosítása, melyek ellenkeznek az építmény tervezett részeivel,
 - termőtalaj (humusz) eltávolítása a tartósan és ideiglenesen elfoglalt területek felületéről,
 - az építkezés egyes részeinek megvalósítása a munkálatok részletes ütemterve alapján, melyet az építkezés kivitelezője dolgozott ki.

Tekintettel a bevágásokból származó talaj feltételezett kevésbé megfelelő, ill. nem megfelelő minőségére, a gyorsforgalmi út és a többi útbodyektum teste ún. szendvicsmódszer építésével készül, mely során a kevésbé megfelelő földréteg nagyon megfelelő kavicsos anyagok rétegével váltakozik. A földmunkák teljes becsült mennyisége (feltárás és töltés összesen) mintegy 1 874 790 millió m³ földet jelent.

A földmű testek építése feltételezhetően 723 464 m³ kavicsos anyagot követel meg a töltéstest és a földmű aljzatának kialakítása során. Ezt a kavicsos anyagot pl. a Hernád folyó mellett létező forrásokból nyerik (természetesen bányászott kavics és homokkavics) Geča, Hraničná pri Hornáde, Krásna nad Hornádom közelében, illetve az U.S.Steel Košice acélfeldolgozásából származó kohósalak formájában. A gyorsforgalmi út alapozásához szükséges kő- és kavicsanyag a környék kőbányaiból is megszerezhető.

Az R4 gyorsforgalmi utat, ahogy az összes tervezett utat is, erősített aszfaltfelületű félkemény úttesttel tervezték. Az R4 gyorsforgalmi út úttestének teljes konstrukciója a teherbíró képességének és a fagyással szembeni ellenállásának megítéléséből indul ki. A gyorsforgalmi út úttestének teljes vastagsága 0,58 m. Az úttestek teljes területe 320 175 m².

Az előzetes mérnöki- geológiai felmérés alapján az útvonal teljes szakaszában finomszemcsés fagyhatású ill. veszélyes fagyhatású talajok találhatóak. Tekintettel a talajvíz magas szintjére és a finomszemcsés talajra az úttest altalajának vízszervezete kapilláris. Az úttest szervezete félkeménynek van tervezve, a köv. rétegekkel:

- aszfaltszőnyeg, modifikált	AK-M	SMA 8 70/100	40 mm
- összekötő aszfaltpermet	PS, A	min. 0,3 kg/m ²	
- modifikált aszfaltbeton	AB I-M	AC 16 70/100 mm	50 mm
- összekötő aszfaltpermet	PS, A	min. 0,3 kg/m ²	
- modifikált bevont kavics	OKI-M	AC 20 70/100 mm	70 mm
- cement stabilizáció	SCI		220 mm
- mechanikusan megerősített kavics	MSK		200 mm

Összesen: 580 mm

Üzemeltetési szakasz

Az R4 Kassa- Migléc gyorsforgalmi út a Szlovák Köztársaság autópálya- és gyorsforgalmi út hálózatába lesz besorolva. Feladata a biztonságos, nagy kapacitású, gyors közúti átkötés a legmagasabb komfortfokozat mellett, miközben az érintett terület legmagasabb közlekedési funkcióját biztosítja régiókon átnyúló és nemzetközi szinten.

• **A cél leírása és a tervezett tevékenység indoklása**

A javasolt Kassa- Migléc R4 gyorsforgalmi út a Szlovák Köztársaság alapvető útrendszerének részét képezi, és a Szlovák Köztársaság autópálya és gyorsforgalmi út hálózatába van besorolva R4 jelölés alatt. Feladata a biztonságos, nagy kapacitású, gyors közúti átkötés a legmagasabb komfortfokozat mellett, miközben az érintett terület legmagasabb közlekedési funkcióját biztosítja régiókon átnyúló és nemzetközi szinten. A Kassa - Migléc R4 gyorsforgalmi út az elején a „Kassa-dél” kereszteződésben a létező úthálózatra van csatlakoztatva, melyet Kassától délre az I/68-as út képez, az R2 gyorsforgalmi út adott kereszteződésben való tervezett csatlakozással. A végén a gyorsforgalmi út ideiglenes bekötéssel az I/68-as útra csatlakozik a létező Migléc/Tornyosnémeti határátkelő területén az új M30-as út Magyarországon történő megvalósításáig az új határátkelőből.

A közlekedésmérnöki elemzés, valamint a közlekedés feltételezett intenzitás-növekedésének alapján nyilvánvaló, hogy 2045-ig az I/68-as úton eléri a forgalom D funkció szintjét.

Mivel az I/68-as út kérdéses szakasza települések belterületén halad keresztül és a közlekedés intenzitására főleg a teherforgalom jellemző, az I/68-as út ezen szakaszán fokozott baleseti arányt jegyeztek fel. Ezek a tények hatással vannak az életkörnyezet minőségére az érintett településeken, főleg a magas zajterhelés (túllépett higiéniai határértékek Seňa és Kechnec településeken), fokozott emissziós terhelés és a lakosság, főleg gyermekek, idősek és kerékpárosok biztonsága.

A tervezett R4 Kassa- Migléc gyorsforgalmi út várhatóan az I/68-as út szakaszának jelentős forgalmát, de főleg a tranzit teherforgalmat átvállalja.

I.3 A tervezett tevékenység térbeli és időbeli határainak adatai

- **Elhelyezés és a terület leírása**

A tervezett gyorsforgalmi út építése Kassa megye, Kassa-vidéke és Kassa IV. járásokban oszlik meg. Túlnyomó részben mezőgazdasági földterületre tervezték a Kassai-medence déli részében.

Az építmény a köv. települések kataszteri területét érinti: Városrész Košice – Šebastovce, Valalíky, Haniska, Sokoľany, Seňa, Kechnec, Milhosť.

A terep-morfológia szempontjából a gyorsforgalmi út többnyire sík területen halad át a szakasz kezdetétől (ZÚ) a Kechnec kereszteződésig 5 %-ig terjedő esésű lejtőkkel, miközben átszeli a Sokoliansky patak völgyét. Kechnec kereszteződéstől Magyarország határáig dombos területen halad át 15 %-ig terjedő lejtőkkel.

- **A tervezett tevékenység elhelyezésének indoklása**

A tervezett R4 Kassa-Migléc gyorsforgalmi út összhangban van a „Szlovák Köztársaság autópálya hálózatának fejlesztési programja”-val, valamint a 2003.3.26-án kelt 523 sz. SZK Kormányrendelettel az autópályák és gyorsforgalmi utak építési projektjének aktualizálásáról a Szlovák Köztársaság területén.

A gyorsforgalmi út adott szakasza az R2 Košice Šaca – Košické Olšany várható szakaszában az V. sz. közlekedési multimodális folyosóra csatlakozik, annak módosításai a „KV A” ággal a Szlovák Köztársaság területén, a Bratislava – Žilina – Košice – Ungvár (Ukrajna) útvonalon, az európai multimodális közlekedési folyosók útvonalaival összhangban, melyeket a közlekedésről szóló Páneurópai Konferencián definiáltak (Kréta, 1994), valamint a Kassa Megyei Önkormányzat területrendezési tervével összhangban. A gyorsforgalmi út ezen szakasza a TEM 6 folyosó Kassa-Migléc - SZK/MK országhatár, valamint a Szlovák Köztársaság területén az R4 gyorsforgalmi út részét fogja képezni. A Migléc - Tornyosnémeti határátkelő kiemelt határátkelőként van értékelve a jóváhagyott nemzetközi kiemelt és kiegészítő TEN közlekedési folyosók alapján, az átmenő forgalom típusára vonatkozó korlátozás nélkül.

Mivel az I/68-as út kérdéses szakasza települések belterületén halad keresztül és a közlekedés intenzitására főleg a teherforgalom jellemző, az I/68-as út ezen szakaszán fokozott baleseti arányt jegyeztek fel. Ezek a tények hatással vannak az életkörnyezet minőségére, főleg a magas zajterhelésre (meghaladta a higiéniai határértékeket Seňa és Kechnec településeken).

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

- Építés kezdete: 2010.9.10.
- Építés befejezése: 2013/10
- Gyorsforgalmi út üzemeltetésének kezdete: 2013/11
- A gyorsforgalmi út üzemeltetésének befejezése: nincs definiálva,

- **A tervezett tevékenység adataival összefüggő térképek és egyéb képi dokumentumok**

Az építmény elhelyezése az elaborátum mellékletében található.

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

I.4.1 Jelenlegi állapot

Az érintett terület többnyire sík a Kassa- dél kereszteződéstől a Kechneci kereszteződésig tartó szakaszon. A Kechneci kereszteződéstől az SZK/MK országhatárig dombos terület található. Az érintett területen nem tartanak nyilván ásványi vagy építőanyag lelőhelyeket, nem folyik semmilyen kitermelés.

Szlovákia geomorfológiai tagolódása alapján (Mazúr, Lukniš, 1980) az adott terület a Kassai-medence egészéhez tartozik, alegységei a Kassai-síkság és a Bódvai dombvidék (egy része az Abaúji dombvidék). Az adott közút jelentős része a Kassai-síkság alegységén keresztül halad át, utolsó szakasza pedig az Abaúji dombvidék alegységén keresztül.

A terület nagy része szántóföldként, és tartósan füves területként van nyilvántartva. A terület eddigi kihasználása elsősorban mezőgazdasági célú volt.

A 8,0 - 9,0 km szakaszban a gyorsforgalmi út a Sokoliansky patak völgyében halad át. A Sokoliansky patak déli lejtőinek bal partját mezőgazdasági célokra használják, a gáz és kőolaj tranzitvezetékek is itt vannak elhelyezve. A Sokoliansky patak jobb partjának északi lejtői füves területek gyér fás növényzettel. A 11,0-12,0 km szakaszon a gyorsforgalmi út a Kechneci Ipari Parkon halad át. A terület beépített, illetve az ipari park egyes üzemei által tervezett a beépítése.

Az R4 gyorsforgalmi út Haniska (Enyicke) községtől az országhatárig a Kassai-medence nemzeti jelentőségű madárvédelmi területén halad át, mely Nižný Lanec (Alsólánc) községtől az országhatárral párhuzamosan Vyšná Myšľa (Felsőmislye) településig vezet. A Natura 2000 madárvédelmi terület terjedelmére, valamint a gyorsforgalmi út Magyarországon vezető M30-as útra való csatlakoztatásra tekintettel, a gyorsforgalmi út nem vezethető ezen a területen kívül. A gyorsforgalmi út környékének egész területe I. fokú védelem alá esik, és a tervezett építmény közelében nem található különösen védett területek és objektumok sem.

I.4.2 Hatása a természeti környezetre

A tervezett tevékenység életkörnyezetre való hatásvizsgálatának értékelési eljárásában (EIA), valamint a területi határozat dokumentációja (DÚR) és az építési engedély dokumentációja (DSP) szintjén megvalósított felderítési munkálatok eredményei alapján, meghatározásra kerültek a tervezett tevékenység építése és üzemeltetése során a környezetre és a lakosság egészségére gyakorolt hatásai.

Talajra kifejtett hatások

Az R4 gyorsforgalmi út építésének legfőbb hatása a mezőgazdasági terület elfoglalásában nyilvánul meg.

Az építkezési szakaszban a talajra gyakorolt hatás ideiglenes lesz. Előre nem látható vészhelyzetekről van szó (kőolaj, hidraulikus olaj kiömlése), a talajszerkezet megbomlása és az úttest lejtőin fellépő erózió.

Az üzemeltetési szakaszban negatív hatás feltételezhető a véletlen balesetknél (olaj, ill. szállított közeg szivárgása) és nagyon lassú kumulatív hatás a talajszennyeződésre (kigőzölgések kockázati elemeinek raktározódása a talajban majd ezt követő savanyítása) a közút közvetlen közelében.

Légkörre kifejtett hatások

A légkör védelmének értékelésekor fontos adat az atmoszferikus adalékanyagok disztribúciója feltételeinek minősítése, melyek a gyorsforgalmi út építése és üzemeltetése során keletkeznek a légkör talaj feletti és a határréteg alsó részében, egyes, a megoszlásra leginkább jellemző időjárási helyzetben.

A modellterület enyhén hullámzó, tehát a mezoklimatikus viszonyok különbségei melyek a felszín tagolódásából és orientációjából erednek, erősen elnyomottak. A medence észak-déli orientációja a legfontosabb tényező az áramlás irányának kialakításában, melynek eredménye egy szűk szélrózsa, domináns északi és mellékes déli irányú széllel. Az északi uralkodó szélirányra nagyobb sebesség jellemző, mely átlagosan $5,7 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ értéket ér el. Éves átlagsebesség minden irányból $3,6 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$.

Az exhalációs tanulmány eredményei igazolták, hogy a tervezett tevékenység megvalósításával az értékelt területen **nem kerül sor a legmagasabb immissziós határértékek túllépésére a CO és NOx szennyező anyagok esetén**, melyet a levegő minőségére vonatkozó nemzeti jogszabályok határoztak meg.

A helyi klímára kifejtett hatást enyhének jellemezhetjük, és csak a gyorsforgalmi út folyosóját fogja érinteni.

A felszíni- és talajvizekre kifejtett hatások

A felszíni vizek sebezhetősége elsősorban nyitottságukkal függ össze, azaz a közvetlen szennyeződés keletkezésének lehetőségével. A leginkább veszélyeztetett rész szerintünk az R4 út Belžiansky és Sokoliansky patakokkal való kereszteződése.

Az út építési szakaszában sor kerülhet a felszíni vizek (és talajvizek) szennyeződésére a vízre káros anyagok vészhelyzeti beszivárgásával, illetve a mechanizmusok meghibásodásai vagy üzemzavarai esetén.

A közút üzemeltetése során az úttestről származó víz a folyóvizekbe való bevezetés előtt olajseparáló segítségével tisztítva lesz. Az út egész szakaszán tekintettel arra, hogy a közút a Hernád folyó völgyiságában halad, mely potenciális ivóvízforrás, az úttestről származó víz elvezetésére közúti vízelvezető csatornát tervezünk kialakítani. A felszíni víz ezt követően a folyóvizekbe való torkolat előtt olajseparátorok által kerül megtisztításra.

A gyorsforgalmi út építése és üzemeltetése nem érinti, nem használja és nem bővíti ki a talajvizek jelenlegi tartalékait. A szennyvíz mennyisége nem változtatja meg a terület felszíni vizeinek áramlását és működését.

A talajvizek minőségét az építési és üzemeltetési szakaszban a köv. szennyeződés források befolyásolhatják:

- az úttest felszínéről származó vízfolyások,
- a téli útkarbantartásból származó lefolyó szennyvíz,
- veszélyes anyagok vészhelyzeti szivárgása a közút építése és üzemeltetése során,
- szennyező anyagok és szennyvíz szivárgás az építési telepről és a jövőbeni kiszolgáló berendezésekből,
- raktárakból és a műszaki berendezésekből való szivárgások a közút építése során

A sebezhetőség kategorizálása szerint a talajvizek a közút egész szakaszán befolyásolhatók a szennyező anyagok által.

Nem feltételezzük a talajvízszint tartós csökkenését a közút építésének hatására.

Védett területekre gyakorolt hatás

Az R4 gyorsforgalmi út tervezett útvonala közvetlenül nem érint egyetlen védett területet se, valamint a Természetvédelmi törvény szerint egyedileg védett területek védősávját sem, a gyorsforgalmi út útvonalában nem található kulturális emlékek. A tervezett útvonal a T.t. 543/2002 sz. törvénye értelmében elsőfokú védelemmel ellátott vidéken halad át.

A Natura 2000 rendszer területeire kifejtett hatások

A Natura 2000 európai rendszer védett területei közé tartozó területek közül az R4 Kassa- Migléc útvonal 8,720 km hosszan keresztezi a **Kassai-medence Madárvédelmi Területet (SKCHVU009)**.

A Kassai-medence Madárvédelmi Területre kifejtett hatás megfelelő elbírálása a biotópokról szóló 92/43/EGK irányelv 6.3 cikke értelmében került kidolgozásra (SZK Állami Természetvédelem, 2012 november).

A jelentés megállapítja, hogy a pannon tölgyes-gyertyános erdők európai jelentőségű elsődleges élőhelyébe (91G0*) és a tölgyes-cserfás erdők európai jelentőségű elsődleges élőhelyébe (91M0) való beavatkozásnak **nincs komoly jelentősége a Kassai-medence Madárvédelmi Területének kritérium fajtáinak fészkelési és táplálkozási élőhelyeire**. Tekintettel az elfoglalt terület nagyságra a fészkelési élőhelyekre kifejtett hatás elhanyagolható. A táplálkozási élőhelyekre kifejtett hatás szintén jelentéktelen, tekintettel arra, hogy a kritériumfajták táplálkozás szempontjából többnyire a nem erdős élőhelyekhez kötődnek, a balkáni fakopáncs és uráli bagoly kivételével. Az élőlényekre kifejtett negatív hatás főleg az építkezés folyamán az építési mechanizmusok általi megzavarásból, a későbbiekben pedig a gyorsforgalmi út üzemeltetésénél adódó ütközésekből áll. Az R4 Kassa- Migléc gyorsforgalmi út építése során a nem erdei élőhelyekbe való beavatkozás a táplálkozási élőhelyek elfoglalását jelenti az összes kritériumfajtánál, a legkisebb befolyás az uráli bagoly esetében jelentős, amely az összefüggő erdei élőhelyekhez kötődik és a környékre csak ritkán vetődik. A fűrj esetében a nem erdei élőhelyekre való beavatkozás fészkelési élőhelyébe való beavatkozást is jelent.

I.4.3 A lakosságra gyakorolt hatások

Bontási követelmények

A Kassa- Migléc gyorsforgalmi út építése nem követeli meg lakó-, ill. gazdasági objektumok bontását.

Lakosságra kifejtett zajhatás

Jelenleg a meglévő I/68-as út közvetlenül Seňa és Kechnec települések beépített területein halad keresztül, melyekben a kétoldali lakásbeépítés az út tengelyétől kb. 10-15 m távolságban található. Ez az állapot a higiéniai zajszint határértékeinek túllépését okozza a nappali és éjszakai órákban is Seňa és Kechnec településeken.

A tervezett tevékenység megvalósításával a forgalom eloszlására és a közlekedési terhelés csökkentésére kerül sor, egyúttal a vonalas hangforrás térbeli áthelyezése is megvalósul. A zajtanulmány eredményeiből következik, hogy:

- nem kerül sor a zajszint higiéniai határértékeinek átlépésére a nappali és éjszakai órákban az egész érintett területen. A fentiekből feltételezhető, hogy ha felépül az R4 Kassa- Migléc gyorsforgalmi út **nem szükséges semmilyen építési-műszaki**

intézkedéseket sem fogatosítani a zajszint csökkentésére, mivel a forgalom elosztására kerül sor, amivel tehermentesül az I/68-as út.

- a Haniska pri Košiciach település területrendezési tervei szerint a község északi részében egyedi lakóépület építést terveznek, mely valószínűleg megköveteli majd a zajszintcsökkentő építési-műszaki intézkedéseket. A község szándékainak tisztázását követően elbírálásra kerül majd a lehetséges létrejövő állapot, és az alapján lesznek intézkedések fogatosítva. A fentiek alapján ajánlatos az úttest menti területen zajcsillapító fal telepítésével számolni az R4 Kassa-Migléc gyorsforgalmi út bal oldalán (az R4 és Haniska pri Košiciach község között), kb. az 1,700 km-től a 3,700 km-ig, min. 2 m magassággal.

Emissziók hatása a lakosságra

Az emissziós tanulmány eredményei megerősítették, hogy az R4 Kassa- Migléc gyorsforgalmi út kiépítésével **2040-ben nem fogják az átlagos évi értékek túllépni a NO₂, SO₂, C₆H₆, NO_x, CO és Pm₁₀ megengedett határértékeket.**

A lakosság biztonságára és a lakhatás minőségére kifejtett hatások

A tranzit forgalom elterelése az érintett falvak belterületén kívülre a települések forgalmi terhelésének jelentős csökkentését eredményezi. Növekszik a gyalogosok és kerékpározók biztonsága, csökken a zaj- és emissziós terhelés a község központi részeiben, ami másodlagosan az életkörnyezet minőségének javulását és a közlekedésből eredő stressz csökkentését eredményezi.

I.4.4 Bemenetek (talaj, víz, nyersanyagok, energiaforrások);

Telkek elfoglalása:

A gyorsforgalmi út útvonala a mezőgazdasági földalapon (PPF) és minimális mértékben az erdei földalapon (LPF) is áthalad. Az ingatlan-nyilvántartásban a terület szántóföldként, tartósan füves területként, erdőként és egyéb területként van bejegyezve.

A telkek tartós elfoglalása a kataszteri területek alapján:

kataszteri terület	Tartósan elfoglalt földterület (m²)	Ideiglenesen elfoglalt földterület (m²)
Sebastovce (Zsebes)	6 374,96	2 605,00
Valaliky (Kassamindszent)	57 842,06	16 126,00
Haniska (Enyicke)	163 821,88	44 862,00
Sokol'any (Abaújszakály)	64 880,87	29 513,00
Seňa (Abaújszina)	224 420,68	43 310,00
Kechnec (Kenyhec)	114 916,77	15 871,00
Perín (Perény)	32 820,52	15 590,00
Milhost' (Migléc)	89 671,71	15 615,00
összesen	754 749,45	183 492,00

Fakivágási követelmények:

Az erdőn kívül növekvő fák elvégzett leltározása alapján, a T.t. 543/2002 törvénye értelmében, az adott építmény korridorjában 399 darab fát és 1 936 m² bokrot kell eltávolítani. Ezek társadalmi értéke összesen 162 243,40,- EUR.

Fakivágási követelmények az egyes kataszteri területek alapján:

kataszteri terület	fák száma (darab)	bokros terület (m2)	társadalmi érték (Sk-ban)
Šebastovce (Zsebes)	15	57	4 201,43 €
Valaliky (Kassamindszent)	17	14	6 967,88 €
Haniska (Enyicke)	264	995	41 858,73 €
Seňa (Abaújszina)	81	530	81 858,73 €
Kechnec (Kenyhec)	7	115	7 000,43 €
Milhost' (Migléc)	15	225	20 449,95 €
összesen	399	1 936	162 243,40 €

Ezen építkezés keretén belül nem számolnak az érintett területen kívül eső pótlólagos növényültetéssel. A gyorsforgalmi út testének szórt és vágott lejtőin vegetációs munkálatokat javasolunk.

I.4.5 Kimenetek (pl. mennyiségek és típusok: légköri kibocsátások, szivárgás a vízrendszerbe, hulladék)

Az emissziós terhelés szempontjából az alkalmazott módszertan szerinti számítások alapján 2006-2024 időhorizontban nem kerül sor a vonatkozó szén-monoxid kibocsátási határértékek túllépésére, és az életkörnyezetre gyakorolt hatása kicsi.

2040-ben az R4 Kassa- Migléc gyorsforgalmi út kiépítését követően az NO₂, SO₂, C₆H₆, NO_x, CO és Pm₁₀ átlagos éves határértékei nem lépik túl a megengedett értékeket, miközben a SO₂ maximális terhelés csak 1.5%, a NO₂ csak 14.2%, a NO_x csak 39.7%, a C₆H₆ csak 2 % és a Pm₁₀ csak a megengedett határérték 1.5%-át teszi ki.

Víz, földgáz, nyilvános csatornahálózat mérlege az üzemeltetési szakaszban

Az R4 gyorsforgalmi út tervezett útvonalának üzemeltetéséhez nem szükséges vízellátás, földgázellátás és a nyilvános csatornahálózatra való csatlakozás.

Elektromos vezetékek és információs rendszer

Az R4 gyorsforgalmi út adott szakaszában elektromos energiát kell biztosítani a gyorsforgalmi út információs rendszeréhez (ISRC). Az IRSC áramellátásának bevezetése a Kechneci Ipari Park létező trafóállomásáról tervezett. A trafóállomás feltételezett energiavételezése az IRSC számára 15 kW, és az építés ezen szakaszában nem lesz zálogköteles. Az elektromos energia biztosítására vonatkozó további követelmények ezen építkezésen belül nem szükségesek.

Hulladékok és hulladék-kezelési mód

Tekintettel arra, hogy az építkezés a vízforrások higiéniai védelmének sávjain halad keresztül, egyedi feltételeket határoztak meg az építési munkálatok végzésére, valamint az építési terület, ill. építési telepek létesítésére és üzemeltetésére vonatkozóan.

Az építési szakaszban a következő tevékenységekből keletkezik hulladék:

- bokrok eltávolítása 1 936 m² területen
- fák kivágása összesen 399 db
- az I/68 út áteresztő zsilipének lebontása - 2,5 tonna
- a létező útfelület eltávolítása 19 206 m² területen bontással, és 12 050 m² területen marással, amivel összesen 5 404 m³ eltávolított aszfaltkeverék keletkezik, azaz 12 430

tonna. Az eltávolított aszfaltrétegeket újrahasznosítják, illetve mezei utak felületére használják fel.

- a közművek módosításaiból várhatóan 120 tonna beton, 8,6 tonna vas és 6,5 tonna kábel keletkezik,
- a Szlovák Vasúttársaság (ŽSR) vasúti átjáróinak rekonstrukciójából 15 tonna beton, 14 tonna fa (vasúti talpfák), 11 tonna vas keletkezik,
- a létező úttest eltávolítása összesen 7 835 m² területen,
- az építési hulladék meglévő „fekete” lerakatának eltávolítása a Haniska állomás területén 1500 m² - várhatóan 25 tonna,
- az áthelyezések helyén a létező föld alatti és feletti közműhálózatok eltávolítása.

A vasúti átkelők és közműhálózat rekonstrukciós munkálataiból származó vas részek másodlagos nyersanyagként lesznek leadva. Az úttest felületének anyagát - a bitumenes keverékeket aszfaltkeverékek gyártására tudják újrahasznosítani.

A csomagolóanyagokat típusok szerint a tanúsítványozott üzemegységekben lehet megsemmisíteni.

A gyorsforgalmi út **üzemeltetése során** hulladék keletkezik az úttest karbantartása és javítása során - bitumenes keverékek az úttest felső rétegéből, a közlekedési útjelzők karbantartása során - hulladékfestékek, lakkok és csomagolásuk, az esetleges balesetek következményeinek eltávolításakor - veszélyes anyagokat tartalmazó kitermelt talaj, abszorpciós anyagok, stb., olajszeperálók tisztításakor, fa a vegetációs zöld növényzet karbantartásából. Az üzemeltetés során a hulladék kezelésének módját a közmunka alkalmazási kézikönyvek fogják meghatározni.

I.4.6 Hozzáférhető adatok a tervezett tevékenység életkörünyezetre lehetséges, határon átnyúló jelentős következményeiről

A szakasz végén a gyorsforgalmi út az újonnan tervezett SZK/MK határátkelő helyén kb. 150 m távolságban a létező Migléc/Tornyosnémeti határátkelőtől, a Magyar Köztársaságban haladó M30-as út áthelyezésének tervezett folytatása lesz.

A magyarországi M30-as út áthelyezésének befejezéséig az R4-es gyorsforgalmi út ideiglenes bekötése javasolt a meglévő I/68-as útra a határátkelő előtt, 250 m hosszú ideiglenes csatlakozással.

Feltételezhető, hogy a szlovák oldalon beazonosított zaj- és emissziós terhelés hatásai az élő és élettelen környezetre hasonló jellegűek lesznek a magyar oldalon is. Egyéb jelentős országhatáron áterjedő környezeti hatások nem várhatók.

A magyar oldalon 2012-ben végezték el az M30-as út hatásainak elbírálását, mely során beazonosították a környezeti hatásokat, 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 zaj- és emissziós terhelés hatásai az élő és élettelen környezetre hasonló jellegűek lesznek a magyar oldalon is. Egyéb jelentős országhatáron áterjedő környezeti hatások nem várhatók.

I.4.7 A javasolt enyhítő intézkedések

- **Vízvezeték védelmére irányuló intézkedések**

A tervezett építkezés helyén és környékén semmilyen víztározó és nyilvántartott vízforrás nem található. Az R4 gyorsforgalmi út egy részén a csapadékból származó felszíni víz

elvezetése közúti vízvezető hálózattal lesz biztosítva. A közúti vízvezető hálózattal befogott esővíz a torkolat előtt ülepítővel ellátott olajszeperáló segítségével lesz áttisztítva. A közúti csatornahálózat az olajszeperálókkal lehetővé teszi az esetleges veszélyes anyagok lezárását és elfogását, melyek az úttest felületéről pl. közúti baleset során kerültek a csatornarendszerbe. Ezeket az anyagokat az olajszeperálókból kiszivattyúzzák és a hulladékokról szóló törvénnyel összhangban semmisítik meg.

A csapadékvíz betorkolása a folyóvizekbe tervezett (Belžiansky, Sokoliansky patak, vízvezető „Períni csatorna“ az Ipari parkban), vagy a talajvizekbe retenciós-beszivárgási tartályok segítségével. A tervekben összesen 8 retenciós-beszivárgási tartály szerepel. Három retenciós-beszivárgási tartályból a begyűjtött csapadék a talajvízbe torkollik kavicsomok szűrőn át, a többi ilyen tartály a folyóvizekbe torkollik (Belžiansky, Sokoliansky patak, és „Períni csatorna“) 20 vagy 40 l/s korlátozott elfolyással. A retenciós-beszivárgási tartályok 3 órás esővíz begyűjtésére méretezettek.

- **Zajvédelmi intézkedések**

A zajtanulmány eredményeiből következik, hogy Haniska, Sokoľany, Seňa és Kechnec beépített területein a 2010- 2040 közötti megítélésre kerülő időszakban nem kerül sor az R4 gyorsforgalmi út üzemeltetéséből eredően a megengedett zajsint határértékek túllépésére.

A Haniska településen tervezett lakásépítések védelmére 3 m magas és 1 900 m hosszú zajvédő falakat terveznek.

- **Természetvédelmi és a tájvédelmi intézkedések**

A természetvédelmi és a tájvédelmi intézkedések közé sorolhatjuk:

- a VN22-kV magasfeszültségű távvezeték oszlopai madarak rátelepedését akadályozó eszközökkel lesznek ellátva,
- az eróziós barázdák patakokkal és ideiglenes patakokkal való kereszteződése hídobjektumokkal lesz biztosítva az eróziós barázdák aljának munkálatai nélkül,
- a parton található növényzetből csak a hídobjektumok folyóvizekkel való keresztezésénél lesznek javasolva a szükséges mértékben kivágásra, és csak a gyorsforgalmi út és védősávja szélességében a folyóvizek rendezése térségében,
- a kompenzációs intézkedések keretén belül nem terveztek pótlólagos biokorridort, és a kedvezőtlen hatások enyhítéseként fogható fel az építkezés által tönkretett környező telkeken megvalósuló cserje- és faültetést.
- a monitoring programba az erdei élőhelyek és madárvilág is belekerült. A monitoring magába foglalja

az R4 gyorsforgalmi út építésének időszakát, és az üzemeltetés első éveire is be van tervezve (az erdei élőhelyek és madárvilág bevezető monitoringját 2011-ben valósították meg, a madárvilág monitoringja 2012-ben is folytatódott).

I.5 Az ajánlattevő neve, címe és telefonszáma

Az ajánlattevő jogosult képviselőjének elérhetőségi adatai:

Ing. Viktória Chomová

befektetési igazgató és az igazgatóság alelnöke,

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava,

tel.: 02/58311300, fax.: 02/58311705, e-mail: viktorina.chomova@ndsas.sk

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

Ing. Anna Holásková

az autópályák és gyorsforgalmi utak pénzügyi előkészítése osztályának vezetője
Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava,
tel.:02/58311315, fax.: 02/58311720, e-mail: anna.holaskova@ndsas.sk

Ing. Pavol Čierny

A gyorsforgalmi utak befektetési előkészítésének specialistája
Národná diaľničná spoločnosť, a.s., kérjük az eperjesi (Prešov) címet beírni
tel.: 051 7085011 , e-mail: pavol.cierny@ndsas.sk

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

Az „R4 Kassa - Migléc - SZ/MK országhatár, út áthelyezése” környezeti hatásvizsgálati jelentés a T.t. 127/94 sz. törvénye alapján, kidolgozta: Ekojet spol. s r.o., Tomášková 31, 821 02 Bratislava, 2004 február (környezeti hatásvizsgálati jelentés).
A SZK KM a környezeti hatásvizsgálati jelentés alapján kiadta a 2004.09.30-án kelt 9716/04-1.12 sz. végső álláspontját az R4 Kassa - Migléc gyorsforgalmi út tervezett tevékenységhez.
Az EIA-ban azonosított és a további vizsgálatok eredményei alapján aktualizált környezeti hatások, melyeket a DÚR és DSP-ben végeztek el, az I.4 fejezetben találhatók.

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
Enviromentális értékelés és menedzsment szekciója
Enviromentális elbírálási 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

Az „R4 Kassa - Migléc - SZ/MK országhatár, út áthelyezése” környezeti hatásvizsgálati jelentés a T.t. 127/94 sz. törvénye alapján, kidolgozta: Ekojet spol. s r.o., Tomáškova 31, 821 02 Bratislava, 2004 február (környezeti hatásvizsgálati jelentés).

Az EIA eljárásban az R4 Kassa- Migléc- SZK/MK országhatár gyorsforgalmi út építése piros, kék, zöld variánsban volt javasolva, beleértve a nullvariánst is.

A tevékenység várhatóan a környezetre gyakorolt hatásainak komplex értékelése alapján, az értékelési jelentés egyértelműen a zöld variánst javasolta elfogadásra.

A SZK KM a környezeti hatásvizsgálati jelentés alapján kiadta a 2004.09.30-án kelt 9716/04-1.12 sz. végső álláspontját az R4 Kassa - Migléc gyorsforgalmi út tervezett tevékenységhez. A tevékenység elbírálásából következik, hogy a javasolt variáns pozitív végső álláspontjának oka a tevékenység életközvetre gyakorolt elfogadható hatása és azon veszteségek kompenzálásának lehetősége, melyet az út építése és üzemeltetése hoz magával. Szükséges azonban, hogy az ebben az álláspontban feltüntetett, az építés megvalósításához szükséges valamennyi feltételt betartsák.

Összességében a SZK Környezetvédelmi Minisztériumához az érintett szervek 21 álláspontját kézbesítették. Közülük egyik sem vetette el a tervezett tevékenységet, azonban egyes álláspontokban olyan követelmények merültek fel, melyek aztán bekerültek a végső állásfoglalásba.

IV. A nyilvánosság részvételéről szóló adatok

A tervezett tevékenység Értékelési jelentésének nyilvános megtárgyalására az egyes községekben 2004. 3. 24-31. között került sor:

- 2004.3.24. - Sokolany község - részt vett 15 lakos, a vitában felszólalt 5 lakos,
- 2004.3.25. - Belža község - egyetlen lakos sem vett részt,
- 2004.3.25. - Haniska község - részt vett 34 lakos, a vitában felszólalt 14 lakos,
- 2004.3.26. - Kechnec község - részt vett 36 lakos, a vitában felszólalt 6 lakos,
- 2004.3.30. - Šebastovce község - részt vett 33 lakos, a vitában felszólalt 6 lakos,
- 2004.3.30. - Barca község - részt vett 55 lakos, a vitában felszólalt 10 lakos,
- 2004.3.31. - Valaliky község - részt vett 5 lakos, a vitában felszólalt 4 lakos,
- 2004.3.31. - Milhosť község - részt vett 9 lakos, a vitában felszólalt 9 lakos,
- 2004.3.31. - Seňa község - részt vett 32 lakos, a vitában felszólalt 12 lakos,

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 Egyes lakosok álláspontjukat írásban is megküldték, a végső álláspontban ezeket is kiértékeltek.

V. Válasz iránti kérelem határideje

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