



Orbán Viktor magyar és Róbert Fico szlovák miniszterelnökök Pilisszentkereszten 2012 október 2-án közös megállapodást írt alá a Komárom és Révkomárom közötti Duna-híd megépítéséről



Részlet a híd építéséről szóló megállapodásból

Megállapodás
a Szlovák Köztársaság Kormánya és Magyarország Kormánya között
a két ország közös államhatárán, Révkomárom (Komárno) és Komárom
városok közötti közúti híd megépítéséről a Duna folyamán

A Szlovák Köztársaság Kormánya és Magyarország Kormánya (a továbbiakban:
Szerződő Felek)

törekedve a kölcsönös jószomszédi és baráti kapcsolatok fejlesztésére és
erősítésére,

Készült *Piliszentkereszten*, 2012. év *októ'ber* hó *2.* napján,
két eredeti példányban, szlovák és magyar nyelven, amelyből mindkét szöveg
egyenlően hiteles.



A Szlovák Köztársaság Kormánya
névében



Magyarország Kormánya
névében

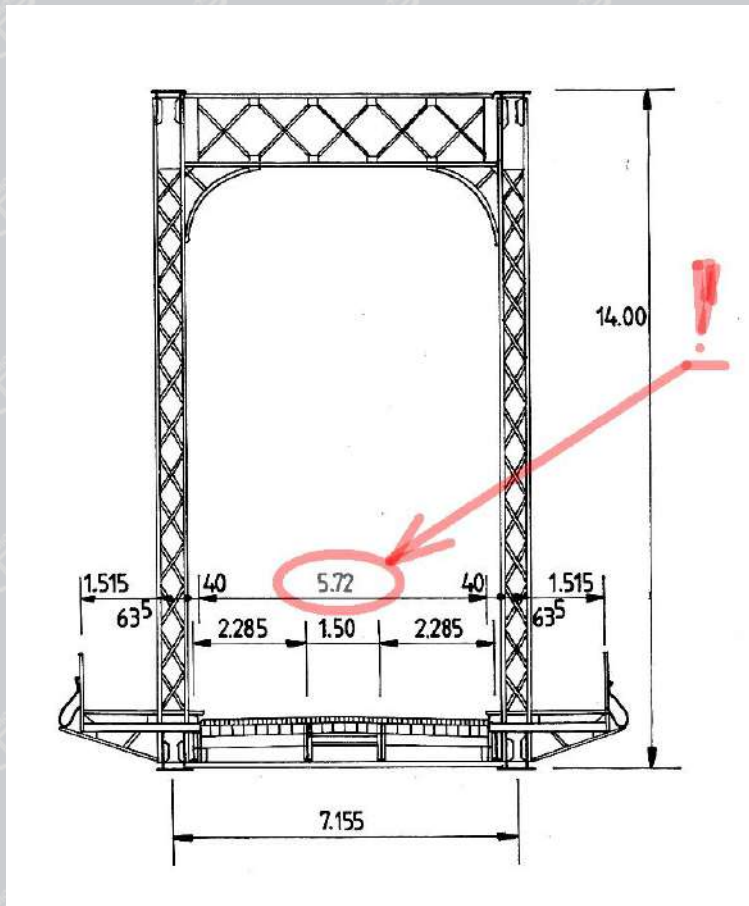
A dunai határhidak – Mária Valéria híd épült: 1895; legnagyobb nyílása: 119 m



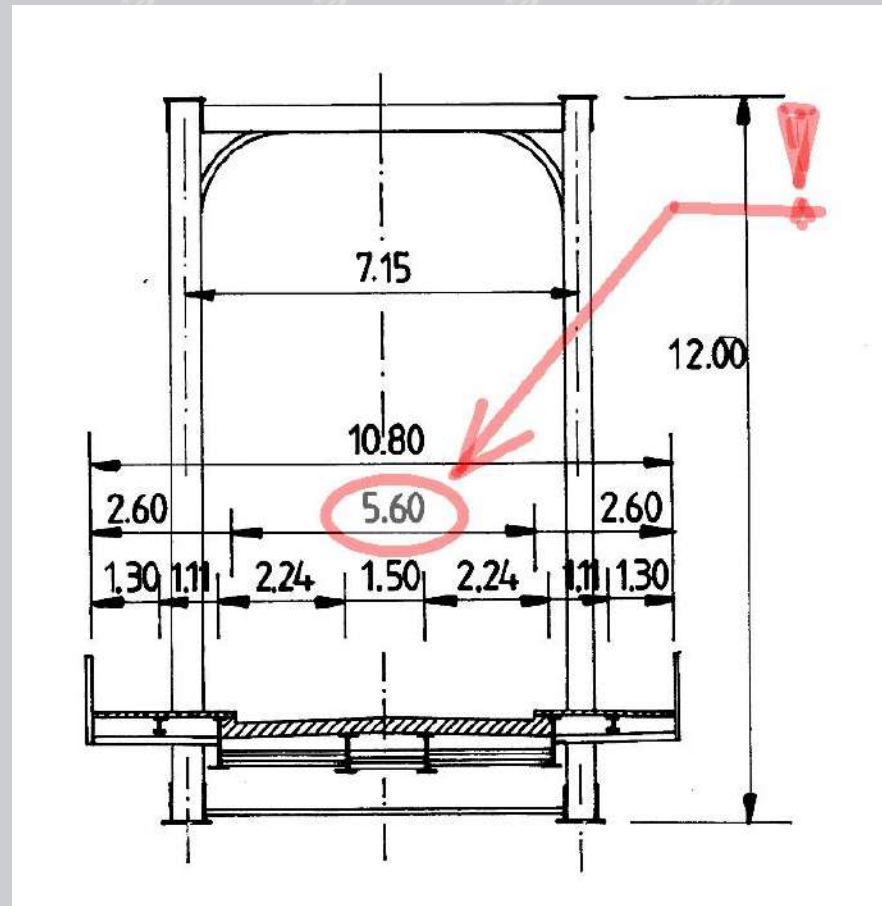
A dunai határhidak - A komáromi Erzsébet-híd; épült: 1942; legnagyobb nyílása: 102 m



A közúti határhidak állapota a Dunán a SZK és MK között.



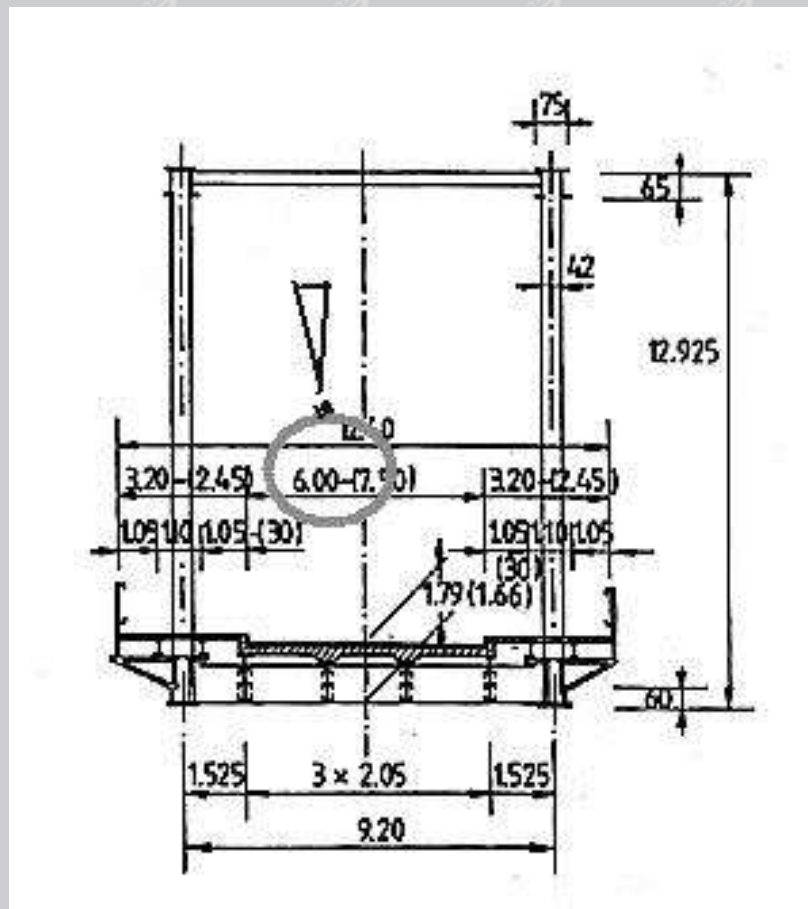
Mária Valéria Štúrovo – Esztergom



Erzsébet-híd – Komárno- Komárom

A dunai határhidak - A medvei Duna-híd; épült: 1942; legnagyobb nyílása: 133 m





A medvei-híd keresztmetszete

Előzmények:

Révkomárom és Komárom polgármesterei az új évezred első éveiben rendkívüli erőfeszítéseket tettek egy új Duna-híd megépítésének érdekében. A közös elhatározást, több komoly lépés követte, s ezen lépések a továbbiakban bemutatandó engedélyezési tervdokumentáció kidolgozásához vezettek.

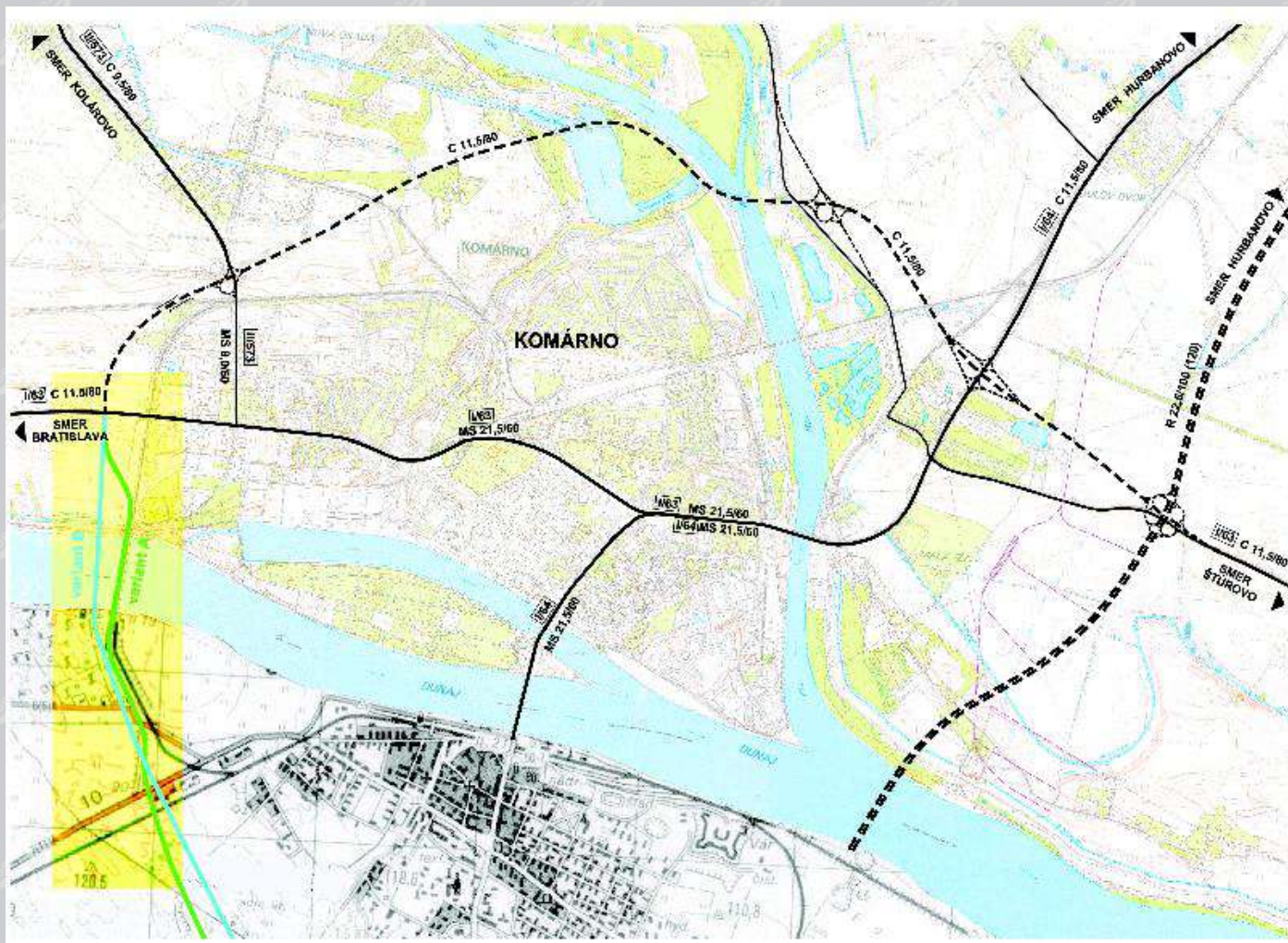
Az engedélyezési tervdokumentációt megelőző döntő tanulmányok:

A tervek elkészítése előtt több tanulmány is készült a Révkomárom - Komárom városok térségében építendő új híddal kapcsolatban. E helyen szeretnék kiemelni két meghatározó tanulmányt, melyek a 20. század utolsó éveiben, illetve a 3. évezred első éveiben szerzett ismereteket tartalmazzák. E tanulmányok alapvető témája minden esetben az új híd helyének meghatározása volt.

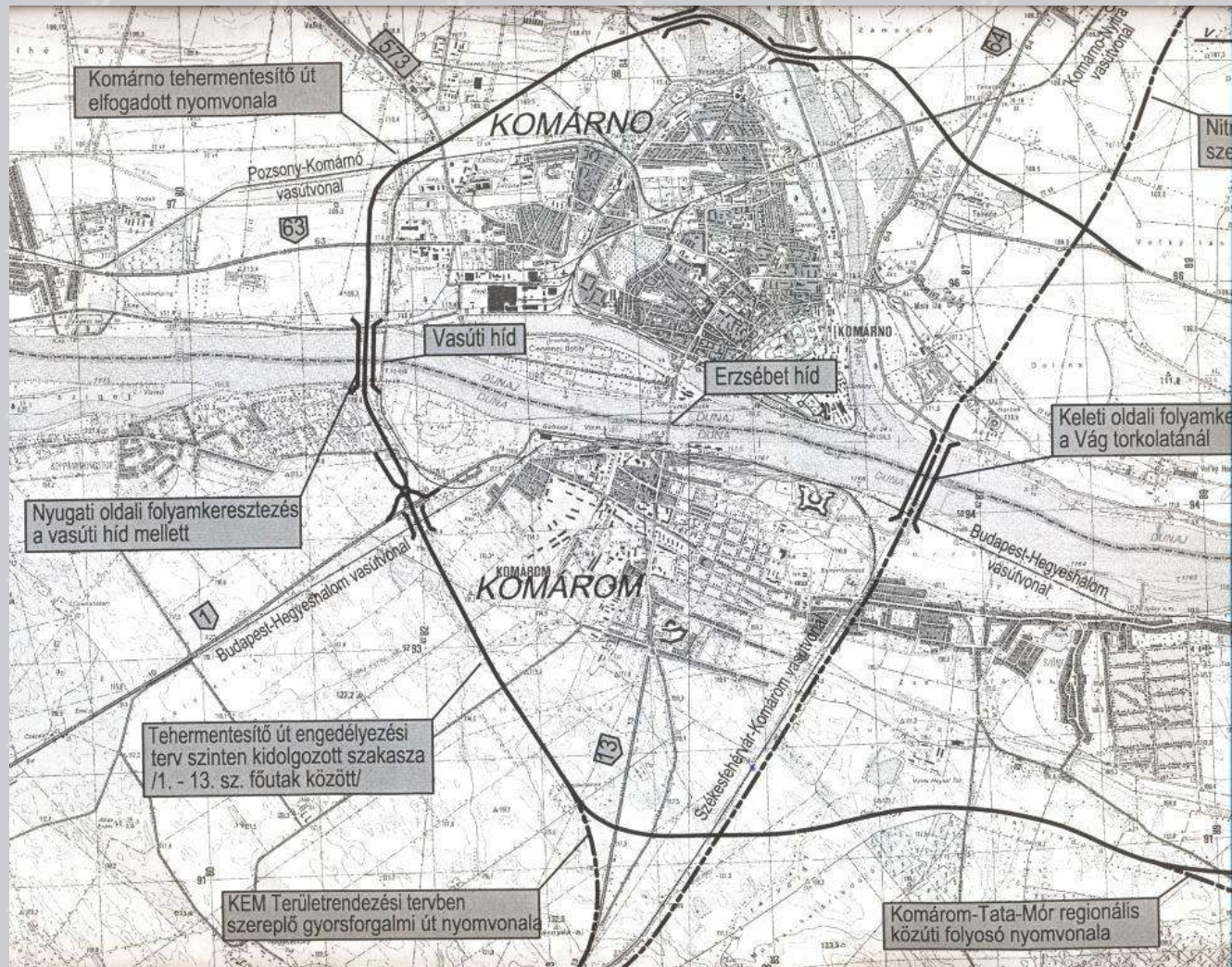
A Szlovák Köztársaságban az új híd helyét a **„DUNAI HÍD KOMÁRNO-KOMÁROM, a megvalósíthatóság tanulmányai”** 2005 januárjában a Phare ECOSOC program keretében készült tanulmány azt ajánlotta, hogy a hidat a már meglévő a vasúti hídtól 150-200 méterre **nyugatra** építsék fel.

Magyarországon végül a híd elhelyezésének problémáját – az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG Budapest) kezdeményezése alapján – a **„TANULMÁNYOK A DÖNTÉS ELŐKÉSZÍTÉSÉHEZ”** elnevezésű tanulmány oldotta meg. A tanulmány egyértelműen azt ajánlotta, hogy az új dunai hidat a városközpontoktól nyugatra építsék fel.

Egy szlovák tanulmányterv részlet a híd két (nyugat; kelet) lehetséges elhelyezéséről



Egy magyar tanulmányterv részlet a híd két (nyugat; kelet) lehetséges elhelyezéséről



A tervdokumentációk finanszírozása

Révkomárom és Komárom városok közös pályázatot nyújtottak be az INTEREG IIIA A társadalom kezdeményezése c. program keretén belül Magyarország – Szlovákia – Ukrajna közös szomszédságának programjára vonatkozóan és nem visszatérítendő pénzügyi hozzájárulást nyertek a – **Úthálózatra kötődő új dunai híd kiépítésének projektjére, amely eszközként szolgál Komárno – Komárom városok és szomszédos régiók közös gazdasági fejlődésükhöz.**

A hídtervek finanszírozása mindkét országban az alábbiak szerint alakult: 75% az európai alapokból, 20% az állami költségvetésből, 5% saját forrásból.

A tervező kiválasztása

Révkomárom beszerzői szervezetként versenytárgyalást írt ki 2006.06.10-én, összhangban a közbeszerzésről szóló, és az egyes törvények változtatásairól és kiegészítéseiről szóló 25/2006 sz. szlovák törvénnyel. A beszerzésnél Révkomárom képviselte a társult megrendelőket a Magyar Köztársaságból: Komárom Város Önkormányzatát és az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóságot (a továbbiakban csak UKIG majd később a KKK – Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ).

A pályázat nyertese a projekt dokumentációk kidolgozására, a pályázatok kiértékelését követően, melyet nemzetközi zsűri végzett a közbeszerzés keretén belül, a „Komárno konzorcium” lett. Ez a társulás a pozsonyi **DOPRAVOPROJEKT, a.s.** részvénytársaságból (mint a csoport vezetője) és a budapesti **Pont-TERV Zrt.** társaságból állt. Mindkét cég komoly tapasztalattal rendelkezik a dunai határhidak tervezése terén is (Mária-Valéria híd, komáromi Erzsébet-híd rekonstrukciója).

A társulás tárgya az együttműködés az engedélyezési tervdokumentáció kidolgozásánál a versenytárgyalás háttéranyagában megadott és ismertetett terjedelemben és összetételben, azaz beleértve a szükséges mérések és vizsgálatok biztosítását és mérnöki tevékenység elvégzését is.

A nyilvános versenytárgyalás sikeréből adódó feladatokat a társulás tagjai a következő elvek alapján osztották el: a tervezési munkát, a mérnöki tevékenységet és a vizsgálati munkákat a Szlovák Köztársaság területén a Dopravoprojekt a.s. biztosította, a tervezési munkát, a mérnöki tevékenységet és a vizsgálati munkákat a Magyar Köztársaság területén a Pont-TERV Zrt. biztosította, a Dunán át vezető hidat a tagok közösen tervezték és a tervezési munkák egész koordinációját a Dopravoprojekt a.s., a társulás vezető tagja biztosította.

A híd tervezésével kapcsolatos vizsgálatok a Magyar és a Szlovák köztársaság területén:

- 1) célirányú feltérképezés (geodéziai felmérés),
- 2) közlekedés-mérnöki vizsgálat,
- 3) mérnök-geológiai és hidrogeológiai vizsgálat,
- 4) hidraulikai vizsgálat,
- 5) talajtani vizsgálat,
- 6) dendrológiai vizsgálat,
- 7) zajszint tanulmányok
- 8) levegőszennyezés kibocsátással kapcsolatos tanulmányok,
- 9) korrózióellenes vizsgálat, beleértve az elektromos kóboráram okozta hatások,
- 10) régészeti vizsgálat,
- 11) földrengési szakvélemény .

Mindkét ország területén a tervezés megkezdése előtt elvégezték felsorolt vizsgálatokat.

Néhány érdekesség a vizsgálatokból

Földrengési szakvélemény:

A legnagyobb $6,3^\circ$ földrengés 1763. június 28-án volt. 1806 $4,6^\circ$ és 1851 $4,9^\circ$ erősségű földrengés érte a várost. Az utolsó nagyon alacsony erősségű ($1,3^\circ$) földrengés 2003 volt.

Geotechnikai vizsgálatok

Az összes pillér, illetve a két hídfő alatt végeztek talajfelderítést 25 m mélységű furatok, illetve a pilon esetében 40 m mélységű furat segítségével. Ezek a furatok igazolták az eddigi ismereteket az itt található altalaj rétegeződéséről, melyre leginkább az jellemző, hogy többször ismétlődő 3-6 m vastag agyagréteget egy kb. 15 m vastag porszerű homokréteg követ.

Geodézia mérések:

A kitűzött cél az volt, hogy a tervezendő híd kétoldali geodéziáját, vagyis a két ország különböző vetületi és magassági rendszert alkalmaz. Magyarországon az EOVSzlovákiában pedig az S-JTSK rendszer érvényes. Ez okból kifolyólag feltétlen szükséges egy helyi rendszer kiépítése.

A terep tengerszint feletti magassága a Duna jobb partján (magyar part) 120 és 123 m közti tengerszint felett változik, a terep magassága a szlovák oldalon pedig 108 m és 109 m közti tengerszintet éri csak el.

A tervezés során Szlovákiában megépült alappontok



A mérnöki tevékenység ellátása a Szlovák Köztársaság területén a következő feladatok biztosítását foglalta magába:

- 1) a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának végső (jóváhagyó) álláspontja a kidolgozott elképzelés környezetvédelmi tanulmány alapján,
- 2) jogerős elvi építési engedély kidolgozott területrendezési dokumentáció (DÚR) alapján.

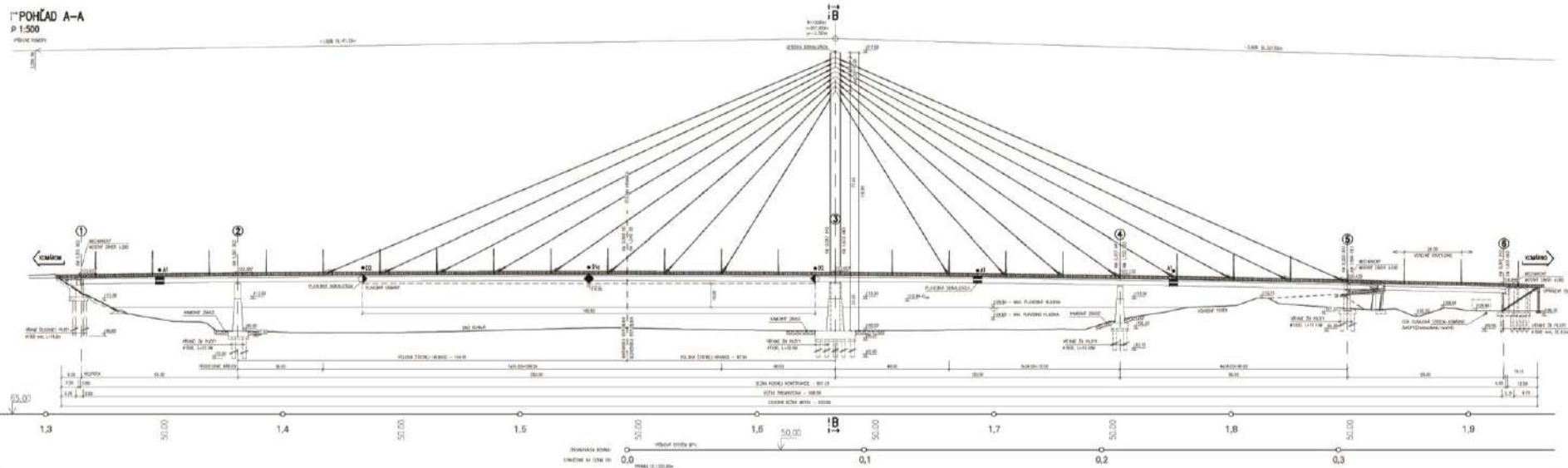
A mérnöki tevékenység ellátása a Magyar Köztársaság területén a következő feladatok biztosítását foglalta magába:

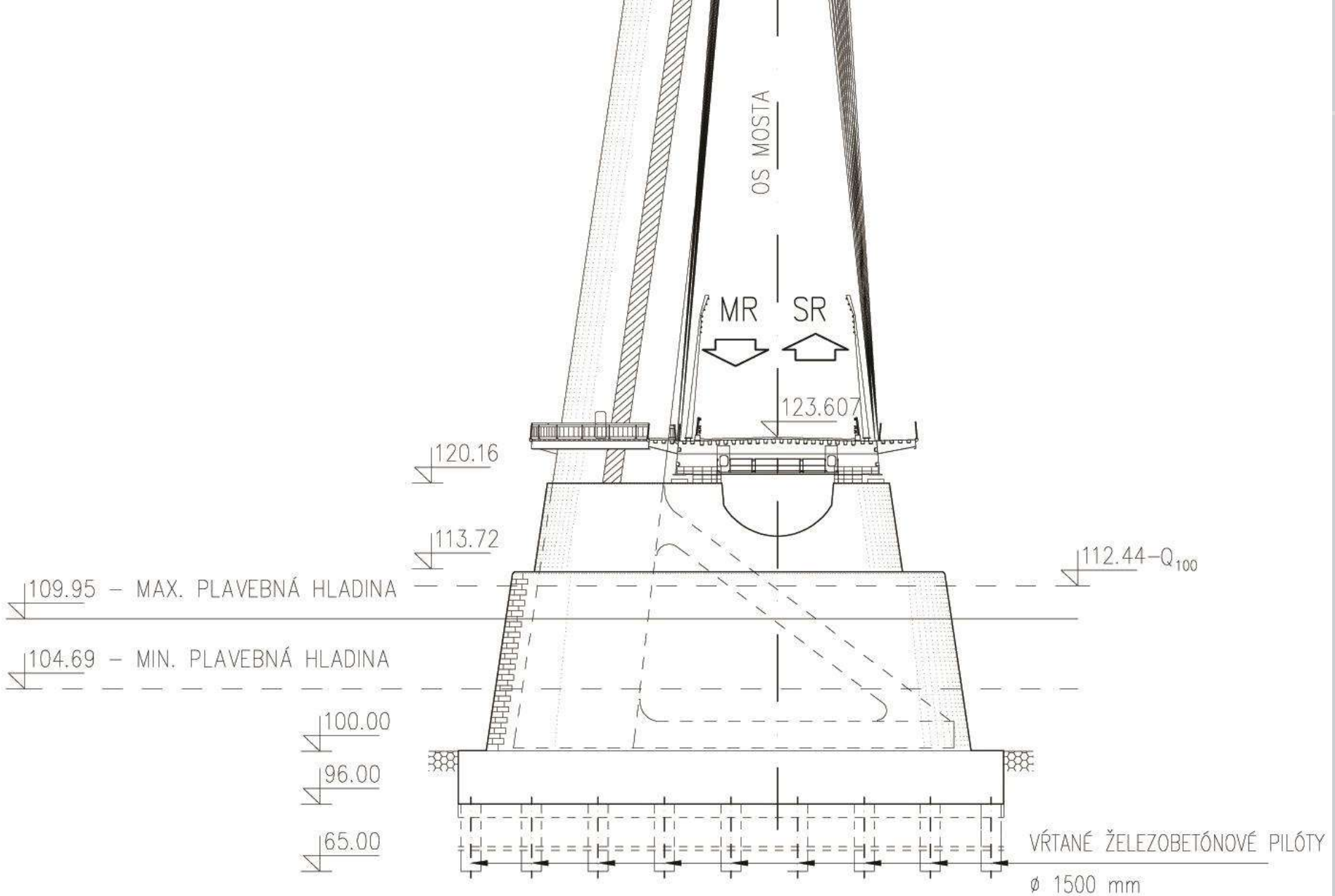
- 1) környezetvédelmi hatástanulmány engedélyeztetése,
- 2) terület-felhasználási engedélyek megszerzése, szakhatósági engedélyek beszerzése.

Az engedélyezési tervdokumentációk elkészítése a következő terveket tartalmazta:

- 1) az építmény környezetre gyakorolt hatásának meghatározása a környezetre gyakorolt hatásokról szóló 24/2006 számú törvény 9. Mellékletében foglaltakkal egyetemben,
- 2) környezeti hatástanulmány elkészítése, melynek szükséges tartalmát a 2001. évi LV törvénnyel módosított "1995. évi LIII. törvény a környezet védelmének általános szabályairól" továbbá az "1996. évi LIII. törvény a természet védelméről" határozza meg,
- 3) az elvi építkezési engedély illetve a tervezett létesítmények területbiztosításával kapcsolatos kérdéseket megoldó dokumentáció (a továbbiakban csak „DÚR”) a kérdéses ország hatályos jogszabályainak megfelelően,
- 4) az építési elképzelés dokumentáció (a továbbiakban csak „DSZ”) a Szlovák Köztársaság Építésügyi és Közmunkák Minisztériumának 254/1998 számú törvényének értelmében, valamint a Szlovák Köztársaság Építésügyi és Közmunkák Minisztériumának 392/1998 számú hatályos olvasatú rendeletének értelmében,
- 5) az építési engedély dokumentációja (a továbbiakban „DSP”) a kérdéses ország hatályos jogszabályainak alapján.

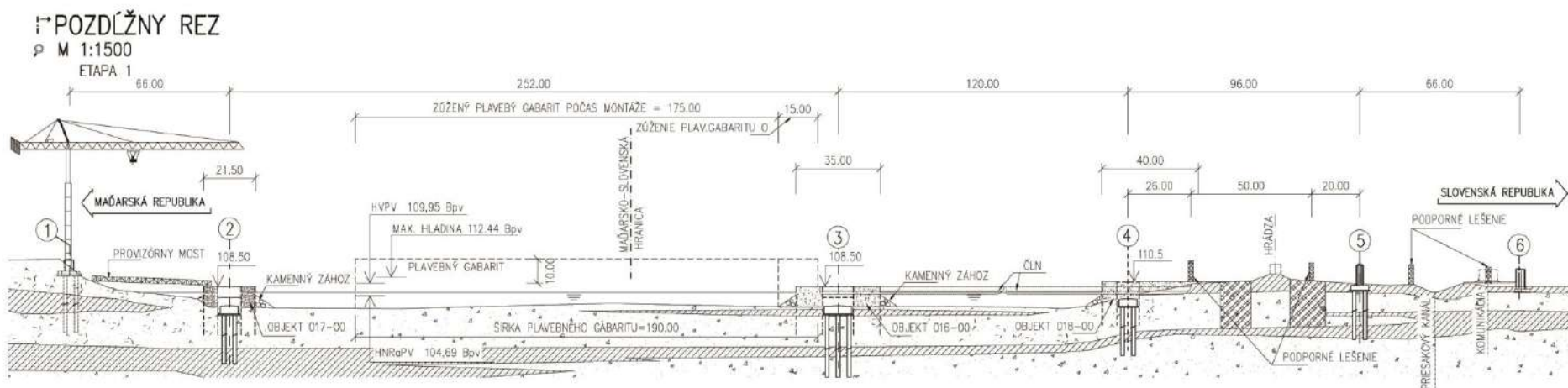


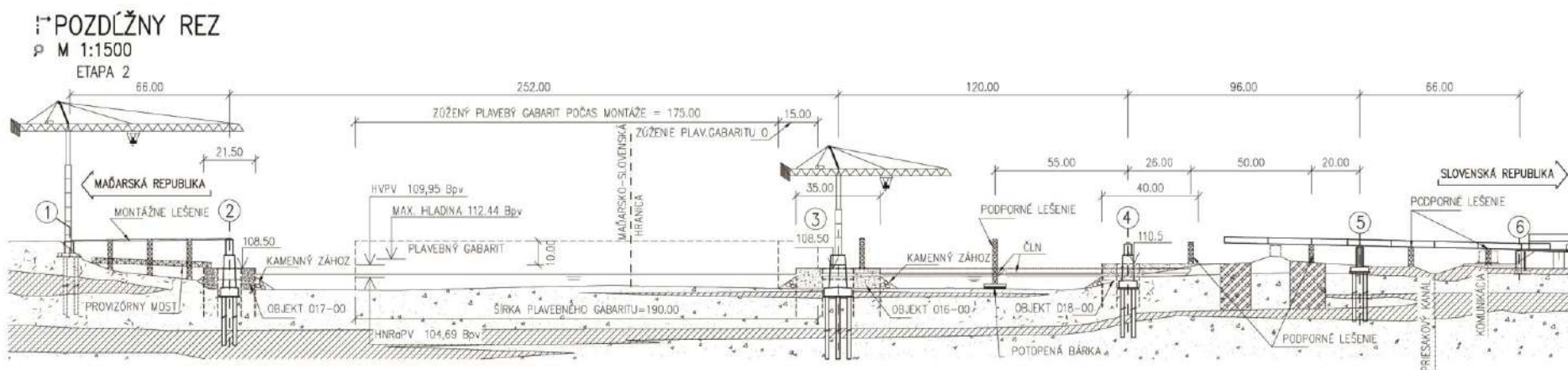


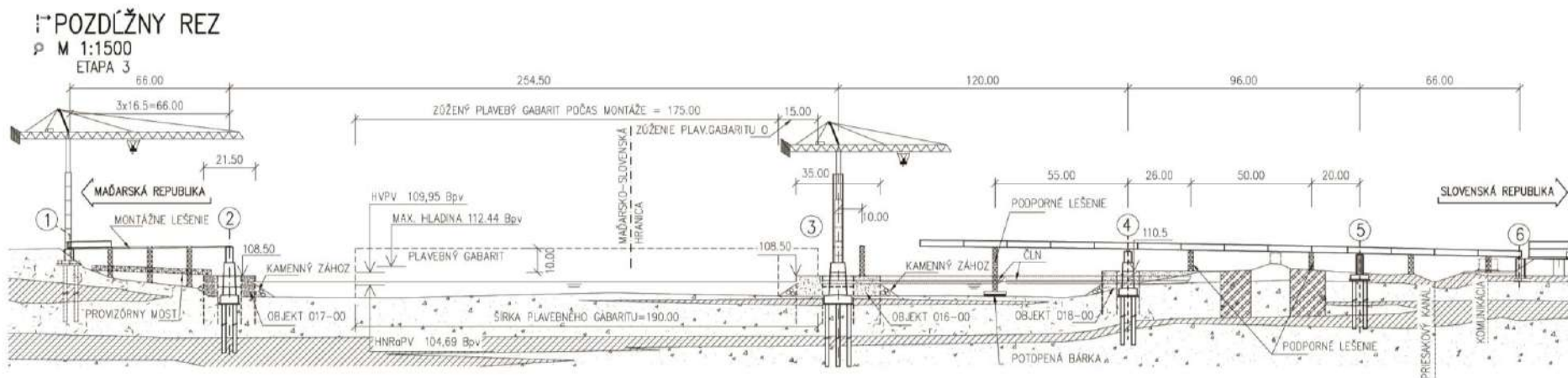


1:50





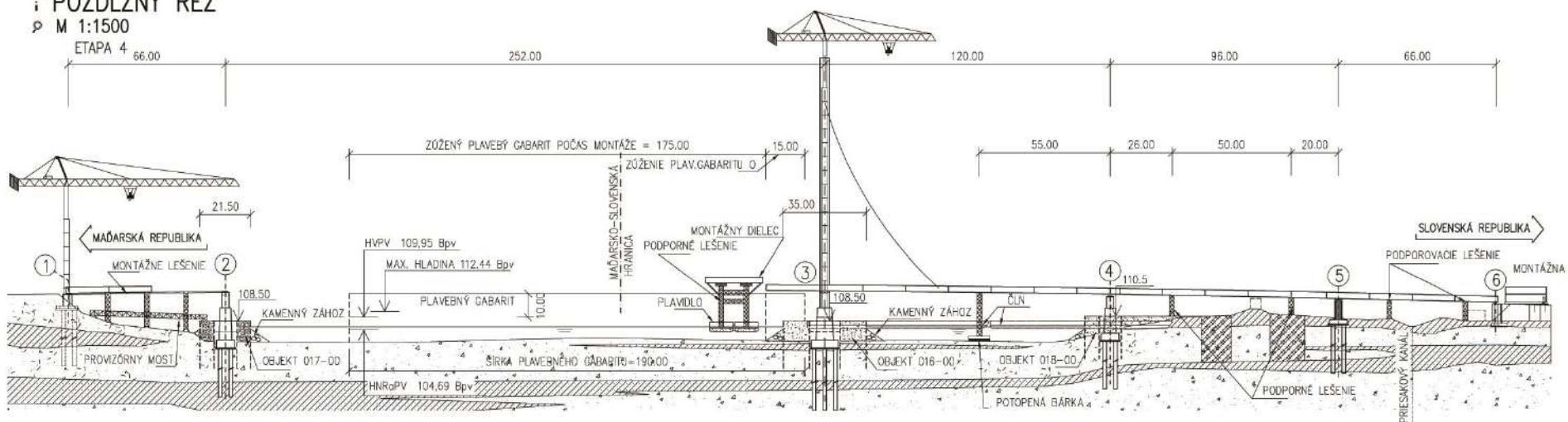




POZDŁŻNY REZ

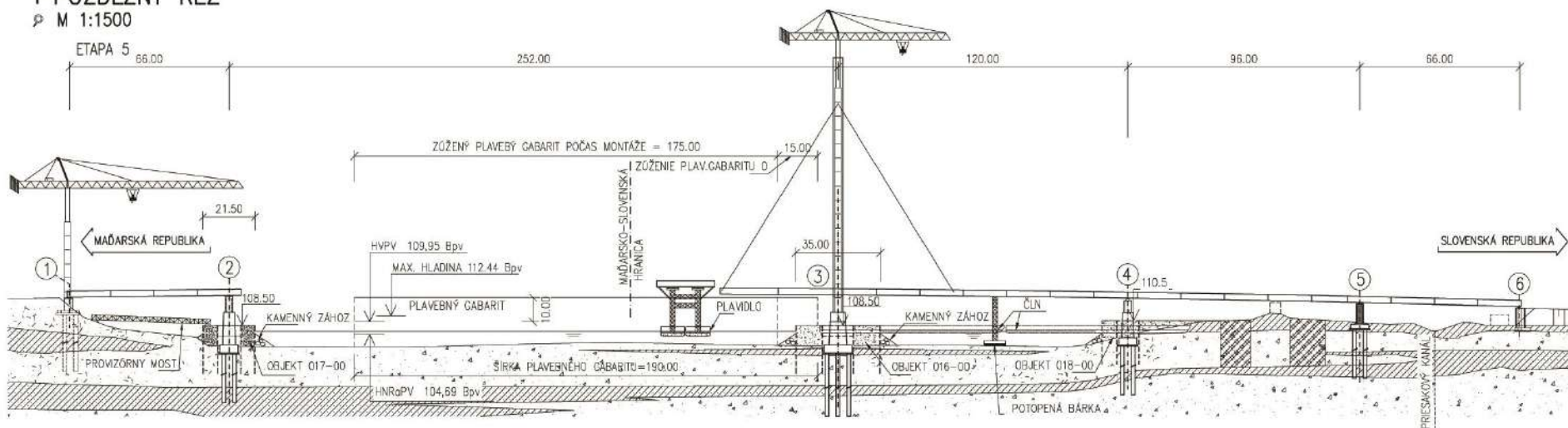
M 1:1500

ETAPA 4



POZDŁŹNY REZ

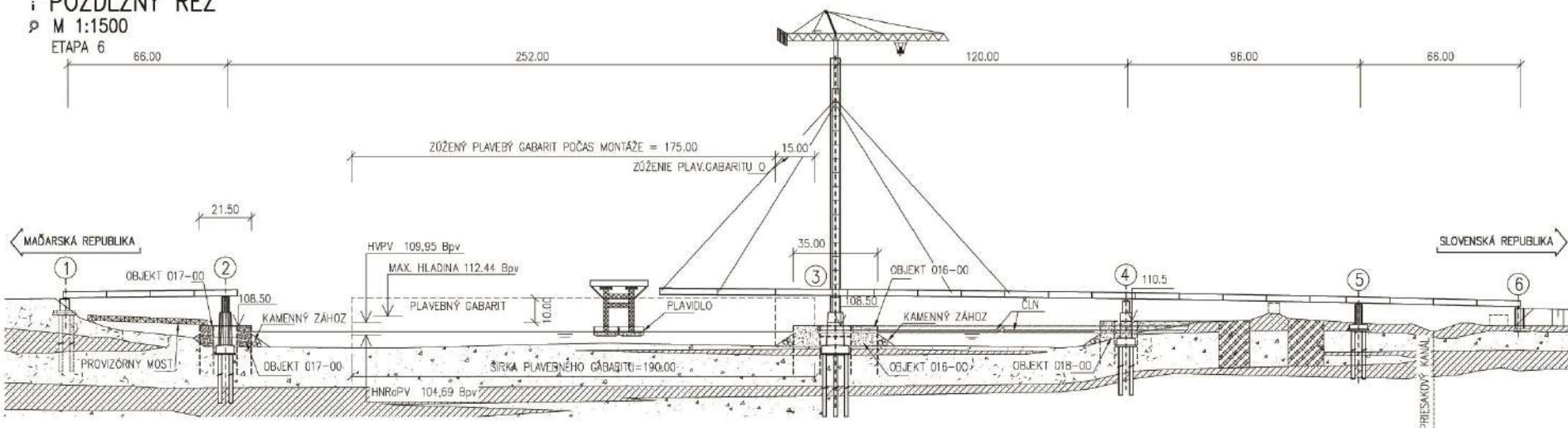
M 1:1500



POZDĹŽNY REZ

M 1:1500

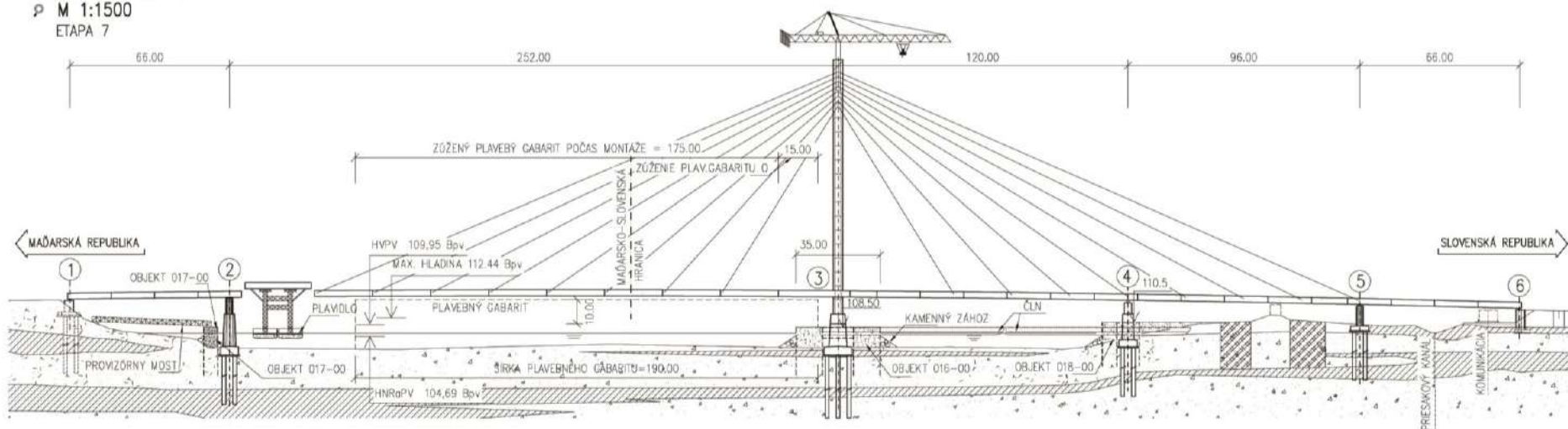
ETAPA 6



POZDÍŽNY REZ

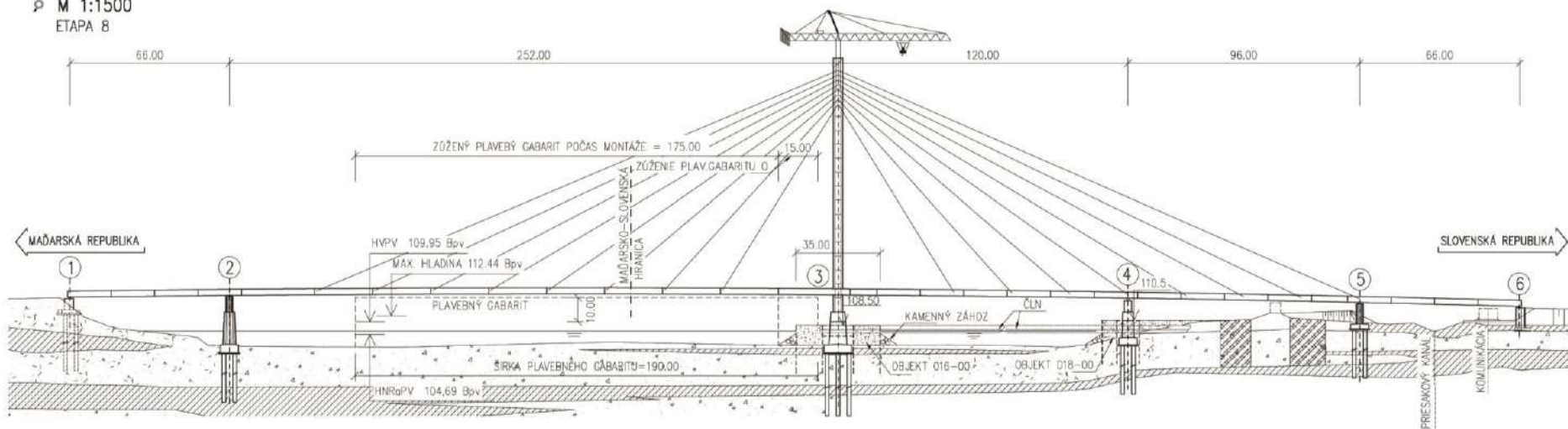
M 1:1500

ETAPA 7



POZDĹŽNY REZ

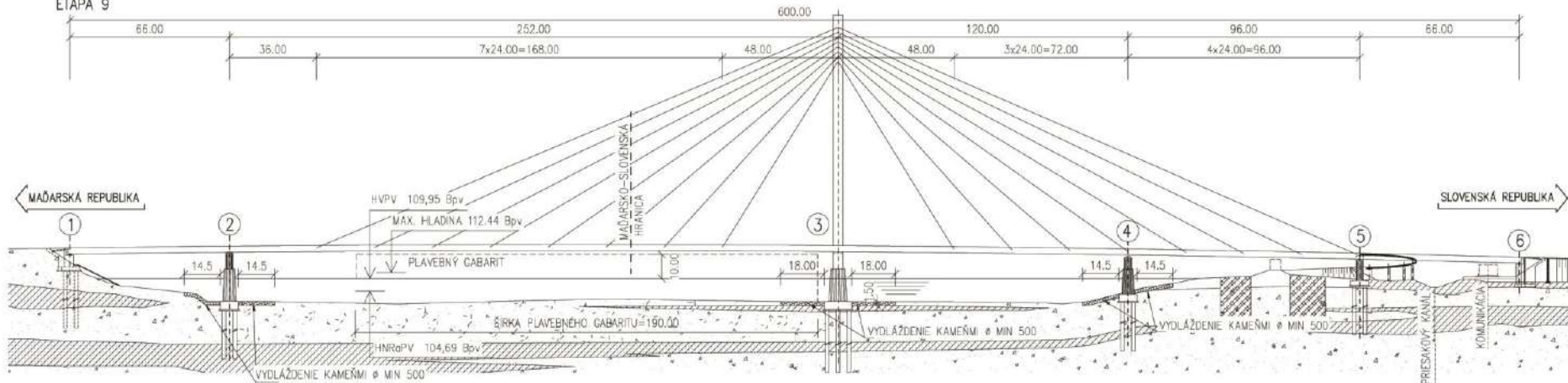
P M 1:1500
 ETAPA 8



POZDÍŽNY REZ

M 1:1500

ETAPA 9



Dokumentációk, tervek felülvizsgálata és aktualizálása

A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, mint a program Irányító Hatósága, együttműködésben a Szlovák Köztársaság Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Minisztériumával, 2011. június 23-án megjelentette a Magyarország-Szlovákia Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007-2013 negyedik pályázati felhívását.

A Komárom és Révkomárom (Komárno) közötti új közúti Duna-híd előkészítésére a NIF Zrt. az SSC-vel (Szlovák Útkarbantartó Vállalat) közösen elkészített ETE pályázatot 2011. októberben nyújtották be, a Támogatási szerződés 2012. december 10-én került aláírásra.

2013 májusában a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. Pályázatot hirdetett a „Komárom és Révkomárom (Komárno) közötti új közúti Duna-híd és kapcsolódó létesítmények tervezési feladatai” címen a híd terveinek elkészítésére.

Megvalósíthatósági tanulmány (MT) elkészítése

A Megvalósíthatósági tanulmányt a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség által készíttetett, a mindenkor aktuális „Módszertani útmutató” figyelembe vételével szükséges elkészíteni

A Megvalósíthatósági tanulmányt a teljes tervezett projektet figyelembe véve kell elkészíteni (magyar és szlovák oldal, az útépitési projekt-elemekre vonatkozóan is).

Környezeti hatástanulmány (KHT) elkészítése,

benne Natura 2000 hatásbecslés, örökségvédelmi munkarész Az előzmények felhasználásával jelentős környezeti hatást feltételezve egylépcsős eljárás keretében szükséges lefolytatni az eljárást.

Engedélyezési tervek

tervkorszerűségi felülvizsgálata, szükség esetén áttervezése. Ennek során az építési és minden egyéb engedély megszerzéséhez szükséges összes szlovák és magyar oldali törvényt, jogszabályt, rendeletet, hatósági előírást, szabványt, műszaki előírást figyelembe kell venni.

Jogerős építési engedély és minden szükséges egyéb engedély megszerzése a magyar oldalon és a szlovák oldalon egyaránt.

Kiviteli tervek elkészítése

az építési, környezetvédelmi stb. engedélyek előírásainak betartásával. Záradékolt kisajátítási tervek elkészítése, végleges jogerős kivonási határozat megszerzése.

Támogatási kérelem elkészítése

A megvalósításra vonatkozó nagyprojekt támogatási kérelmet a teljes tervezett projektet figyelembe véve kell elkészíteni (magyar és szlovák oldal, az útépitési projekt-elemekre vonatkozóan is). az 1083/2006/EK rendelet 39-41. cikke, 1828/2006/EK rendelet XXI. melléklet alapján. Esetleges módosulásuk esetén a változások átvezetése szükséges, aminek elkészítési költségét az ajánlati árak tartalmaznia kell.



