


Jurkovič

E

| | | | | |
|--|---|--|--|--------------------|
| VYPRACOVAL Ing. Mikuláš JURKOVIČ <i>Jurkovič</i> | ZODP. PROJEKTANT Ing. Mikuláš JURKOVIČ <i>Jurkovič</i> | HL. INŽ. PROJEKTU Ing. Mikuláš JURKOVIČ <i>Jurkovič</i> |  DOPRAVOPROJEKT, a.s. DIVÍZIA BRATISLAVA I 83203 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4 | |
| KONTROLOVAL Ing. Marta KODAJOVÁ <i>Kodajova</i> | OKRES(OBVOD) STAVBY GALANTA, ŠAĽA, NOVÉ ZÁMKY | | | |
| OBJEDNÁVATEĽ SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST MILETIČOVA 19, 826 19 BRATISLAVA | | | | |
| I/75 GALANTA - ŠAĽA - NOVÉ ZÁMKY, štúdia realizovateľnosti | | | STUPEŇ ŠR | FORMÁT - |
| | | | DÁTUM 06.2017 | Č.ZÁK. 7789-00 |
| MANAŽÉRSKE ZHRNUTIE | | | MIERKA - | Č.ARCH. 7789-00 |
| | | | Č.VÝKRESU | Č.SÚPRAVY |

OBSAH :

| | |
|---|-----------|
| 1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE | 2 |
| 1.1 Stavba..... | 2 |
| 1.2 Základné údaje o navrhovateľovi..... | 2 |
| 1.3 Základné údaje o zhotoviteľovi..... | 2 |
| 2. ÚVOD..... | 3 |
| 2.1 Účel a ciele štúdie realizovateľnosti..... | 3 |
| 2.2 Vzťah k programu rozvoja ciest, diaľnic a rýchlostných ciest..... | 3 |
| 2.3 Lokalizácia projektu..... | 3 |
| 2.4 Popis územia..... | 4 |
| 3. POPIS POSUDZOVANÝCH RIEŠENÍ | 5 |
| 3.1 Nulový variant..... | 5 |
| 3.2 Posudzované varianty..... | 7 |
| 4. ZÁVERY A ODPORÚČANIA | 11 |
| 4.1 Z technického hľadiska | 11 |
| 4.2 Z dopravného hľadiska..... | 12 |
| 4.3 Z ekonomického hľadiska..... | 13 |
| 4.4 Záverečné vyhodnotenie projektu a odporúčanie spracovateľa štúdie realizovateľnosti | 14 |
| 5. NÁVRH REALIZÁCIE A HARMONOGRAMU | 17 |

MANAŽÉRSKE ZHRNUTIE

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1 Stavba

| | | |
|------------------------------------|---|--|
| Názov | : | I/75 Galanta – Šaľa – Nové Zámky, štúdia realizovateľnosti |
| Charakter činnosti | : | rekonštrukcia, novostavba |
| Kraj | : | Trnavský, Nitriansky |
| Okres | : | Galanta, Šaľa, Nové Zámky |
| Dotknuté obce a katastrálne územia | : | Kajal, Topoľnica, Kráľová nad Váhom, Dlhá nad Váhom, Šaľa, Diakovce, Trnovec nad Váhom, Horný Jatov, Jatov, Rastislavice, Tvrdošovce, Palárikovo, Šurany, Nové Zámky |
| Druh cesty a kategória cesty | : | Cesta I/75, kategória C 11,5/80 a C 22,75/80 |

1.2 Základné údaje o navrhovateľovi

| | | |
|----------------------------------|---|---|
| Názov a adresa stavebníka | : | Slovenská správa ciest Miletičova 19 826 19 Bratislava IČO 003328 DIČ 2021067785 |
| Nadriadený orgán | : | Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Námestie slobody 6 810 05 Bratislava |
| Oprávnený zástupca obstarávateľa | : | Ing. Dana Neckárová Slovenská správa ciest Miletičova 19 826 19 Bratislava Tel. +421 2 502 55 452 dana.neckarova@ssc.sk |
| Kontaktná osoba obstarávateľa | : | Ing. Emerencia Závadská Slovenská správa ciest Miletičova 19 826 19 Bratislava Tel. +421 2 502 55 366 emerencia.zavadska@ssc.sk |

1.3 Základné údaje o zhotoviteľovi

| | | |
|--------------------------------|---|--|
| Názov a adresa projektanta | : | DOPRAVOPROJEKT a. s. Kominárska 2,4 832 03 Bratislava IČO 31322000 DIČ 2020524770 Tel. 02/502 34 470 Fax. 02/502 34 555 |
| Oprávnený zástupca zhotoviteľa | : | Ing. Jozef Harvančík, riaditeľ divízie Bratislava I DOPRAVOPROJEKT a. s. Kominárska 2,4 832 03 Bratislava Tel. +421 2 502 34 390 harvancik@dopravoprojekt.sk |

Hlavný inžinier projektu : Ing. Mikuláš Jurkovič
(Kontaktná osoba zhotoviteľa) DOPRAVOPROJEKT a. s.
Kominárska 2,4
832 03 Bratislava
Tel. +421 2 502 34 354
jurkovic@dopravoprojekt.sk

2. ÚVOD

2.1 Účel a ciele štúdie realizovateľnosti

Úlohou štúdie realizovateľnosti bol návrh technicky, ekonomicky a environmentálne najvhodnejšieho riešenia trasy cesty I/75 v úseku Galanta - Šaľa - Nové Zámky s vyhodnotením už navrhnutých trás, prípadné doplnenie variantov a ich zhodnotenie.

K vypracovaniu Štúdie realizovateľnosti pristupuje obstarávateľ Slovenská správa ciest na základe vzniknutej potreby predkladania podkladov pre Európsku komisiu pri výbere investičných projektov na území SR financovaných prostredníctvom eurofondov.

2.2 Vzťah k programu rozvoja ciest, diaľnic a rýchlostných ciest

Cesta I/75 je súčasťou dopravného cestného ťahu v smere západ - východ, ktorý spája centrá dvoch susediacich krajov (Nitriansky a Trnavský) a zabezpečuje tranzitnú dopravu medzi mestami južného Slovenska. Je priamou spojnicou priemyselných a hospodárskych zón južného Slovenska ako sú mestá Sládkovičovo - Galanta - Šaľa - Nové Zámky - Šahy - Veľký Krtíš - Lučenec. Zároveň slúži na napojenie sa automobilovej dopravy na cestnú sieť medzinárodného významu, na západe na cestu I/62 (E 571) a na východe na cestu I/9 (E571).

Všeobecnou úlohou zhotoviteľa tejto Štúdie realizovateľnosti je vypracovanie hodnotenia súčasného stavu jestvujúcej cestnej siete priamo a v blízkosti cestného ťahu I/75, identifikácia súčasnej kapacity a predpokladanej budúcej kapacity, identifikácia všetkých problémov dopravných, prípadných kongescií a ich analýza. Zhotoviteľ štúdie realizovateľnosti navrhne najvhodnejšiu kategóriu cesty v prípade preložky cesty, resp. nutnosti zmeny kategórie pri modernizácii a rekonštrukcii cesty. Základnými podkladmi pre vypracovanie tohto hodnotenia budú súčasné dopravné údaje vrátane celoštátneho sčítania v roku 2010, podklady z celoštátneho sčítania konaného v 2015, údaje z mýtnych brán, ako aj výsledky smerového dopravného prieskumu, ktorého vypracovanie je naplánované v rámci tejto zákazky v jarných mesiacoch 2017. Zhotoviteľ by mal do predmetu svojej analýzy zahrnúť aj návrhy koridoru rýchlostnej cesty R7 Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky.

Cieľom štúdie je posúdiť realizovateľnosť jednotlivých stavieb cestného ťahu z hľadiska priechodnosti navrhovaných variantných trás v koridore cesty I/75 medzi mestami Galanta - Šaľa - Nové Zámky. Účelom je nájsť optimálne riešenie, ktoré spĺňa technické, dopravné-inžinierske, ekonomické a environmentálne parametre.

2.3 Lokalizácia projektu

Projekt rieši cestu I/75 v úseku Galanta – Šaľa – Nové Zámky, v Trnavskom a Nitrianskom kraji, v okresoch Galanta, Šaľa a Nové Zámky:

- Začiatok úseku: okružná križovatka na obchvate mesta Galanta; km 9,662 c. I/75 (kumulatívneho staničenia)
- Koniec úseku: severne pred vstupom do mesta Nové Zámky (križovatka c.I/75 a c.I/64); km 49,450 c. I/75
- Dĺžka úseku : cca 40,306 km

Zoznam dotknutých obcí a katastrálnych území

Kajal, Topoľnica, Kráľová nad Váhom, Dlhá nad Váhom, Šaľa, Diakovce, Trnovec nad Váhom, Horný Jatov, Jatov, Rastislavice, Tvrdošovce, Palárikovo, Šurany, Bánov, Nové Zámky.

2.4 Popis územia

Záujmové územie štúdie sa nachádza v koridore existujúcej trasy cesty I/75 v rovinnom teréne Podunajskej nížiny. Oblasť vytvára rozsiahlu rovinu, na formovaní ktorej sa podieľa prevažne rieka Váh. Územie je využívané hlavne na poľnohospodársku výrobu. Oblasť patrí k najteplejším a najproduktívnejším poľnohospodárskym centrom SR. Centrá priemyselnej strojárkej a chemickej výroby sa nachádzajú v mestách Galanta, Šaľa a Nové Zámky. Záujmovému územiu preložky c.I/75 dominuje sídelné centrum regionálneho významu – mesto Šaľa, ktorej súčasťou je jej miestna časť Veča, ležiaca na ľavom brehu Váhu. Špecifickým urbanistickým celkom v k.ú. Šaľa je celok Duslo, ktorý je tvorený areálom rovnomenného priemyselného podniku. Ďalšie priemyselné zóny mesta Šaľa sú umiestnené južne od žel. trate Nové Zámky – Galanta.

Dotknutým územím prechádzajú cestné dopravné ťahy:

- Cesta I/75 Galanta – Šaľa – Nové Zámky – Veľký Krtíš - Lučenec
- Cesta I/64 Komárno – Nové Zámky – Nitra – Topoľčany – Prievodza - Žilina

Cesta I/75 v súčasnej dobe prechádza cez zastavené územie mesta Šaľa, obce Trnovec nad Váhom, Jatov a Tvrdošovce. Cca 2,5 km severne od mesta Nové Zámky sa plánuje v budúcnosti Národná diaľničná spoločnosť, a.s., v smere západ – východ, vybudovať rýchlostnú cestu R7 Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec.

V dotknutom území sa nachádzajú železničné trate:

- Žel. trať Devínska Nová Ves – Štúrovo, TÚ 2804 (dvojkoľajná, elektrifikovaná)
- Žel. trať Šaľa Neded – Neded, TÚ 2881 (jedkoľajná, neelektrifikovaná, v súčasnosti nevyužívaná)
- Žel. trať Palárikovo – Šurany, TÚ 3021 (jedkoľajná, elektrifikovaná)
- Žel. trať Nové Zámky – Šurany, TÚ 3001 (jedkoľajná, elektrifikovaná)
- Žel. vlečka do Duslo, a.s.

V ÚPD NSK a ÚPN Trnovec nad Váhom je vyznačený zámer rezervovania koridoru na výhľadové vybudovanie železničného prepojenia Nitra – Šaľa.

Súčasná úprava dolného toku Váhu vytvára predpoklady pre splavenie Váhu od Komárna až po Sereď. V roku 1998 bol dobudovaný a uvedený do prevádzky nákladný prístav v Šali, ten je však v súčasnosti pre účely dopravy priemyselných hnojív podnikom Duslo, a.s. nevyužívaný.

V dotyku s cestou II/580 v k.ú. Šurany sa nachádza športové Letisko Šurany – jedná sa o existujúce letisko, ktoré nemá vyhlásené ochranné pásma.

Na základe situovania prel. c. I/75 v území a na základe ďalších podstatných charakteristík územia boli, ako potenciálne dotknuté, vytipované nasledujúce Územia európskeho významu (ďalej ÚEV) a Chránené vtáčie územia (ďalej CHVÚ):

- CHVÚ Dolné Považie (SKCHVU005)
- CHVÚ Kráľová (SKCHVU010)

V širšom a bezprostrednom okolí zámeru sa nachádza jedno ÚEV, ktoré môže byť zámerom ovplyvnené.

- ÚEV Šurianske slaniská (SKUEV0096)

V záujmovom území navrhovaného obchvatu mesta Šaľa sa nevyskytujú veľkoplošné chránené územia v kategórii národný park alebo chránená krajinná oblasť.

V tesnej blízkosti predmetnej cesty a to v úseku, kde sa trasy variantných riešení preložky c.I/75 zbiehajú do užšieho koridoru smerujúceho do trasy existujúcej c. I/75 za Trnovcom nad Váhom, sa v zmysle platných legislatívnych predpisov nachádza:

- prírodná pamiatka Tmorské rameno

Územie patrí k významným oblastiam Slovenska so stálym sledovaním kvality podzemných vôd. V hlbinných sedimentoch neogénu sa nachádzajú artézské horizonty podzemných vôd, s dokumentovanými zdrojmi o celkovej výdatnosti 150 l/s. Priamo v meste Šaľa sa nachádza v súčasnosti 7 funkčných artézskych vrtov, využívaných ako pitná voda.

Na SZ okraji Šale, na hranici s k.ú. Kráľova nad Váhom, sa nachádzajú vodné zdroje (10 studní) s vybudovanou úpravňou vody. Vodné zdroje sa nevyužívajú z dôvodu nepriaznivej kvality vody (zvýšený obsah Fe a Mn). Mesto Šaľa je zásobované skupinovým vodovodom Jelka - Galanta - Nitra (40 l/s) a diaľkovodom Gabčíkovo (25 l/s).

Ostatné špecifiká projektu

Špecifikum projektu je, že na dvoch úsekoch cesty I/75 sa už dlhodobejšie skúmali možnosti rekonštrukcie a výstavby preložky cesty I/75 (Šaľa – obchvat a Tvrdošovce-Nové Zámky), Pre stavbu „Cesta I/75 Šaľa – obchvat“ bolo vydané územné rozhodnutie, bola vypracovaná DSP, ktorá zatiaľ nebola podaná na stavebné povolenie. Trasa severného obchvatu c.I/75 mesta Šaľa je stabilizovaná v územnom pláne dotknutých obcí, ÚPD NSK a záber pozemkov pre plánovaný obchvat Šale je evidencie zapísaný (pripravený na majetkoprávne vysporiadanie) v katastrálnych mapách Katastra SR.

Na konci riešeného úseku, pred mestom Nové Zámky, sa koridor cesty I/75 približuje ku koridoru cesty I/64 a od okružnej križovatky c.I/75 s c.I/64 na krátkom úseku sú dnes obe cesty vedené v peäži.

3. POPIS POSUDZOVANÝCH RIEŠENÍ

Posúdenie realizovateľnosti jednotlivých stavieb cestného ťahu variantných trás v koridore cesty I/75 medzi mestami Galanta - Šaľa - Nové Zámky z hľadiska priechodnosti, technického, dopravnoinžinierskeho, ekonomického a environmentálneho bolo vykonané po nasledovných úsekoch (stavbách) cesty I/75:

1. Cesta I/75 Galanta-Šaľa (variant A, B)
2. Cesta I/75 Šaľa-obchvat (variant A, B)
3. Cesta I/75 Šaľa-Jatov (variant A, B)
4. Cesta I/75 Jatov – Tvrdošovce (variant C, E), Cesta I/75 Jatov – Šurany (variant D)
5. Cesta I/75 Tvrdošovce – Nové Zámky (variant C, E)

3.1 Nulový variant

Nulový stav, alebo stav bez realizácie investície, znamená taký scenár vývoja, kedy pripravovaná investícia vo forme preložky cesty I/75 nebude postavená a uvedená do prevádzky. Doprava sa teda bude realizovať na existujúcej cestnej sieti, po ceste I/75.

Dopravná prognóza pre roky 2027, 2037 a 2047

| Cesta | od | do | 2027 | | | 2037 | | | 2047 | | |
|-------------------|--------------------------|-------------------------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|
| | | | OV | NV | Spolu | OV | NV | Spolu | OV | NV | Spolu |
| extravilán | | | | | | | | | | | |
| I/75 | Galanta | Kráľová nad Váhom | 10986 | 2618 | 13604 | 12332 | 2961 | 15293 | 13798 | 3279 | 17077 |
| I/75 | Kráľová nad Váhom | Šaľa | 10986 | 2618 | 13604 | 12332 | 2961 | 15293 | 13798 | 3279 | 17077 |
| I/75 | Šaľa | Trnovec nad Váhom | 11270 | 2312 | 13582 | 12586 | 2609 | 15195 | 14082 | 2890 | 16972 |
| I/75 | Trnovec nad Váhom | hranica okr.SA/NZ | 7214 | 1417 | 8631 | 8100 | 1598 | 9698 | 9066 | 1773 | 10839 |
| I/75 | hranica okr.SA/NZ | Jatov | 7214 | 1417 | 8631 | 8100 | 1598 | 9698 | 9066 | 1773 | 10839 |
| I/75 | Jatov | Tvrdošovce | 7306 | 1252 | 8558 | 8202 | 1410 | 9612 | 9168 | 1561 | 10729 |
| I/75 | Tvrdošovce | Križ. s II/580,III/1497 | 7306 | 1252 | 8558 | 8202 | 1410 | 9612 | 9168 | 1561 | 10729 |
| I/75 | Križ. s II/580, III/1497 | Nové Zámky | 6330 | 768 | 7098 | 7134 | 867 | 8001 | 7956 | 954 | 8910 |
| I/64 | Nové Zámky | R7 | 14226 | 1917 | 16143 | 16042 | 2136 | 18178 | 14220 | 1714 | 15934 |
| I/64 | R7 | Križ. s II/580 Šurany | 10714 | 1356 | 12070 | 12070 | 1510 | 13580 | 14580 | 1794 | 16374 |
| intravilán | | | | | | | | | | | |
| I/75 | Šaľa, zač.intravilánu | Križ. s II/573 Vlčany | 10345 | 2185 | 12530 | 13022 | 2994 | 16016 | 14590 | 3324 | 17914 |
| I/75 | Križ. s II/573 Vlčany | Križ. s II/573 Šoporňa | 19340 | 3838 | 23178 | 21726 | 4340 | 26066 | 24318 | 4812 | 29130 |
| I/75 | Križ. s II/573 Šoporňa | Križ. s III/1368 Duslo | 15567 | 2827 | 18394 | 17169 | 3195 | 20364 | 19238 | 3548 | 22786 |
| I/75 | Križ. s III/1368 Duslo | Šaľa, koniec intr. | 11270 | 2312 | 13582 | 12586 | 2609 | 15195 | 14082 | 2890 | 16972 |
| I/75 | Tvrdošovce, zač. intr. | Tvrdošovce, kon. intr. | 7306 | 1252 | 8558 | 8202 | 1410 | 9612 | 9168 | 1561 | 10729 |

Dopravná prognóza pre stav bez realizácie investície je východisková, porovnávacia základňa pre hodnotenie potrebnosti navrhovanej investície v čase a pre hodnotenie jej ekonomickej efektívnosti. V tejto etape sa posudzuje kapacita jestvujúcej cestnej siete. t.j. cesty I/75 na výhľadové dopravné zaťaženie a stanovujú sa úseky, ktoré nebudú tejto dopravnej záťaži vyhovovať vo výhľade 20 rokov.

V prípade, že by neboli realizované navrhované investície, doprava by bola realizovaná po existujúcej cestnej sieti.

| Cesta | od | do | Funkčná úroveň (-) | | |
|-------------------|--------------------------|---------------------------------|------------------------|-------|-------|
| | | | 2027 | 2037 | 2047 |
| extravilán | | | | | |
| I/75 | Galanta | Kráľová nad Váhom | D | D | D |
| I/75 | Kráľová nad Váhom | Šaľa | C | D | D |
| I/75 | Šaľa | Trnovec nad Váhom | C | D | D |
| I/75 | Trnovec nad Váhom | hranica okr.SA/NZ | B | C | C |
| I/75 | hranica ok.SA/NZ | Jatov | B | C | C |
| I/75 | Jatov | Tvrdošovce | B | C | C |
| I/75 | Tvrdošovce | Križ. s II/580, III/1497 | B | C | C |
| I/75 | Križ. s II/580, III/1497 | Nové Zámky | B | C | C |
| I/64 | Nové Zámky | R7 | D | D | D |
| I/64 | R7 | križovatka s II/580 smer Šurany | C | C | D |
| Intravilán | | | | | |
| Cesta | od | do | Rezerva kapacity (v/h) | | |
| I/75 | Šaľa, zač.intravilánu | Križ. s II/573 Vlčany | -717 | -1066 | -1255 |
| I/75 | Križ. s II/573 Vlčany | Križ. s II/573 Šoporňa | -1536 | -1825 | -2132 |
| I/75 | Križ. s II/573 Šoporňa | Križ. s III/1368 Duslo | -959 | -1139 | -1353 |
| I/75 | Križ. s III/1368 Duslo | Šaľa, koniec intr. | -674 | -835 | -1013 |
| I/75 | Tvrdošovce, zač. intr. | Tvrdošovce, kon. intr. | -28 | -112 | -201 |

Z posúdenia komunikačnej siete vyplýva, že c. I/75 v úseku Galanta – Kráľová nad Váhom už na začiatku výhľadového obdobia roku 2027 bude na hranici únosnosti pre kategóriu C 11,5/80 ako aj úseky Kráľová nad Váhom – Šaľa a Šaľa – Trnovec nad Váhom, ktoré dosiahnu hranicu únosnosti v roku 2037. Intravilánové úseky mesta Šaľa sú kapacitne nevyhovujúce už na začiatku výhľadového obdobia roku 2027, rovnako ako aj intravilánový úsek obce Jatov a Tvrdošovce.

V prípade, ak by sa stavba „Cesta I/75 Šaľa – obchvat“ nezrealizovala, potom v intraviláne mesta Šaľa sa dopravná situácia bude naďalej zhoršovať, každodenne tu budú vznikať dopravné kolóny, vzhľadom na množstvo dopravy bude obyvateľstvo v obytnej zástavbe v okolí cesty I/75 zasiahnuté negatívnymi vplyvmi z automobilovej dopravy (hluk, emisie, zvýšená prašnosť).

Vzhľadom na existujúcu zástavbu v meste Šaľa nie je možné uvažovať so zvyšovaním kapacity a plynulosti dopravy na ceste I/75 a v križovatkách formou stavebných úprav (napr. vybudovaním 4-pruhu v meste, rekonštrukcia a skapacitnenie križovatiek,...) bráni tomu príhľadná zástavba, ktorá sa nachádza v blízkosti cesty I/75 a križovatiek. Neprihľadza do úvahy ani rozšírenie existujúceho cestného mosta cez rieku Váh. Ani eliminácia hluku formou výstavby protihlukových stien v intraviláne mesta neprihľadza do úvahy.

Z pohľadu stavebného stavu sú existujúce mosty na ceste I/75 v meste Šaľa zaradené nasledovne:

- Existujúci most M5040 v km 1,586 nad miestnou komunikáciou s dĺžkou premostenia 58,48 m, podľa hlavnej prehliadky z 3.7.2015 je zaradený do stavebnotechnického stavu 4 – uspokojivý. Zaťažiteľnosť stanovená porovnávacím výpočtom (dátum neznámy) je normálna: 27t, výhradná: 135t, výnimočná: 245t,
- Existujúci most M6115 cez rieku Váh v km 1,923 má dĺžku premostenia 298,6 m, podľa hlavnej prehliadky z 3.7.2015 je zaradený do stavebnotechnického stavu 4 – uspokojivý. Zaťažiteľnosť stanovená porovnávacím výpočtom (dátum neznámy) je normálna: 20t, výhradná: 60t, výnimočná: 237t.
- Existujúci most M6456 cez odvodňovací kanál v obci Trnovec nad Váhom v km 7,509 má dĺžku premostenia 5,5 m, podľa hlavnej prehliadky z 21.3.2017 je zaradený do stavebnotechnického

stavu 4 – uspokojivý. Zaťažiteľnosť stanovená odhadom (dátum neznámy) je normálna: 55t, výhradná: 60t, výnimočná: 100t.

V prípade, ak by sa predmetná stavba (variant C, alebo variant D) nezrealizovala, potom v intraviláne obce Jatov a Tvrdošovce sa dopravná situácia bude časom zhoršovať, obyvateľstvo v obytnej zástavbe v okolí cesty I/75 bude zasiahnuté negatívnymi vplyvmi z automobilovej dopravy (hluk, emisie, zvýšená prašnosť), ktoré budú prekračovať prípustné hodnoty v zmysle platných predpisov.

Vzhľadom na existujúcu zástavbu, obmedzenie rýchlosti a množstvo vstupov na cestu I/75 z príľahlých nehnuteľností nie je možné v obci Jatov a Tvrdošovce uvažovať so zvyšovaním kapacity a plynulosti dopravy na existujúcej ceste I/75 a v križovatkách formou stavebných úprav, bráni tomu príľahlá zástavba, ktorá sa nachádza v blízkosti cesty I/75. Ani eliminácia hluku formou výstavby protihlukových stien v intraviláne mesta neprichádza do úvahy, rovnako ani rozsiahla výmena okien rodinných domov. Čo sa týka primárnych protihlukových opatrení v úseku existujúcej cesty I/75 Jatov – Tvrdošovce (variant E) nie je možné budovať PHS v ucelených úsekoch na súčasnej ceste s prístupmi k rodinným domom. V tomto variante je možné hovoriť o len o prípadných sekundárnych opatreniach na cca 187 domoch v km 1,490 – 2,730 a cca 370 domoch v km 6,000 – 8,070. Hluk vonku v záhradách pred domami však ostal aj naďalej.

Z pohľadu stavebného stavu sú existujúce mosty na ceste I/75 zaradené nasledovne:

- Existujúci most M1992 cez odvodňovací kanál pri obci Jatov v km 1,056 má dĺžku premostenia 9,0 m, podľa hlavnej prehliadky z 5.10.2015 je zaradený do stavebnotechnického stavu 5 – zlý. Zaťažiteľnosť stanovená porovnávacím výpočtom (dátum neznámy) je normálna: 48t, výhradná: 91t, výnimočná: 370t,
- Existujúci most M2139 cez Tvrdošovský potok v km 6,248 v obci Tvrdošov má dĺžku premostenia 8,26 m, podľa hlavnej prehliadky z 21.3.2017 je zaradený do stavebnotechnického stavu 4 – uspokojivý. Zaťažiteľnosť stanovená porovnávacím výpočtom (dátum neznámy) je normálna: 36t, výhradná: 81t, výnimočná: 259t.

3.2 Posudzované varianty

CESTA I/75 GALANTA-ŠAĽA

Jedná sa o úsek v trase súčasnej cesty I/75. Začiatok úseku je v okružnej križovatke c.I/75 obchvatu mesta Galanty (km 9,662 kumulatívneho staničenia). Trasa cesty I/75 ďalej pokračuje v jej súčasnej polohe, t.z. mimo obec Kajal a Topoľnica. Šírkové usporiadanie a parametre cesty I/75 zodpovedajú kategórii C 11,5/80. Koniec úseku je na ZÚ 0,000 stavby „Cesta I/75 Šaľa – obchvat“. Celková dĺžka úseku sa líši podľa nadväznosti na nasledujúci úsek, t.z. pri variante A je to 5,046258 km a pri variante B je to 8,012697 km.

Dopravnoinžinierske posúdenie preukázalo, že cesta I/75 v tomto úseku pri oboch variantoch vyhovie výhľadovým dopravným nárokom v roku 2047 v súčasnom usporiadaní v kategórii C 11,5/80 (2-pruh).

Z hľadiska technického stavu cesty je tento úsek vyhovujúci, nevyhovujúci je len stav existujúcich mostných objektov (2 ks), ktoré si vyžadujú rekonštrukciu.

Daný úsek nevyhovuje z hľadiska hluku, preto je žiaduce vybudovať existujúcej na ceste I/75 protihlukové steny pre ochranu obce Kajal a obce Kráľová nad Váhom pred negatívnymi vplyvmi hluku z automobilovej dopravy.

CESTA I/75 ŠAĽA-OBCHVAT

Dopravnoinžinierske posúdenie preukázalo, že existujúca cesta I/75, vedená cez intravilán mesta Šaľa, nevyhovuje dopravným nárokom už v súčasnosti. Zvýšenie kapacity cesty I/75, bezpečnosti a plynulosti dopravy, odľahčenie intravilánu mesta Šaľa od automobilovej dopravy, ako aj zníženie hluku a exhalátov v meste je možné len vybudovaním obchvatu mesta Šaľa.

Posudzované boli dva varianty vedenia obchvatu mesta Šaľa:

- **VARIANT A**, severným obchvatom, dĺžky 11,78335 km
- **VARIANT B**, južným obchvatom, dĺžky 11,543635 km

VARIANT A

Začiatok preložky c.I/75 je v km 5,046258 kumulatívneho staničenia, približne 210 m pred existujúcou križovatkou s cestou k vodnému dielu Kráľová. Obec Kráľová nad Váhom obchádza severozápadne, mostom, pod vodným dielom Kráľová križuje rieku Váh, následne zo severovýchodu obchádza obec Dlhá nad Váhom, mesto Šaľa a obec Trnovec nad Váhom. Nad obcou Trnovec nad Váhom križuje trasa mimoúrovňovo železničnú vlečku do podniku Duslo a.s.. Koniec trasy sa nachádza pri obci Horný Jatov za križovatkou s cestou III/1369 v km 17,85194 kumulatívneho staničenia cesty I/75.

Medzi obcou Dlhá nad Váhom a mestom Šaľa (mestská časť Veča) je navrhnuté prepojenie s cestou II/573, čím bude vytvorený obchvat obce Dlhá nad Váhom v smere od Serede. Prepojenie bude v šírkovom usporiadaní C 9,5/60. Preložka cesty I/75 je navrhnutá v kategórii C11,5/80, celková dĺžka budovanej cesty je 11,783235 km.

Križovatky na ceste I/75:

- „Kráľová nad Váhom“ (km 0,209) veľká okružná križovatka s opustenou c. I/75
- „Dlhá nad Váhom“ (km 3,442) veľká okružná križovatka s c. II/573
- „Veča“ (km 5,105) styková neriadená križovatka s privádzačom k ceste II/573
- „Duslo“ (km 7,519) veľká okružná križovatka s c. III/1368
- „Trnovec nad Váhom“ (km 10,272) veľká okružná križovatka s c. II/562
- „Horný Jatov“ (km 11,339) priesečná neriadená križovatka s c. III/1369 a s opustenou c.I/75

Jedná sa o severný obchvat mesta Šaľa a obchvat obce Trnovec nad Váhom, v zmysle DSP „Cesta I/75 Šaľa – obchvat“, spracoval GEOCONSULT, spol. s r.o. (06.2008). V minulosti boli spracované TŠ, Správa o hodnotení EIA, DÚR. Trasa preložky c.I/75 je v súlade s platným ÚPN Šaľa, ÚPN Dlhá nad Váhom, ÚPN Trnovec nad Váhom a ÚP VÚC NSK.

VARIANT B

Začiatok úseku je v blízkosti katastrálnej hranice Kráľová nad Váhom a k.ú. Šaľa, za Diakovským honom, v km 8,012697 kumulatívneho staničenia. Preložka c.I/75 obchádza mesto Šaľa západne a južne, kde mimoúrovňovo mostom križuje dvojkoľajnú, elektrifikovanú žel. trať Devínska Nová Ves – Štúrovo, TÚ 2804, pokračuje severovýchodne od obce Diakovce, okolo priemyselnej časti mesta Šaľa pri ceste III/1366 Pod Bilicou (Diakovská), úrovňovo križuje jednokolejnú, neelektrifikovanú žel. trať Šaľa – Neded, TÚ 2881 (v súčasnosti nevyužívaná a z hľadiska rozvojových záujmov ŽSR bez investičných zámerov), ďalej prechádza cez priemyselnú časť mesta Šaľa pri ceste II/573 Pod Bilicou (Vlčanská), mimoúrovňovo podcestím križuje žel. trať Devínska Nová Ves – Štúrovo, TÚ 2804, pokračuje severne od existujúceho žel. mosta cez Váh kde prechádza mostom ponad rieku Váh, severne obchádza existujúce odkalisko kalov Duslo, a.s. a obec Trnovec nad Váhom. Severne od obce Trnovec nad Váhom križuje trasa mimoúrovňovo mostom železničnú vlečku do podniku Duslo a.s.. Koniec trasy sa nachádza pri obci Horný Jatov, rovnako ako vo variante A, za križovatkou s cestou III/1369 v km 17,85194 kumulatívneho staničenia cesty I/75.

Podľa výhľadovej dopravnej prognózy a kapacitného posúdenia navrhovaného variantu je preložka cesty I/75 je navrhnutá:

- Úsek ZÚ – km 4,840 (MÚK „Šaľa-juh“) v kategórii C11,5/80 (2-pruh)
- Km 4,840 (MÚK „Šaľa-juh“) – km 8,125 (MÚK „Veča“) v kategórii C22,75/80 (4-pruh)
- Km 8,125 (MÚK „Veča“) – KÚ v kategórii C11,5/80 (2-pruh)

Celková dĺžka preložky cesty I/75 je 11,543635 km. V prípade potreby je možné ju stavebne rozdeliť na dva samostatné stavebné úseky:

- I. etapa, úsek km 0,000 – 8,125, s celkovou dĺžkou 8,125 km (po exist. cestu I/75 pri odkalisku Duslo, a.s.)

- II. etapa, úsek km 8,125 – 11,543635, s celkovou dĺžkou 3,418635 km (od existujúcej cesty I/75 pri odkalisku Duslo, a.s.)

Križovatky na ceste I/75:

- „Kráľová nad Váhom“ (km 7,420 exist. c.I/75 Galanta – Šaľa) styková neriadená križovatka s miestnou komunikáciou vpravo od c.I/75 so samostatným odbočovacím pruhom vľavo na c.I/75 (od Šale) s MK dĺžky 127,41 m. Súčasné dopravné napojenie obce Kráľová nad Váhom vľavo od c.I/75 sa navrhuje zrušiť, napojenie obce na cestu I/75 bude možné prostredníctvom c.III/1365 cez dve úrovňové križovatky a cez MK v km 8,276 kumulatívneho staničenia c.I/75. Celková dĺžka úpravy cesty I/75 je 251,615 m,
- „Šaľa-západ“ (km 0,400) veľká okružná križovatka s opustenou c. I/75
- „Diakovce“ (km 2,580) veľká okružná križovatka s c. III/1366
- „Šaľa-juh“ (km 4,786) mimoúrovňová osmičkovitá križovatka s c. II/573
- „Veča“ (km 8,019) mimoúrovňová osmičkovitá križovatka s opustenou cestou I/75
- „Trnovec nad Váhom“ (km 10,005) veľká okružná križovatka s c. II/562
- „Horný Jatov“ (km 11,398) styková neriadená križovatka s cestou III/1369, kde je ponechané pripojenie z opustenej c.I/75 na preložku c.I/75 (smer Nové Zámky), ostatné dopravné smery budú realizované cez najbližšiu križovatku „Trnovec nad Váhom“

CESTA I/75 ŠAĽA-JATOV

Začiatok úseku je na KÚ stavby „Cesta I/75 Šaľa – obchvat“ pri obci Horný Jatov. Trasa cesty I/75 pokračuje v extraviláne v trase súčasnej cesty, prevažne v priamej, v šírkovom usporiadaní kategórie C 11,5/80. Koniec tohto úseku je pred obcou Jatov, v mieste navrhovaných variantov C a D, obchvatu obce Jatov a Tvrdošovce. Celková dĺžka úseku je 4,260821 km.

Dopravnoinžinierske posúdenie preukázalo, že cesta I/75 v tomto úseku vyhovie výhľadovým dopravným nárokom v roku 2047 v súčasnom usporiadaní v kategórii C 11,5/80 (2-pruh).

Z hľadiska technického stavu cesty je tento úsek vyhovujúci, nevyhovujúci je len stav existujúcich mostných objektov (2 ks), jeden z nich (M5778) si vyžaduje demoláciu a následnú výstavbu nového mosta, druhý most (M2405) si vyžaduje rekonštrukciu.

Daný úsek vyhovuje z hľadiska hlukových pomerov, na ceste I/75 nie je potrebné budovať žiadne protihlukové steny.

CESTA I/75 JATOV – ŠURANY (var. D), RESP. CESTA I/75 JATOV – TVRDOŠOVCE (var. C)

Dopravnoinžinierske posúdenie preukázalo, že existujúca cesta I/75, vedená cez intravilán obce Jatov a obce Tvrdošovce, nevyhovuje dopravným nárokom už v súčasnosti. Zvýšenie kapacity cesty I/75, jazdnej rýchlosti, bezpečnosti a plynulosti dopravy, odľahčenie intravilánu týchto obcí od automobilovej dopravy, ako aj zníženie hluku a exhalátov je možné len vybudovaním obchvatu. V úseku Tvrdošovce – Nové Zámky súčasné šírkové usporiadanie a parametre cesty I/75 (kategória C7,5) nezodpovedajú šírkovému usporiadaniu v ostatných úsekoch cesty (kateg. C 11,5/80) a pri variante E by bola potrebná homogenizácia tohto cestného ťahu a rozšírenie cesty I/75 na kateg. C11,5/80.

Posudzované boli tri varianty vedenia cesty I/75:

- **VARIANT C**, severovýchodným obchvatom, dĺžky 11,309721 km, s napojením na súčasnú cestu I/75 južne od obce Tvrdošovce,
- **VARIANT D**, severovýchodným obchvatom, dĺžky 13,891744 km, s napojením na cestu I/64 Nové Zámky – Nitra, západne od mesta Šurany,
- **VARIANT E (ÚPD)**, v trase súčasnej cesty I/75, dĺžky 8,082075 km

VARIANT C

Vzhľadom na nevyhovujúce úseky cesty I/75 v intraviláne obce Jatov a Tvrdošovce z hľadiska kapacitného a hlukového, je variant C navrhnutý s preložkou cesty I/75 obchvatom týchto obcí. Začiatok úseku preložky c.I/75 je na existujúcej ceste I/75 (km 31,727143 kumulatívneho staničenia), severne od obce Jatov. Trasa preložky cesty I/75 obchádza obec Jatov a Tvrdošovce z východnej strany, cez poľnohospodársky využívané územie, na rozhraní dotknutých parciel, v takej vzdialenosti od obytnej zástavby, aby neboli potrebné žiadne protihlukové opatrenia. V úseku od km 3,507 – 8,597 je vedená cez chránené vtáčie územie SKCHVU 005 Dolné Považie. Za obcou Tvrdošovce sa preložka c.I/75 vracia do súčasnej trasy cesty I/75. Šírkové usporiadanie a parametre preložky cesty I/75 zodpovedajú kategórii C 11,5/80 (2-pruh). Celková dĺžka preložky cesty I/75 je 11,309721 km.

Križovatky na ceste I/75:

- „Jatov“ (km 0,567) styková neriadená križovatka s opustenou c. I/75
- „Rastislavice“ (km 3,531) priesečná neriadená križovatka s c. III/1500
- „Tvrdošovce“ (km 10,600) styková neriadená križovatka s opustenou c. I/75

VARIANT D

Z rovnakých dôvodov ako pri variante C je preložka c.I/75 navrhnutá východným obchvatom obce Jatov a obce Tvrdošovce cez poľnohospodársky využívané územie, na rozhraní dotknutých parciel, v takej vzdialenosti od obytnej zástavby, aby neboli potrebné žiadne protihlukové opatrenia. Po km 7,098373 je vedená v rovnakej trase ako vo variante C. Za obcou Tvrdošovce sa od km 7,098373 preložka c.I/75 nevracia naspäť do súčasnej trasy c.I/75, ale pokračuje k existujúcej ceste II/580, obchádza športové letisko Šurany a končí napojením na cestu I/64 v križovatke „Šurany“.

V úseku od križovatky „Akomáň“ po križovatku „Šurany“ je cesta I/75 vedená v spoločnej trase s cestou II/580 (Palárikovo – Šurany). Pokračovanie cesty I/75 smerom na Nové Zámky je navrhované v trase cesty I/64, spoločne, vo forme peáže (úsek I/64 Šurany – Nové Zámky).

V úseku od km 3,507 – 9,488 je preložka c.I/75, podobne ako vo variante C, vedená cez chránené vtáčie územie SKCHVU005 Dolné Považie, v úseku od km 11,583 – 12,986 (miestna časť Akomáň) prechádza jej vonkajším okrajom, obchádzajúc z južnej strany chránené územie SKUEV0096.

Šírkové usporiadanie a parametre preložky cesty I/75 zodpovedajú kategórii C 11,5/80 (2-pruh). Celková dĺžka preložky cesty I/75 je 13,891744 km.

Križovatky na ceste I/75:

- „Jatov“ (km 0,567) styková neriadená križovatka s opustenou c. I/75
- „Rastislavice“ (km 3,531) priesečná neriadená križovatka s c. III/1500
- „Akomáň“ (km 12,285) priesečná neriadená križovatka s c. II/580 a miestnou komunikáciou
- „Šurany“ prebudovanie križovatky na mimoúrovňovú (c.I/75 s c.I/64) je súčasťou riešenia „I/64 Topoľčany – Nitra –Komárno, štúdia realizovateľnosti“

VARIANT E

Začiatok variantu je pred obcou Jatov, v mieste ZÚ navrhovaných variantov C a D, obchvatu obce Jatov a Tvrdošovce. V obci Jatov prechádza existujúca c.I/75 cez intravilán obce v kategórii C11,5/50. Za obcou Jatov pokračuje trasa cesty I/75 extravilánom, v priamej, v kategórii C 11,5/80 smerom k obci Tvrdošovce, pričom v úseku od km 2,735 – 5,219 v dĺžke 2,484 km prechádza cez chránené vtáčie územie SKCHVU005 Dolné Považie. V obci Tvrdošovce prechádza c.I/75 (Bratislavská cesta a Novozámocká cesta) cez intravilán obce v kategórii C11,5/50.

Z posúdenia vyplýva, že z hľadiska kapacity nevyhovujú úseky c.I/75 v intraviláne obce Jatov a obce Tvrdošovce. Rovnako tieto úseky nevyhovujú z hľadiska hluku.

Vzhľadom na existujúcu zástavbu, obmedzenie rýchlosti a množstvo vstupov na cestu I/75 z priľahlých nehnuteľností nie je možné v obci Jatov a Tvrdošovce uvažovať so zvyšovaním kapacity a plynulosti dopravy na existujúcej ceste I/75 a v križovatkách formou stavebných úprav, bráni tomu príľahlá zástavba, ktorá sa nachádza v blízkosti cesty I/75. Ani eliminácia hluku formou výstavby

protihlukových stien v intraviláne mesta neprichádza do úvahy, rovnako ani rozsiahla výmena okien rodinných domov.

Odstránenie týchto nedostatkov je možné len vybudovaním preložky cesty I/75 a odklonením tranzitnej dopravy mimo zastavané územie obcí. Rozširovanie cesty I/75 v dotknutých obciach vzhľadom na existujúcu zástavbu nie je možné, rovnako ani s vybudovaním protihlukových stien.

Čo sa týka možnosti realizácie primárnych protihlukových opatrení v úseku existujúcej cesty I/75 Jatov – Tvrdošovce (variant E), kde nie je možné budovať PHS, je možné hovoriť o len o prípadných sekundárnych opatreniach na cca 187 domoch v km 1,490 – 2,730 a cca 370 domoch v km 6,000 – 8,070. Hluk vonku v záhradách pred domami však ostal aj naďalej.

CESTA I/75 TVRDOŠOVCE – NOVÉ ZÁMKY (VARIANT C) = úsek 1,929047 – 10,24817 variant E

Jedná sa o rozšírenie existujúcej cesty I/75 do parametrov kategórie C 11,5/80, kde smerové a výškové vedenie cesty I/75 v prevažnej miere kopíruje pôvodnú trasu cesty I/75.

Začiatok úseku úpravy existujúcej c.I/75 je v km 1,929047 stavby „Cesta I/75 Tvrdošovce – Nové Zámky“, DÚR (05/2005), kde stavba nadväzuje na predchádzajúci úsek stavby „Cesta I/75 Jatov – Tvrdošovce“, variant C. V km 3,236 úrovňovo križuje cestu II/580 a III/1497 (križovatka Palárikovo-Šurany) a v km 3,612 mimoúrovňovo (v zmysle STN 736101, čl. 9.5) mostom jednoložajnú, elektrifikovanú železničnú trať Palárikovo – Šurany, TÚ 3021.

Od križovania s rýchlostnou cestou R7 trasa cesty I/75 pokračuje v trase existujúcej cesty až po kríženie ciest I/75 a I/64 pred mestom Nové Zámky, kde úprava c.I/75 končí v existujúcej okružnej križovatke. Celková dĺžka úpravy cesty je 8,319123 km.

4. ZÁVERY A ODPORÚČANIA

4.1 Z technického hľadiska

Realizovateľnosť stavby z technického hľadiska

Z technického hľadiska sú realizovateľné všetky varianty v požadovaných technických parametroch, v kategórii C 11,5/80 (2-pruh). Z kapacitného posúdenia vyplýva, že vo variante B stavby „Cesta I/75 Šaľa – obchvat“ je v úseku MÚK „Šaľa-juh“ - MÚK „Veča“ potrebný 4-pruh, kategória C 22,75/80. Križovatky „Šaľa-juh“ a „Veča“ vo variante B nevyhovujú ako úrovňové a vzhľadom na očakávané výhľadové dopravné zaťaženie je potrebné ich vybudovať ako mimoúrovňové.

Čo sa týka technickej náročnosti mostných objektov, najnáročnejší na výstavbu bude pri variante A, B most cez rieku Váh a pri variante B aj výstavba obj. 205 Most na trati ŽSR D.N.Ves - Štúrovo v žkm 117,305 nad c.I/75 v km 6,502, kde počas výstavby mosta bude potrebné zabezpečiť funkčnosť železničnej dopravy. Ostatné mostné objekty sú menej technicky náročné. Celkovo možno konštatovať, že všetky mostné objekty sú realizovateľné.

Rovnako aj preložky inž. sietí sú pri všetkých variantoch technicky zvládnuteľné a realizovateľné.

Umiestniteľnosť stavby do záujmového územia

Z hľadiska umiestnenia stavby do záujmového územia je stavba „**Cesta I/75 Šaľa – obchvat**“ (variant A) navrhnutá v súlade s ÚPN mesta Šaľa a dotknutých obcí, ÚP VÚC NSK. Problematickým sa javí skutočnosť, že preložka cesty I/75 sa pri tomto variante dostane do tesnej blízkosti budúcej obytnej zástavby obce Dlhá nad Váhom a miestnej časti Veča (budú potrebné protihlukové opatrenia), pričom v budúcnosti hrozí, že cesta I/75 bude nakoniec obostavaná zástavbou z oboch jej strán (pozri ÚPN VÚC NSK výkres doprava a ÚPN Šaľa ZaD 5, výkres verejné dopravné vybavenie). Mesto Šaľa v záväznom stanovisku zo dňa 8.12.2009 k DÚR „Cesta I/75 Galanta – obchvat“ (variant A), vzhľadom na blízkosť území vyčlenených v územnom pláne mesta na bývanie, požadovalo v úseku cca km 5,9 – 6,3 doplniť izolačný pás zelene v šírke cca 30 – 50 m. V súvislosti s preložkou cesty I/75 bude musieť byť PFCelok Veča-sever2 skôr orientovaný so zameraním na vybavenostné a výrobné funkcie umiestňované okolo tejto cesty, ako na bývanie. Vymedzenie tohto celku predpokladá jeho

neustály vzrast smerom k obci Dlhá nad Váhom. Funkčné rozloženie zástavby bude orientované k vybavenostným, obytným a čiastočne výrobným funkciám. Problémový je aj prechod preložky c.I/75 cez poľovné revíry v k.ú. Kráľová nad Váhom a Dlhá nad Váhom pri rieke Váh (pozri negatívne stanovisko obce Kráľová nad Váhom v rámci prerokovania správy o hodnotení EIA „Cesta I/75 Šaľa – obchvat“).

Z hľadiska umiestnenia stavby do záujmového územia si stavba „**Cesta I/75 Šaľa – obchvat**“ (**variant B**) vyžaduje zmenu ÚPN mesta Šaľa a dotknutých obcí, zmenu ÚP VÚC NSK, spracovanie Zámeru EIA a Správy o hodnotení EIA. Podľa ÚPN Šaľa mesto neplánuje rozširovať budúcu obytnú zástavbu južne od žel. trate Devínska Nová ves – Štúrovo, ale severne od žel. trate v miestnej časti Vršky a najmä v miestnej časti Veča (Veča-sever, Veča-juh) s prepojením na plánovanú obytnú zástavbu obce Dlhá nad Váhom. Vzhľadom na navrhované vedenie preložky c.I/75 mimo poľovné revíry v k.ú. Kráľová nad Váhom a Dlhá nad Váhom pri rieke Váh, vedenie c.I/75 cez priemyselnú časť mesta Šaľa, na okraji odkaliska Dusla, a.s. na ľavom brehu Váh, s riešiteľnou protihlukovou ochranou v niektorých úsekoch v blízkosti existujúcej i budúcej zástavby, je možné predpokladať priechodnosť variantu B v procese hodnotenia z hľadiska vplyvov na ŽP a obdobne aj v rámci procesu zmeny ÚPN mesta Šaľa a dotknutých obcí, zmeny ÚP VÚC NSK. Je na zástupcoch mesta Šaľa, dotknutých obcí a VÚC NSK, či sa rozhodnú pre zmenu územných plánov s novou polohou preložky c.I/75 (s priaznivejším dopadom na dopravnú situáciu v meste), alebo ostanú pri súčasne platnom ÚPN s preložkou cesty I/75 severne od mesta Šaľa s tým, že výhľadovo bude potrebné riešiť dopravnú situáciu v meste vybudovaním ďalšieho cestného mosta cez riekú Váh v k.ú. Šaľa na vybranej ceste II. triedy, resp. na vybranej miestnej zbernej komunikácii.

Z hľadiska umiestnenia stavby do záujmového územia si stavba „**Cesta I/75 Jatov – Tvrdošovce**“ (**variant C**) vyžaduje zmenu ÚPN dotknutých obcí, zmenu ÚP VÚC NSK, spracovanie Zámeru EIA a Správy o hodnotení EIA. Vzhľadom na navrhované vedenie preložky c.I/75 mimo zastavané územia, v dostatočnej vzdialenosti od obce Jatov a obce Tvrdošovce, je možné predpokladať priechodnosť variantu, prípadne s realizovateľnými odporúčaniami na zmiernenie dopadov na chránené vtáčie územie v hodnotení z hľadiska vplyvov na ŽP a obdobne i v rámci procesu zmeny ÚPN dotknutých obcí, zmeny ÚP VÚC NSK. V rámci spracovania Správy o hodnotení (EIA) sa odporúča podrobne preskúmať dopady umiestnenia preložky cesty I/75 na SKCHVU005, možnosť umiestnenia c.I/75 bližšie k obci Tvrdošovce (s potrebou PHS) a prijateľnosť takejto zmeny pre obyvateľov Tvrdošoviec.

Obdobne ako vo variante C aj stavba „**Cesta I/75 Jatov – Šurany**“ (**variant D**) si vyžaduje zmenu ÚPN dotknutých obcí, zmenu ÚP VÚC NSK, spracovanie Zámeru EIA a Správy o hodnotení EIA. Vzhľadom na jeho dopravné a finančné benefity, ako aj jeho vedenie mimo zastavané územie, je v tejto fáze možné predpokladať priechodnosť variantu, pri realizácii odporúčaní na zmiernenie dopadov na chránené vtáčie územie (odsun trasy bližšie k obci Tvrdošovce) v rámci hodnotenia z hľadiska vplyvov na ŽP a rovnako i v rámci procesu schválenia zmien ÚPN dotknutých obcí a zmeny ÚP VÚC NSK.

Z hľadiska umiestnenia stavby v záujmovom území je úsek „**Cesta I/75 Jatov – Tvrdošovce**“ (**variant E**) v súlade s platnými ÚPN dotknutých obcí a ÚP VÚC NSK. Z výsledkov dopravného posúdenia a posúdenia hlukových pomerov však vyplýva, že tento variant je nevyhovujúci a pre obyvateľov dotknutých obcí bude zrejme v ďalšom období neprijateľný. Riešením spomenutých problémov a odľahčenie intravilánov obcí od dopravy, je vybudovanie preložky c.I/75 - obchvat obcí.

Z hľadiska umiestnenia stavby v záujmovom území je úsek „**Cesta I/75 Tvrdošovce – Nové Zámky**“ (**variant E**) v súlade s platnými ÚPN dotknutých obcí a miest, ako aj v súlade s ÚP VÚC NSK.

4.2 Z dopravného hľadiska

V úseku Galanta – Jatov plánovaná stavba „Cesta I/75 Šaľa – obchvat“ (variant A) len čiastočne odľahčí intravilán mesta Šaľa a miestnu časť Veča od automobilovej dopravy nie však úplne a dostatočne (ak by stavba nerealizovala v roku 2038 sa predpokladá dopravné zaťaženie na moste cez Váh až 43615 voz/24 hod/v oboch smeroch). Pri variante A bude preto potrebné výhľadovo vybudovať aj druhý cestný most cez riekú Váh v meste Šaľa. Vyplýva to z umiestnenia obchvatu c.I/75 v polohe severne od mesta Šaľa, s mostom cez Váh pod vodným dielom Kráľová, kde niektoré dopravné smery budú aj naďalej tranzitovať cez intravilán mesta Šaľa. Z tohto hľadiska sa javí ako vhodnejšie umiestnenie obchvatu c.I/75 **podľa variantu B**, južne od mesta Šaľa, t.z. variantu, ktorý je

naviac možné budovať aj etapovite, s priaznivým dopadom na dopravnú situáciu v meste Šaľa už v 1. Etape (pri nižších celkových nákladoch stavby oproti celej stavbe).

V úseku Jatov – Nové Zámky z hľadiska odľahčenia intravilánov obcí Jatov a Tvrdošovce od dopravy vyhovujú **varianty C a D**. Trasa vedená v nulovom stave, t.j. vo variante E je v extravilánovom úseku Tvrdošovce – Nové Zámky kapacitne vyhovujúca a nie je nevyhnutné riešiť ju z hľadiska dopravy.

4.3 Z ekonomického hľadiska

Výsledky finančnej analýzy

Pre Časť 1 (Galanta – Nové Zámky) sú výsledky finančnej analýzy nasledujúce:

| | FRR_C | FIRR_C | FNPV_K | FIRR_K |
|-----------|-------------|---------|-------------|--------|
| Variant A | -61 889 027 | -5,72% | -7 100 809 | 0,28% |
| Variant B | -54 252 926 | -5,90 % | - 8 649 386 | 0,91% |

Pre Časť 2 (Jatov – Nové Zámky) sú výsledky finančnej analýzy nasledujúce:

| | FRR_C | FIRR_C | FNPV_K | FIRR_K |
|-----------|-------------|--------|----------|--------|
| Variant C | -13 055 608 | -6,98% | 15 960 | 4,05% |
| Variant D | -15 305 118 | -7,63% | -458 618 | 2,82% |

V prípade Variantu E nemá výpočet ukazovateľov finančnej analýzy vypovedaciu hodnotu. V projekte bude v priebehu referenčného obdobia realizovaná iba malá časť celkovej investície (rekonštrukcia stávajúcich mostov). Čo mimo iného znamená aj to, že všetky ostatné prevádzkové príjmy ani náklady sa nemenia.

Ukazovatele finančnej analýzy tak budú záporné a splnia podmienky pre investície z verejných zdrojov.

Výsledky finančnej analýzy potvrdzujú oprávnenosť pre projekty, ktoré vyžadujú grant EÚ, lebo:

- Hodnota finančnej čistej súčasnej hodnoty investície (FRPV_C) je záporná
- Hodnota finančného vnútorného výnosového percenta investície je nižšia ako diskontná sadzba

Výsledky ekonomickej analýzy

Výsledky ekonomickej analýzy (EUR, diskontované) sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

| Variant | A | B | C | D |
|--|------------|------------|------------|------------|
| Ekonomická čistá súčasná hodnota investície (ENPV) | 42 366 100 | 36 643 525 | 14 423 428 | 25 359 735 |
| Ekonomická vnútorná miera návratnosti (EIRR) | 10,07 % | 9,91 % | 14,26 % | 18,51 % |
| B/C | 1,70 | 1,73 | 2,19 | 2,88 |

Poznámka:

Pri variante A sa nepočítalo s dodatočnými nákladmi iných stavebníkov (na vybudovanie ďalšieho cestného mosta cez Váh) za účelom dosiahnutia rovnakého, alebo obdobného odľahčenia mesta Šaľa od dopravy ako pri variante B.

Pri variante B do finančných nárokov na jeho realizáciu boli započítané aj doposiaľ vynaložené náklady a tiež plánované náklady do konca roku 2017 súvisiace s prípravou severného obchvatu mesta Šaľa (variant A).

Pri variante B sa nepočítalo s budovaním preložky cesty I/75 po etapách, t.z. 8,125 km (v I. etape) a 3,418635 km (neskôr v II. etape), ale s vybudovaním celého úseku dĺžky 11,543635 km naraz.

Z týchto výsledkov finančnej a ekonomickej analýzy vyplýva:

1. Všetky varianty je možné z tohto hľadiska realizovať – ich ekonomická miera návratnosti (EIRR) presahuje minimálnu hranicu 5,0%. Vo všetkých prípadoch je tato hranica prekročená výrazným spôsobom a je tak možné konštatovať, že aj významná zmena vstupných parametrov neovplyvní dosiahnutie tejto hranice,

2. V úseku Galanta - Jatov väčšie ekonomické prínosy predstavuje variant A (severný obchvat mesta Šaľa). No je potrebné zdôrazniť, že variant B je menej výhodnejší predovšetkým z tohto dôvodu, že na prípravu variantu A už boli vynaložené nemalé finančné sumy na jeho prípravu (pozri kapitolu 8.4). Tieto náklady boli započítané do nákladov variantu B.

3. Pre modernizáciu úseku cesty I/75 v úseku Jatov – Nové Zámky sa javí ako výhodnejší variant D s napojením na štvorpruhovú cestu I/64 Šurany – Nové Zámky a napojením na rýchlostnú cestu R7 v MÚK „Nové Zámky-sever“.

4.4 Záverečné vyhodnotenie projektu a odporúčanie spracovateľa štúdie realizovateľnosti Galanta - Jatov

| UKAZOVATEĽ | VARIANT A (ÚPD) | | | VARIANT B | | |
|---|--|---|------------------------------|--|--|------------------------------|
| | Cesta I/75 Galanta-Šaľa | Cesta I/75 Šaľa-obchvat | Cesta I/75 Šaľa-Jatov | Cesta I/75 Galanta-Šaľa | Cesta I/75 Šaľa-obchvat | Cesta I/75 Šaľa-Jatov |
| Koridor c.I/75 | Existujúca trasa | Preložka dĺžky 11,783235 km | Existujúca trasa | Existujúca trasa | Preložka 11,543365 km | Existujúca trasa |
| Kategória | C11,5/80 s rezervou pre výhľadové rozšírenie na 4-pruh | C11,5/80 | C11,5/80 | C11,5/80 s rezervou pre výhľadové rozšírenie na 4-pruh | C11,5/80, C22,75/80 | C11,5/80 |
| Dopravné hľadisko | (+) vyhovuje | (-) menšie odľahčenie intravilánu mesta Šaľa, potrebný ďalší most cez Váh | (+) vyhovuje | (+) vyhovuje | (+) väčšie odľahčenie intravilánu mesta Šaľa, väčšia bezpečnosť a plynulosť dopravy (väčšia dĺžka kde bude možnosť predbiehania, 4-pruh) | (+) vyhovuje |
| Hlukové pomery | (+) Potrebne dobudovať PHS | (-) väčší rozsah PHS, obmedzenie budúcej výstavby v okolí cesty | (+) vyhovuje bez potreby PHS | (+) Potrebne dobudovať PHS | (+) menší rozsah PHS | (+) vyhovuje bez potreby PHS |
| Možnosť etapizácie výstavby preložky c.I/75 | - | (-) Nie | - | - | (+) Áno | - |
| Prípravenosť stavby a súlad s ÚPD obcí a s ÚP VÚC NSK | (+) v súlade s ÚPD | (+) Áno | (+) v súlade s ÚPD | (+) v súlade s ÚPD | (-) potreba zmeny ÚPD obcí, ÚP VÚC NSK | (+) v súlade s ÚPD |
| Enviromentálne hľadisko | (+) bez zásahu | (-) narušenie celistvosti poľovných revírov pod VD Kráľová, blízkosť CHVÚ Kráľová - odporúča sa preložiť exist. vzdušné el. vedenie pod zem | (+) bez zásahu | (+) bez zásahu | (+) zachovanie poľovných revírov pod VD Kráľová (-) zásah do PP Trnovské rameno v mieste pomostenia žel. vlečky Duslo, a.s. | (+) bez zásahu |
| Ekonomická čistá súčasná hodnota investície (ENPV) | 42 366 100 | | | 36 643 525 | | |
| Ekonomická vnútorná miera návratnosti (EIRR) | 10,07% | | | 9,91% | | |
| B/C | 1,70 | | | 1,73 | | |
| Náklady mil. (€) bez DPH | 1,889445 | 62,16737 | 0,210733 | 3,963328 | 64,243951 | 0,210733 |

Jatov – Nové Zámky

| UKAZOVATEĽ | VARIANT C | | VARIANT D | | VARIANT E (ÚPD) | |
|---|--|---|--|--|--|--|
| | Cesta I/75 Jatov - Tvrdošovce | Cesta I/75 Tvrdošovce – Nové Zámky | Cesta I/75 Jatov - Šurany | Cesta I/64 Nové Zámky – Šurany | Cesta I/75 Jatov - Tvrdošovce | Cesta I/75 Tvrdošovce – Nové Zámky |
| Koridor c.I/75 | Preložka dĺžky 11,309721 km | Rošenie v exist. trase dĺ. 8,319123 km | Preložka dĺžky 13,891744 km | dĺžka 6,575 km, súčasť stavby „Cesta I/64 Nové Zámky - Šurany“ | Existujúca trasa | Rošenie v exist. trase dĺ. 10,24817 km |
| Kategória | C11,5/80 | C11,5/80 | C11,5/80 | | MZ 11,5/50 | C11,5/80 |
| Dopravné hľadisko | (+) odľahčenie intravilánu obcí | (+) vyhovuje, horšie napojenie na c.I/64 a R7 | (+) odľahčenie intravilánu obcí, lepšie napojenie na c.I/64 a R7, väčšia bezpečnosť a plynulosť dopravy (4-pruh na c.I/64) | | (-) vedenie dopravy cez intravilán, nevyhovuje kapacitne | (+) vyhovuje |
| Hlukové pomery | (+) vyhovuje bez potreby PHS | (-) potreba PHS | (+) vyhovuje bez potreby PHS | | (-) nevyhovuje v zastavanom území obcí | (-) potreba PHS |
| Pripravenosť stavby a súlad s ÚPD obcí a s ÚP VÚC NSK | (-) potreba zmeny ÚPD obcí, ÚP VÚC NSK | (+) v súlade s ÚPD | (-) potreba zmeny ÚPD obcí, ÚP VÚC NSK | | (+) v súlade s ÚPD | (+) v súlade s ÚPD |
| Enviromentálne hľadisko | (+) zásah do CHVÚ Dolné Považie v dĺžke 5,090 km (-) bližšie od vodných zdrojov | (+) bez zásahu | (-) zásah do CHVÚ Dolné Považie v dĺžke 7,384 km (+) ďalej od vodných zdrojov | | (-) zásah do CHVÚ Dolné Považie v dĺžke 2,484 km | (+) bez zásahu |
| Ekonomická čistá súčasná hodnota investície (ENPV) | 14 423 428 | | 25 359 735 | | | |
| Ekonomická vnútorná miera návratnosti (EIRR) | 14,26% | | 18,51% | | | |
| B/C | 2,90 | | 2,88 | | | |
| Náklady mil. (€) bez DPH | 17,517779 | 12,707363 | 19,809608 | | 0,114270 | 14,139634 |

Cesta I/75 Galanta-Šaľa

1. V závislosti od vybraného variantu v nasledujúcom úseku c.I/75 (variant A, alebo variant B) zrealizovať protihlukové opatrenia na ceste I/75 vľavo na ochranu obce Kajal a obce Kráľová nad Váhom pred nežiaducim hlukom z dopravy cesty I/75 v rozsahu podľa variantu A, alebo podľa variantu B. Zároveň zrekonštruovať mosty na existujúcej ceste I/75 a osadiť na nich bezpečnostné zariadenia (zvodidlá). Výstavba sa odporúča zrealizovať najneskôr do r. 2025,
2. Súčasný koridor cesty I/75 rezervovať pre výhľadové rozšírenie cesty I/75 na 4-pruh,
3. Vo výhľadovom období okolo roku 2047, v prípade naplnenia dopravnej prognózy a rastu dopravy na úroveň okolo 18000 voz/24 hod/obojsmerne, prístupíť k rozšíreniu cesty I/75 na 4-pruh.

Cesta I/75 Šaľa-obchvat

1. Z výsledkov finančnej a ekonomickej analýzy vyplýva, že oba varianty je možné realizovať – ich ekonomická miera návratnosti (EIRR) presahuje minimálnu hranicu 5,0%, ich prínosy sú v dlhodobom horizonte porovnateľné,
2. V prípade rozhodnutia sa pre variant B bude potrebné zabezpečiť zmenu ÚPN mesta Šaľa a dotknutých obcí, zmenu ÚP VÚC NSK, spracovanie a zabezpečenie dokumentácií a rozhodnutí (Zámer EIA, Správa o hodnotení EIA, Záverečné stanovisko EIA, DSZ, DÚR, štátna expertíza, územné rozhodnutie, DSP, MPV). Z dôvodu uvedených zmien je potrebné počítat' s oddialením začatia výstavby približne o 9 rokov oproti variantu A,
3. V prípade rozhodnutia sa pre variant A je potrebné počítat' s tým, že výhľadovo bude potrebné riešiť dopravnú situáciu v meste Šaľa vybudovaním ďalšieho cestného mosta cez rieku Váh v k.ú. Šaľa a to na vybranej ceste II. triedy, resp. na vybranej miestnej zbernej komunikácii (investícia mesta Šaľa a VÚC NSK). Odporúča sa aktualizácia Generelu dopravy mesta Šaľa a ÚPN mesta Šaľa, jednak z dôvodu odporúčaní v Strategickom pláne ekonomického rozvoja mesta Šaľa (r.2002), ako aj na základe záverov tejto štúdie realizovateľnosti (dopravné hľadisko),
4. Vzhľadom na súčasný stupeň pripravenosti variantu A (TŠ, Zámer EIA, právoplatné ÚR, súhlasné stanoviská dotknutých, spracované DSP, prebiehajúce MPV) a skutočnosť, že pri oboch variantoch ekonomická miera návratnosti (EIRR) presahuje minimálnu hranicu 5,0%, pričom rozdiel výsledkov ekonomického posúdenia nie je veľký, možno konštatovať, že je možné pokračovať v príprave stavby podľa variantu A, za predpokladu vydania súhlasného stanoviska mesta Šaľa a ostatných dotknutých obcí s vybudovaním preložky cesty I/75 v navrhovanej polohe podľa variantu A.

Cesta I/75 Šaľa-Jatov

1. Bez ohľadu na vybraný variant v predchádzajúcom úseku zrekoštruovať mosty na existujúcej ceste I/75 a osadiť na nich bezpečnostné zariadenia (zvodidlá). Rekonštrukciu sa odporúča zrealizovať najneskôr do r. 2021.

Cesta I/75 Jatov – Šurany (VARIANT D), resp. Cesta I/75 Jatov – Tvrdošovce (VARIANT C)

1. Úsek Jatov – Nové Zámky sa z dopravného ako aj z ekonomického hľadiska javí najvhodnejšie riešiť preložkou cesty I/75 mimo intravilán obce Jarov a obce Tvrdošovce podľa variantu D s pokračovaním do Nových Zámok po ceste I/64 Nové Zámky - Šurany (4-pruh, spoločný úsek – peáž),
2. Oba tieto varianty obchádzajú dotknuté obce, ale zároveň prechádzajú cez chránené vtáčie územie SKCHVU005, preto sa odporúča v Správe o hodnotení (EIA) preveriť v rámci technických možností, pri splnení limitov hlukovej záťaže v obytnej zóne zastavaného územia obce Tvrdošovce v zmysle platných predpisov, možnosť posunu trasy preložky c.I/75 bližšie k obci Tvrdošovce (s doplnenými protihlukovými stenami). V prípade, ak pri takomto posune trasy c.I/75 by došlo k zásahu do mokradných spoločenstiev v okolí VN Tvrdošovce, alebo priamo vo VN Tvrdošovce, potom navrhnúť a realizovať opatrenia na zmiernenie dopadu na kaňu močiarnu (*Circus aeruginosus*) a iné vodné vtáčstvo (napríklad zábrany proti mortalite na mosty, minimalizovať a vylúčiť zábery mokradí). Tieto opatrenia navrhnúť v súčinnosti so ŠOP SR a spracovateľom hodnotenia,
3. K prechodu variantu D cez južný okraj chráneného vtáčieho územia SKCHVU005 sú z hľadiska ŽP väčšie výhrady k navrhovanému umiestneniu preložky cesty I/75 (lokality Akomáň - hniezdne biotopy sokola kobcovitého a strkoša kolesára). V ďalšom stupni PD je preto potrebné nájsť takú polohu c.I/75, ktorá by predstavovala mierne negatívny vplyv na vtáky žijúce v tomto vtáčom území tak, aby zásah do CHVÚ bol minimalizovaný. Výsledné riešenie by malo vziť zo záverečného rozhodnutia MŽP SR (EIA) po komplexnom posúdení všetkých navrhovaných variantov preložky cesty I/75, ako aj z prerokovania a schválení zmien ÚPN dotknutých obcí a zmien ÚP VÚC NSK,

4. V prípade odporúčenia akéhokoľvek modifikovaného variantu v záverečnom rozhodnutí MŽP SR (EIA), bude potrebné zabezpečiť zmenu ÚPN dotknutých obcí, zmenu ÚP VÚC NSK, spracovanie a zabezpečenie dokumentácií a rozhodnutí (Zámer EIA, Správa o hodnotení EIA, Záverečné stanovisko EIA, DSZ, DÚR, štátna expertiza, územné rozhodnutie, DSP, MPV),
5. V ďalších stupňoch PD aktualizovať dopravné údaje na výhľadové obdobie a v prípade potreby na základe kapacitného posúdenia zmeniť tvar križovatiek na preložke cesty I/75,
6. Výstavba sa odporúča zrealizovať najneskôr do r. 2027, respektíve pri variante D po vybudovaní štvorpruhu na ceste I/64 Nové Zámky – Šurany.

Cesta I/75 Tvrdošovce – Nové Zámky

1. V prípade nepriechodnosti „Cesta I/75 Jatov – Šurany“ (variant D, prípadne jeho modifikácie) v záverečnom rozhodnutí MŽP SR (EIA), potom najneskôr do roku 2047 zrealizovať úpravu a rozšírenie existujúcej cesty I/75 na parametre C 11,5/80 podľa variantu C = km 1,929047 až 10,24817 variant E,
2. Skoordinovať a zosúladiť navzájom stavbu „Cesta I/75 Tvrdošovce – Nové Zámky“ a stavbu „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda - Nové Zámky“ v mieste ich križovania.

5. NÁVRH REALIZÁCIE A HARMONOGRAMU

Odporúčaný návrh realizácie

| Variant | Názov úseku | Rozsah | Doba výstavby | Lehota výstavby |
|---------|------------------------------------|---|--|--|
| A | Cesta I/75 Galanta-Šaľa | Výstavba PHS a rekonštrukcia mostov na exist. c.I/75 | 5 mesiacov | 04.2025 – 08.2025 |
| | Cesta I/75 Šaľa-obchvat | Preložka c.I/75 dl. 11,783235 km | 30 mesiacov | 03.2019 – 08.2021 |
| | Cesta I/75 Šaľa-Jatov | Rekonštrukcia mostov na exist. c.I/75 | 3 mesiace | 06.2021 – 08.2021 |
| B | Cesta I/75 Galanta-Šaľa | Výstavba PHS a rekonštrukcia mostov na exist. c.I/75 | 5 mesiacov | 04.2025 – 08.2025 |
| | Cesta I/75 Šaľa-obchvat | Preložka c.I/75 dl. 11,543635 km V prípade nedostatku financií, možnosť budovania po etapách: • ZÚ – 8,125 (I. etapa) • 8,125 – 11,543 (II. etapa) | 30 mesiacov 26 mesiacov 9 mesiacov | 07.2026 – 12.2028 07.2026 – 08.2028 03.2035 – 11.2035 |
| | Cesta I/75 Šaľa-Jatov | Rekonštrukcia mostov na exist. c.I/75 | 3 mesiace | 06.2021 – 08.2021 |
| C | Cesta I/75 Jatov - Tvrdošovce | Preložka c.I/75 dl. 11,309721 km | 18 mesiacov | 04.2026 – 09.2027 |
| | Cesta I/75 Tvrdošovce – Nové Zámky | Rozšírenie c.I/75 dl. 8,319123 km | 18 mesiacov | 04.2046 – 08.2047 |
| D | Cesta I/75 Jatov - Šurany | Preložka c.I/75 dl. 13,891744 km | 18 mesiacov | 04.2026 – 09.2027 (respektíve po vybudovaní štvorpruhu c.I/64 Šurany - Nové Zámky) |
| E | Cesta I/75 Jatov – Tvrdošovce | Rekonštrukcia mostov na exist. c.I/75 | 3 mesiace | 06.2021 – 08.2021 |
| | Cesta I/75 Tvrdošovce – Nové Zámky | Rozšírenie c.I/75 dl. 10,24817 km | 18 mesiacov | 04.2046 – 08.2047 |

Bratislava, Júl 2017

Vypracoval: **Ing. Mikuláš Jurkovič a kolektív**