

RÝCHLOSTNÁ CESTA R1 NITRA - MALANTA

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO (Číslo: 3542/02-4.3)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

- 1. Názov**
Slovenská správa ciest, Bratislava
- 2. Identifikačné číslo**
00 33 28
- 3. Sídlo**
Miletíčova č. 19
826 19 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

- 1. Názov**
Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta
- 2. Účel**
Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie kapacitnej štvorpruhovej rýchlostnej komunikácie v smere západ – východ, ktorá by spĺňala funkciu tranzitného obchvatu mesta Nitra.
- 3. Užívateľ**
Motoristická verejnosť
- 4. Umiestnenie (katastrálne územie)**
Kraj: Nitriansky
Okres: Nitra
Katastrálne územie obcí: Lehota, Kynek, Nitra I., Nitra II., Zobor, Chrenová, Veľké Janíkovce, Nitrianske Hrnčiarovce, Pohranice.
- 5. Termín začatia a ukončenia**
Začiatok výstavby 2006 (2007)
Ukončenie výstavby 2010
- 6. Stručný opis technického a technologického riešenia**

V1 – červený variant

Variant predstavuje návrh dopravne bezkolízneho prevedenia tranzitnej dopravy cez severnú časť mesta Nitra s využitím hĺbeného tunela. Začiatok navrhovaného variantu je situovaný v križovatke Dražovce na súčasnom severnom obchvate mesta. Razeným tunelom "Zobor" dĺžky 2,62 km prechádza cesta pod miestnou časťou Zobor na severný okraj intravilánu mesta v priestore kasární Obrancov mieru a Nápravno-výchovného zariadenia v miestnej časti Chrenová a pokračuje v okolí Hornej Malanty k obci Pohranice, kde je južne od obce ukončený.

Celková stavebná dĺžka variantu je 9,266 km. Výškové vedenie je navrhnuté v pozdĺžnom sklone 0,3-3,54 %. Súčasťou variantu sú 3 mimoúrovňové križovatky.

V2 – modrý variant

Variant vychádza z pôvodnej dopravnej koncepcie mesta Nitra (podľa ÚPN SÚ z. r. 1976) a využíva v maximálnej možnej miere severný obchvat mesta s vedením tranzitnej komunikácie medzi priestorom kasární a obytnou zónou Nová Chrenová hĺbeným tunelom. Začiatok variantu je situovaný v blízkosti úrovňovej križovatky "Zobor" (križovatka cesty I/51 s mestskými komunikáciami Mostná a Dobšinského), ktorú križuje na mostnom objekte. Medzi kasárňami a obytnou zástavbou je situovaný hĺbený tunel dĺžky 845 m a od km 4,108 je vedená v trase variantu V1. Celková stavebná dĺžka variantu je 8,043 km. Súčasťou variantu sú 3 mimoúrovňové križovatky.

V3 – fialový variant

Variant je kombináciou variantov V1 a V2, pre hĺbený tunel využíva priestor kasární. Začiatok variantu je situovaný do rovnakého bodu ako variant V2 – v blízkosti úrovňovej križovatky "Zobor". Po km 0,781 je totožný aj smerovo (mostný objekt nad Chrenovskou ulicou). V priestore kasární je situovaný hĺbený tunel dĺžky 996 m, ďalej trasa pokračuje súhlasne s variantom V1. Celková stavebná dĺžka variantu je 8,045 km. Súčasťou variantu sú 3 mimoúrovňové križovatky.

V4 – zelený variant

Variant je vedený, v súlade s novým územným plánom mesta Nitra, južným obchvatom mesta. Nevyžaduje budovanie tunela, nad Priemyselnou ulicou je navrhovaná estakáda dĺžky 1120 m. Začiatok navrhovaného variantu je situovaný v križovatke Lehota. Trasa je vedená poľnohospodársky využívaným územím západne od mesta, približuje sa k obytnej zástavbe v mestskej časti Čermáň, križuje cestu II/562 (smer Šafa) a na estakáde prekonáva južný okraj mesta medzi obytnou zástavbou a priemyselnými areálmi v miestnej časti Horné Krškany (nad železničnou traťou a cestou I/64). Ďalej je trasa vedená poľnohospodárskymi pozemkami severne od Janíkoviec, južne od Malanty križuje cestu I/51 (navrhovaná je križovatka Selenec), pri Pohraničiach cestu (III/06434). Južne od obce Pohranice je variant ukončený. Celková stavebná dĺžka variantu je 17,349 km. Na úseku dĺžky 1,775 km je navrhovaný pruh pre pomalé vozidlá v smere Žiar nad Hronom – Trnava. Súčasťou variantu sú štyri mimoúrovňové križovatky.

V5 – hnedý variant

Variant 5 bol spracovaný na základe pripomienok Ministerstva obrany SR s odlišným vedením hĺbeného tunela. Variant je kombináciou trasy variantov V1 a V2. Začiatok variantu je situovaný do rovnakého bodu ako variant V2, s ktorým je smerovo totožný až do km 1,568. Hĺbený tunel dĺžky 1122 m je situovaný medzi súčasnou obytnou zástavbou a južným okrajom kasární. Od km 3,713 je trasa vedená v súlade s variantom V1.

Celková stavebná dĺžka variantu je 8,018 km. Súčasťou variantu sú tri mimoúrovňové križovatky, totožné s variantom V2.

Popis hlavných stavebných objektov cesty

Mostné objekty

Variant V1 - 10 mostov, s celkovou dĺžkou mostných objektov 517 m.

Variant V2 - 9 mostov, s celkovou dĺžkou mostných objektov 779 m.

Variant V3 - 9, mostov, s celkovou dĺžkou mostných objektov 804 m.

Variant V4 - 15 mostov. Najdlhším je estakáda nad Priemyselnou ulicou (Horné Krškany) v dĺžke 1120 m. Celková dĺžka mostných objektov je 2154 m.

Variant V5 - 10 mostov celkovej dĺžky 807 m.

Tunely

Severný koridor vedenia rýchlostnej cesty si vyžiadala návrh tunelových objektov. Návrh tunelov je podmienený predovšetkým vedením trasy v husto zastavanom území na úpätí vrchu Zobor. Navrhované sú dve samostatné tunelové rúry (pre každý jazdný smer osobitne), pričom osová vzdialenosť tunelových rúr je rôzna (min. 32 m).

Vo variante V1 je navrhovaný pomerne dlhý *razený* tunel "Zobor", vo variantoch V2, V3 a V5 sú navrhované kratšie *hĺbené* tunely. Prierez razeného tunela je kruhový oblúk, hĺbené tunely sú obdĺžnikového prierezu. Hĺbené tunely budú budované v otvorenej stavebnej jame – najskôr sa vybudujú ochranné podzemné steny, následne bude vyhlíbená stavebná jama a vybudujú sa steny a strop tunela. Vozovka a chodníky sa vybudujú už v uzavretom a zasypanom tuneli.

Protihlukové steny

Variant 1 – 1995 m protihlukových stien

Variant 2 – 3735 m protihlukových stien

Variant 3 – 3835 m protihlukových stien

Variant 4 – 4260 m protihlukových stien

Variant 5 – 3832 m protihlukových stien

Cestná kanalizácia

Rýchlostná cesta bude v celom posudzovanom úseku odkanalizovaná. Vody z vozovky budú odvedené cez betónové rigoly a uličné vpusty do kanalizácie cesty a z nej cez odľučovače ropných látok (ORL) a čistiace stanice (ČS) do recipientov – vodných tokov:

Vyvolané investície

Výstavba rýchlostnej cesty si vyžiada realizáciu vyvolaných investícií, ktorá vyplýva najmä zo stretov trasovania cesty s technickými objektmi a infraštruktúrou, ako aj z potreby zmiernenia vplyvov prevádzky cesty na obyvateľstvo. Sú to napr. demolácie objektov, preložky, úpravy a rekonštrukcie komunikácií, preložky a úpravy technickej infraštruktúry (elektrických vedení, plynovodov, vodovodov).

Demolácie objektov

Výstavba rýchlostnej cesty si vyžiada demoláciu obytných, výrobných a skladových objektov v závislosti od posudzovaných variantov.

Variant V1 - demolácia jedného-skladového objektu v areáli Agro-dvor Pohranice.

Variant V2 - Je okrem areálu Agro-dvor Pohranice, potrebná demolácia niekoľkých objektov v kasárňach Obrancov mieru a 6 rodinných domov na Vašinovej ulici.

Variant V3 - navyiac potrebná dočasná demontáž Esso prístreškov v objekte kasární.

Variant V4 - demolácia dvoch rodinných domov v Horných Krškanoch, štyroch objektov v priemyselných objektoch a niekoľkých záhradných chatiek v záhradkárskej osade pri obci Lehota.

Variant V5 - demolácia dvoch rodinných domov a skladu Tatragas na Vašinovej ulici.

Preložky, úpravy a rekonštrukcie komunikácií, dočasné obchádzkové a prístupové komunikácie

Okrem miestnych a účelových komunikácií budú realizované preložky nasledovných ciest:

- cesta III/06433 v okolí križovatky Chrenová – varianty 1, 2, 3, 5
- cesta III/0651 v okolí križovatky Chrenová – varianty 1,2, 3, 5
- cesta III/05136 v km 4,05 R1 - variant 4
- cesta II/562 v križovatke Čermáň - variant 4
- cesta III/05137 v km 12,2 R1 - variant 4.

Základné údaje o variantoch

Základné údaje o posudzovaných variantoch sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Položka	M.j.	V1	V2	V3	V4	V5
Stavebná dĺžka	m	9266	8043	8045	17349	8018
Posudzovaná dĺžka	m	15276	15645	15647	17349	15620
Mimoúrovňové križovatky	ks	3	3	3	4	3
Dĺžka tunelového objektu	m	2620	845	996	0	1117
Počet / dĺžka mostov	ks / m	5 / 176	6 / 613	6 / 637	8 / 1605	7 / 640
Ostatné mostné objekty	ks / m	5 / 341	3 / 166	3 / 166	7 / 549	3 / 166
Protihlukové steny	m ²	1995	3735	3835	4260	3832
Trvalý záber pozemkov spolu	ha	50,087	39,163	44,236	92,822	48,202
Dočasný záber pozemkov	ha	8,498	11,341	11,707	13,281	12,078
Trvalý záber PPF	ha	43,58	28,00	37,89	82,81	33,54
Trvalý záber LPF	ha	0	0	0	0,83	0
Výkopy z tunelov	tls. m ³	382,790	145,000	170,920	-	192,543
Demolácie objektov	ks / m ³	1 / 6968	9 / 11674	2 / 7948	7 / 2824	4 / 14090

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení vplyvov rýchlostnej cesty vypracoval EKOPED, Štefánikova 32, 010 01 Žilina v júni 2002.

2. Posúdenie správy o hodnotení a stanoviská k správe o hodnotení

Posúdenie vplyvov sa vykonalo v zmysle § 16, §17 a §18 zákona NR SR č. 127/1994 Z. Z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len "zákon").

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval v zmysle ustanovení § 19, odsek 4 a 5 zákona RNDr. Ivan Jakubis, zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa § 42 zákona a § 9 vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z., dňa 4.9.1997 pod číslom 203/97-OPV, ktorý odporučil V2.

Navrhovateľ, Slovenská správa ciest v Bratislave (ďalej len SSC), predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len "MŽP SR") správu o hodnotení dňa 25.7.2002., ktoré ju po skontrolovaní náležitostí doručilo na zaujatie stanoviska príslušnému orgánu, povolujuúcemu orgánu, dotknutým orgánom a dotknutým obciam.

K správe o hodnotení boli v zákonom stanovenom termíne predložené nasledovné písomné stanoviská:

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, list č. 1047/180-02 zo dňa 12.8.2002

Pre ďalšiu prípravu navrhuje odporučiť niektorý z variantov V2, V3, resp. V5.

Okresný úrad Nitra, odbor ŽP, list č.j. A2002/10390-001-F34 zo dňa 12.9.2002

orgán územného plánovania

Poukazuje na skutočnosť, že v materiáloch sa uvádzalo, že posudzovaná je trasa od Lehoty po Pohranice. V záveroch však pri severných obchvatoch časť trasy po uzol pod Šindolkou nie je zapracovaná. Ak by bolo posudzovanie vplyvov vykonané aj na už existujúcej časti severného koridoru (najmä z hľadiska bezprostrednej blízkosti vodných zdrojoch Lúky I. a II.) možno by záverečné hodnotenie vyznelo inak.

Nesúhlasí s tvrdením, že nie je možné výraznejšie zlepšiť situáciu v centre mesta. Väčšina stavieb, navštevovaných mimomestskými návštevníkmi (úrady, výstavisko, autobusová stanica a iné) je umiestnená mimo hlavného centra a bola by ľahšie dostupná z plánovaného južného obchvatu pri realizácii prívádzačov v zmysle Konceptu územného plánu mesta Nitra (napojenie na Hviezdoslavovu, Novozámockú, Akademickú a s doriešením parkovania pre výstavisko).

Jednoznačne odporúča na realizáciu variant V 4.

orgán štátnej správy ochrany vôd

Uvádza, že predložený dokument vo svojom hodnotení odčleňuje od seba ochranné pásma vodných zdrojov a vplyvy na podzemné vody. Považoval by za vhodnejšie pri hodnotení dopadu navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody zhodnotiť tieto komplexne v rámci platnej legislatívy, teda aj s uvedením zásahov do ochranných pásiem zriadených vodných zdrojov v zmysle platných predpisov. Konštatuje, že severné varianty zasahujú do ochranného pásma dvoch vodných zdrojov, čo považuje za vážnejšie ohrozenie už aj tak výrazne intenzívnou poľnohospodárskou činnosťou ohrozovaných vodných zdrojov, ako umiestnenie južného obchvatu podľa variantu V4. Z hľadiska ochrany povrchových a podzemných vôd považuje za najvhodnejší variant V 4.

orgán ochrany prírody

Konštatuje, že zoznam chránených stromov uvedený v správe o hodnotení nie je hodnoverný – všetky uvedené stromy boli zrušené vyhláškou KÚ v Nitre.

V prípade prechodu komunikácie cez okraj lesného porastu Selenec navrhuje, aby bola komunikácia riešená nadúrovňovým spôsobom ešte pred okrajom lesného porastu, nakoľko v tejto oblasti je intenzívny pohyb – migrácia poľnej zveri k lokálnemu biokoridoru toku Selenec a pozdĺž neho a takto by sa eliminoval možný stret so zverou.

Ďalej uvádza, že severné varianty neriešia odľahčenie mesta automobilovou dopravou, na rozdiel od južného variantu. V južnom variante nebudú dotknuté záujmy územnej ochrany prírody a v prípade jeho realizovania s prvkami kompenzačných opatrení považujú negatívny vplyv komunikácie za menej významný ako pri severných variantoch. Nakoľko všetky ostatné

varianty sú situované do tesnej blízkosti CHKO Ponitrie s 2. stupňom územnej ochrany, z pohľadu úseku ochrany prírody z hľadiska štátnej správy ochrany prírody navrhuje realizovať variant V4.

Ministerstvo obrany SR, SEMI, odbor Infraštruktúry a ochrany životného prostredia, list č. SEMI/K-84/3-227/2-2002-OdIOŽP zo dňa 17.9.2002

Variant 1 - vzhľadom na navrhovanú trasu tak razenej, ako aj hĺbenej časti tunela v areáli kasární, vrátane nízkej výšky nadložia nad razeným tunelom, nepovažuje z hľadiska ochrany územných záujmov rezortu ministerstva obrany za prijateľný.

Variant 2 - nepovažuje z hľadiska ochrany územných záujmov rezortu ministerstva obrany za prijateľný v dôsledku skutočnosti, že navrhovaná trasa zasahuje v km 2,55 – 2,70 do ochranného pásma objektu muničného skladu.

Variant 3 - tento variant predpokladá najrozsiahlejší zásah do objektu kasární. Z hľadiska ochrany územných záujmov rezortu ministerstva obrany nepovažuje uvedený variant za prijateľný.

Variant 4 - trasa navrhovaného variantu v priestore Priemyselnej ul. Bezprostredne susedí s objektom kasární, pričom v tomto priestore sú lokalizované dve trvalo využívané ubytovacie budovy. V prípade, že technickými opatreniami bude zabezpečené dodržanie prípustnej hranice hluku, rezort ministerstva obrany nemá k navrhovanému variantu pripomienky.

Variant 5 - je v porovnaní so severnými variantmi V1, V2, V3 pre rezort ministerstva obrany relatívne najprijateľnejší. V prípade rozhodnutia o jeho realizácii je však nutné do vyvolaných investícií zaradiť vybudovanie náhradných objektov za všetky vojenské objekty likvidovaného tak v rámci trvalého, ako aj dočasného záberu plôch v kasárenskom areáli, vrátane výstavby novej ČOV. Súčasne musí byť zabezpečená úplná funkčnosť celého areálu kasární počas celej výstavby.

Z hľadiska pôsobnosti rezortu ministerstva obrany považujú, pri dodržaní prípustnej hranice hluku podľa nariadenia vlády SR č. 40/2002 Z. z o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami v priestore rezortných ubytovní susediacich s Priemyselnou ulicou, za najprijateľnejší variant V4.

Ministerstvo pôdohospodárstva SR, odbor RV a ŽP, list č. 7755/02-610 zo dňa 26.9.2002

Nesúhlasí s vedením trasy podľa zeleného variantu V4, kde prichádza k záberu najkvalitnejších a poľnohospodársky využívaných pôd (82 ha) a navyše tento variant najviac narúša organizáciu pôdneho fondu. Voči ostatným variantom nemá výhrady.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ v Nitre, list č. ORHZ-696/OPP-2002 zo dňa 7.8.2002

K riešeniu požiadaviek protipožiarnej bezpečnosti nemá pripomienky.

Krajský úrad v Nitre, odbor životného prostredia, list č. 2002/08437 zo dňa 19.9.2002

Navrhuje variant V4, nakoľko najmenej zasahuje do funkcie štruktúry bývania mesta Nitra a výhľadovo je potrebné riešiť realizáciou južného obchvatu mesta.

Krajský úrad v Nitre, odbor odvetvových vzťahov, list č. 043125/2002 zo dňa 25.9.2002

Konštatuje, že na základe riešenia požiadavky zlepšenia nadregionálnych dopravných vzťahov je možné akceptovať z predkladaných návrhov iba variant V4, ktorý obchádza mesto juhovýchodným smerom. Tento variant vyhovuje koncepčným zámerom rozvoja daného regiónu, zlepšuje ekonomické ukazovatele dopravy v dopravnom uzle Nitra, jednoznačne eliminuje nepriaznivé vplyvy dopravy na životné prostredie, resp. obyvateľov mesta a je rovnako v súlade s územným plánom rozvoja mesta Nitra. Juhovýchodný variant rýchlostnej cesty je z perspektívneho hľadiska rozvoja daného regiónu nevyhnutný a z tohto pohľadu treba hodnotiť aj ekonomickú výstavbu celej trasy. Variant V4 je najvýhodnejší aj z hľadiska hodnotenia súboru najzávažnejších kritérií (nadregionálne a regionálne vzťahy, miestne dopravné vzťahy, kvalita dopravného riešenia, technická náročnosť výstavby, sociálne vplyvy a využitie územia na rozvoj), pričom v ostatných posudzovaných hodnotiacich ukazovateľoch je rozdiel minimálny.

Vzhľadom k vyššie uvedeným argumentom odporúča realizovať variant V4.

Krajský úrad v Nitre, odbor dopravy a pozemných komunikácií, list č. 2002/042395 zo dňa 23.9.2002

Uvádza, že posudzovaný koridor rýchlostnej cesty je v dotknutom úseku v súlade s vyššími stupňami územnoplánovacej dokumentácie – Koncepciou územného rozvoja Slovenska KURS 2001 a ÚP VUC Nitrianskeho krája (vyhláseného nariadením vlády SR č. 188 z 28. Apríla 1998). Po preštudovaní správy o hodnotení prioritne odporúča z hľadiska dopravných kritérií variant V4, ako výhľadové koncepčné dopravné riešenie, nielen smeru západ – východ, ale aj

pre väčšinu tranzitných smerov cestnej dopravy v oblasti mesta Nitra, ktorý najväčšou mierou môže prispieť k zníženiu intenzity dopravy na hlavných mestských komunikáciách. Realizáciu variantu V5 považujú za možnú len za podmienok dodržania veľkého množstva opatrení.

Mesto Nitra, Mestský úrad, odd.územného plánovania a architektúry, list č.3946/02-Ing.GI zo dňa 30.9.2002

Uvádza, že:

1. Pripravovaná trasa dopravného koridoru E 571 má, ako budúca rýchlostná cesta v úseku Nitra – Malanta, všetky znaky rozhodujúcej a strategickú cestnej siete komunikácií v SR s prepojením na mesto Nitra. Nie nevýznamnú úlohu bude plniť i komunikácia v trase dnešnej štátnej cesty I. triedy I/64 (Prievidza – Nitra – Nové Zámky), ktorej aktivizácia sa predpokladá vzrastom nadregionálnych aktivít. Nezanedbateľná je i väzba na diaľnicu D-61 v trase Nitra – Hlohovec.

2. Mesto Nitra z hľadiska sídelnej štruktúry SR je definované ako centrum nadregionálneho až celoštátneho významu s významným územno-správnym postavením, preto optimálne riešenie dopravných vzťahov na území mesta Nitry musí byť syntézou riešenia a prepojenia jestvujúcich štátnych ciest I. triedy, resp. i prepojenia na diaľnicu D-61 a rozvojových cieľov sídla.

3. Pre mesto Nitra, ako križovatky ciest I/51, I/64 a I/65, severné varianty s tunelmi nespĺňajú požiadavku uceleného a homogénneho dopravného systému na území mesta Nitry na dlhodobé obdobie. Jestvujúca severná trasa po návrhovom období v zmysle pripravovaného územného plánu mesta Nitry bude v tejto polohe rozdeľovať územie s obytnou funkciou a centrálno-mestskou zónou. S jej využitím sa uvažuje ako mestskou zbernou komunikáciou, resp. súbežnou nespoplatnenou komunikáciou pri zrealizovanej rýchlostnej komunikácii podľa variantu "V4".

Z vyššie uvedeného vyplýva, že ako najvhodnejší variant, ktorý dlhodobo bude spĺňať potreby rozvoja mesta, ale i príslušného regiónu, je "V4" juhovýchodný a južný obchvat mesta Nitry. Výhodou variantu "V4" podľa správy o hodnotení, ale i pripravovaného Konceptu riešenia ÚPN Nitry je:

- vylúčenie tranzitu vozidiel cez zastavané územie mesta Nitry, najmä z jeho CMZ (centrálnejestskej zóny) prichádzajúcich vozidiel zo všetkých smerov jestvujúcich štátnych ciest I. triedy a ich optimálne presmerovanie mimo zastavané územie Nitry a CMZ,
- riešenie súbežnej komunikácie po jestvujúcom severnom obchvate mimo CMZ mesta Nitry,
- vhodné pripojenie budúcej štátnej cesty I/64 (Prievidza – Nitra – Nové Zámky) z "V 4",
- možnosť realizovania ďalších dopravných prepojeníestskej časti Zobor s CMZ navrhovaných v pripravovanom koncepte územného plánu mesta Nitry,
- pri severnom vedení rýchlostnej komunikácie by bola nutnosť budovania na miestnych komunikáciách mimoúrovňové križovania s rýchlostnou komunikáciou.

Variant "V4": Mestský úrad v Nitre, oddelenie územného plánovania a architektúry považuje ako najvhodnejší, najmä z dopravno-technických a socio-ekonomických kritérií. Z dopravného hľadiska tento variant predstavuje výhľadové koncepčné riešenie nielen smeru západ – východ, ale aj väčšiny ostatných smerov cestnej dopravy v oblasti mesta Nitry. Z hľadiska socio-ekonomického tento variant má najmenší vplyv na obyvateľov a sídelnú štruktúru mesta.

Z uvedených dôvodov odporúča variant "V4" ďalej rozpracovať s nasledovnými pripomienkami:

- vo variante "V4" navrhnuť odpočívadlo s väzbou na výstavisko Agrokomplex,
- križovatku Levická na ceste I/51 posunúť k ceste III/05137 s prístupom Nitra–Janíkovce a k areálu Výstaviska AX.
- z hľadiska ekonomických ukazovateľov je možné trasu "V4" v 1. etape budovať v polovičnom profile a jeho dobudovanie po naplnení kapacity komunikácie.

K stanovisku boli pripojené vyjadrenia občanov, podporujúcich "V4":

- Vyjadrenie Ing. Darina Zimová, Gollanova 56, Nitra zo dňa 24. 9. 2002
- Vyjadrenie Prof. Ivana Paška, Svätoubánska č. 2, Nitra zo dňa 24. 9. 2002
- Vyjadrenie Prof. Ing. Imrich Točka, CSc., SPU Nitra
- Vyjadrenie Miroslava Kubalu, Prí cvičisku 5, Nitra
- Vyjadrenie Zdenka Depeša, Dlhá 3, Nitra
- Petícia – Petičný výbor občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová IV

Obec Pohranice, list č. 3946/02-Ing. G1 zo dňa 19.9.2002.

Obecné zastupiteľstvo v Pohraničiach navrhuje variant "V4" s nasledujúcou zmenou: na úseku 14-ich kilometrov ešte pred firmou Agro-dvor, s r.o., Pohranice /bývalé družstvo/ sa odkloniť na juh až za vinicami "Pod Poronom".

Svoje stanovisko odôvodňuje tým, že tento variant je najvýhodnejší hlavne z dôvodu ochrany ovzdušia, emisií a hluku pre obyvateľov obce. Ako ďalší dôvod uvádza, že v obci sa nachádza vojenské cvičište, ako aj kameňolom, ktoré už v značnej miere znečisťujú ovzdušie a okrem toho zo severnej strany obce vedie aj zlatomoravecká cesta, ktorej prevádzka tiež spôsobuje veľký hluk a znečistenie ovzdušia. Varianty V1, V2, V3, V5 sú pre obec nevýhodou, a to z dôvodu nadmerného zaťaženia životného prostredia exhalátmi a hlukom, nakoľko sú blízko od obývaných priestorov obce.

Obec Nitrianske Hrnčiarovce, list č. 280/2002 v.p. zo dňa 26.9.2002

Odporúča variant "V2".

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, list č. 1050/2002 zo dňa 23.9.2002

Zastupiteľstvo Nitrianskeho samosprávneho kraja na svojom riadnom zasadnutí dňa 9. septembra 2002 uznesením č. 83/2002 schválilo realizačný návrh variantu "V4" na základe dôkladnej analýzy všetkých predložených variantov. Variant "V4" považuje za najvhodnejší pre riešenie celkovej dopravnej situácie mesta Nitry a jej okolia.

Obvodný banský úrad v Bratislave, list č. 1816/2002 zo dňa 17.10.02

K predloženej správe o hodnotení nemá námietky.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou a závery z prerokovania

Verejné prerokovania správy o hodnotení sa vykonali vo všetkých dotknutých obciach.

Mesto Nitra - verejné prerokovanie sa konalo dňa 11. 9. 2002 o 16.00 hod. v zasadačke Mestského úradu.

Prítomní: 131 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal zástupca Mestského úradu v Nitre, Ing. arch. Gabrhel.

V diskusii vystúpilo 19 občanov.

Prednesené otázky a názory je možné zhrnúť do nasledovných okruhov:

- Väčšina z prítomných 122 občanov Nitry, vrátane neuvedeného počtu občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová, ktorej zástupcovia sa rokovania zúčastnili, preferuje variant "V4" a nesúhlasí so severnými trasami z dôvodov: "V4" ide mimo centrum Nitry, rieši aj napojenie južných smerov (Komárno, Nové Zámky, Levice), nenaruša plán rozvoja mesta Nitry, je vhodný pre nadregionálne, regionálne a mestské dopravné vzťahy, zo stránky technicko-ekonomickej, je lepší z hľadiska vplyvov na pôdu, reliéf, vody, biotu, scenériu Zobora, obyvateľov a pod.
- Potrebne je riešiť najmä dopravu v meste Nitra a severo-južné smery (Topoľčany, Nové Zámky, Levice).
- Ako sa sčítavajú vozidlá idúce do mesta a len prechádzajúce Nitrou a aké sú štatistické chyby?
- Koľko bude nutných asanácií rodinných domov na jednotlivých variantoch a ako sa bude riešiť presťahovanie týchto občanov.
- Požiadavka na hlasovanie za varianty.
- Kto a kedy bude rozhodovať o výslednom variante, potrebné sú severný a južný ťah v Nitre.
- Hodnotenie viacerých variantov je plytvanie peňazí a má investor finančné prostriedky na výstavbu?
- Bolo zohľadnené zvýšenie emisií a ostatné negatíva pri severných trasách?
- Nesúhlas občanov MČ Krškany a variantov "V4", žiadali jeho posun južnejšie o cca 5 km.

Na dotazy občanov odpovedali zástupcovia navrhovateľa, Slovenskej správy ciest.

Na rokovaní boli prezentované najmä obavy občanov, aby sa výstavbou a prevádzkou diaľnice nezhoršilo životné prostredie v Nitre. Správa preukázala, že každý hodnotený variant rýchlostnej cesty zlepší súčasný "nulový" stav, t.j. bez budovania cesty a prognózovaný stav, a to čo sa týka bezpečnosti dopravy, zníženia nehodovosti a pod. Veľká väčšina diskusných príspevkov bolo za variant "V4". Písomné stanovisko odovzdal Ing. Miloš Macho, predseda Okresného združenia Strany zelených na Slovensku.

Obec Pohranice - verejné prerokovanie sa konalo dňa 10. 9. 2002 o 18.30 hod. v kultúrnom dome v Pohraniciach.

Prítomní: 66 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal starosta obce.

V diskusii vystúpilo 8 účastníkov verejného prerokovania. Ich otázky sa týkali najmä vzdialenosti komunikácie od obytných domov, hladiny hluku a opatrení na zmiernenie hluku, možnosti posunu trasy južnejšie od vinohradov, vplyvu cesty na termálny prameň, mostných objektov, organizácie výstavby a vlastníckych vzťahov k pozemkom. Na otázky verejnosti odpovedali zástupcovia navrhovateľa a spracovateľa dokumentácie z procesu posudzovania.

Starosta obce predniesol stanovisko obecného zastupiteľstva, ktoré podporuje variant "V4" s tým, že požaduje približne od km 14 odkloniť trasu poza vinice Pod Poronom.

Väčšina občanov sa obáva hluku a exhalátov, ak sa trasa neodsunie južným smerom od obce. Možnosť posunu trasy sa preštuduje z dôvodov jej styku s vinicami a ponechania priestoru pre využitie geotermálneho prameňa.

Obec Lehota pri Nitre - verejné prerokovanie sa konalo dňa 10. 9. 2002 o 16.30 hod. v zasedačke Obecného úradu v Lehotě pri Nitre

Prítomní: 25 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal starosta obce.

Pán starosta informoval prítomných, že na obecnom zastupiteľstve bolo odsúhlasené, že:

1. K variantom v severnom koridore nemajú pripomienky.
2. V prípade realizácie variantu "V4" požadujú: zabezpečiť prechod pre zver v km 2,1, začiatok úseku upraviť tak, aby bola trasa vedená približne v rozhraní katastru Kynek a Lehota a aby boli pri nej zabezpečené protihlukové opatrenia. S týmito pripomienkami súhlasili aj prítomní zástupcovia poľovníckeho zväzu a záhradkárov.

Obec Nitrianske Hrnčiarovce - verejné prerokovanie sa konalo dňa 12. 9. 2002 o 17.00 hod. v zasedačke kultúrneho domu v Nitrianskych Hrnčiarovciach

Prítomní: 47 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal starosta obce, ktorý zároveň oznámil, že jednotlivé varianty v obci posudzovali a 80 % občanov odporučilo variant V2.

V diskusii vystúpilo 5 občanov. Otázky a požiadavky sa týkali archeologického prieskumu Martinského vrchu, obavy zo zneužitia prezenčnej listiny, potreby prepojenia cez Adyho ulicu, požiadavky na podrobnejšie mapy, celkového vedenia komunikácie.

Z každého verejného prerokovania bola vyhotovená zápisnica, ktorá spolu s prezenčnou listinou bola predložená na MŽP SR a je súčasťou archivovanej dokumentácie.

Z verejných prerokovaní správy o hodnotení vyplynulo, že občania súhlasia s potrebou riešiť neúnosnú dopravnú situáciu v meste Nitra a okolí, avšak majú výhrady k realizácii rýchlostnej cesty, najmä variantov 2, 3 a 5, ktoré sú navrhované prakticky cez mesto a väčšinou podoprajú realizáciu variantu "V4".

4. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky, ktoré boli zaslané k správe o hodnotení

Stanovisko Strany zelených na Slovensku (SZS), Ing. Miloš Macho, list zo dňa 23.9.2002,

Po oboznámení sa s riešeniami v predkladaných dvoch základných koridoroch a v piatich variantoch súhlasia s tvrdením, že nulový variant je dlhodobu neudržateľný a nevhodný. Rovnako rozhodne odmietajú variant "V1" ako absolútne megalomanský! Zo zostávajúcich riešení jednoznačne podporujú variant "V4" ako najoptimálnejší, ktorého riešenie by jednak riešilo smer rýchlostnej komunikácie západ – východ, výrazne by pomohlo mestu riešiť preťaženie dopravu v strede mesta v smeroch sever – juh, východ – juh, západ – juh a naopak a zároveň by sa prispelo k súčasnému perspektívnemu riešeniu nadregionálnych dopravných vzťahov aj v smere južnom.

Ing. Chrást Ján s rod., Nitra, list zo dňa 23.9.2002

V stanovisku ako reakcia na verejné prerokovanie sa uvádza, že varianty V2, V3, V5 boli, sú a budú neprijateľné pre občanov zainteresovaných území a všetkých občanov Nitry. Ide o staré

riešenia, pričom sa plánuje využiť územie kasární pod Zoborom k tomuto účelu. Myslí, že existujú aj lepšie alternatívy ako túto panenskú plochu využiť omnoho lepšie pre mesto.

Na verejnom prerokovaní prezentácia od firmy Ekoped bola tendenčná a o vyhodnotení by sa dalo hodne polemizovať. Nik zo sediacich za predsedníckym stolom sám od seba nepovedal, čo ľudia najviac trápí: v akom rozsahu sa budú asanovať rodinné domy, ktoré záhrady sa budú zberať pri jednotlivých variantoch, ako nevýhodne sa budú odškodňovať. Doteraz na tieto otázky nik kvalifikovane neodpovedal. Za prioritné mali postaviť ukazovatele, ktoré poukazujú na poškodzovanie ľudí, a nie ekonomické, či technické ukazovatele. Z takto postavených kritérií by jasne vyplynula nevýhodnosť variantu severného obchvatu. Varianty V2, V3, V5, považujú za neprijateľné - severozápadné vetry zamoria emisnými exhalátmi z automobilov celé obývané štvrte mesta Nitra; varianty neriešia kolabujúcu dopravnú situáciu v centre mesta, je to zbytočne drahý projekt, ktorý v podstate nerieši dopravnú situáciu Nitra, len zrýchľuje smer Bratislava – Nitra – B. Bystrica. Dokonca aj v samotnej hodnotiacej správe sa hovorí, že "V4" je z hľadiska dopravných a socio-ekonomických kritérií najvýhodnejší variant, ktorý by prechádzal cez priemyselnú zónu predmestia Nitra. Preto by sa mal vybudovať buď skutočný severný obchvat vedený popri železničnej trati na Zlaté Moravce a nová diaľnica by obišla úplne mesto zo severu. Bola by to celkom nová trasa, určite najkratšie, obchádzajúca všetky obývané časti mesta. V minulosti sa o nej vcelku uvažovalo. Keby bol tento návrh zamietnutý, tak nech sa zrealizuje variant "V4", pri ktorom bude najmenej postihnutého obyvateľstva.

Záverom žiada uprednostniť potreby verejnosti, životné a obytné prostredie obyvateľstva, pred rýdzo ekonomickými záujmami a postaviť diaľnicu mimo mesta, ako je to štandardné v civilizovanom svete.

Roland Kreškóci, Nitra, list zo dňa 23.9.2002 - podporuje variant V4.

ARMAT-servis, Radomír Studený s manželkou, Nitra, list doručený dňa 30.9.2002.

Žiada o podporu názoru občanov mesta Nitra, budovať rýchlostnú komunikáciu R1 Nitra – Malanta vo variante "V4", t. j. južný variant a tiež o podporu pri zachovaní budovy, ktorej sú vlastníckmi, v prípade variantu V5.

Obyvatelia Mestskej časti Horné Krškany 132 podpisov, list zo dňa 27.9.2002

Nesúhlasia s navrhovaným variantom "V4" rýchlostnej cesty, ktorým by boli bezprostredne dotknutí, z týchto dôvodov:

Zo sumarizácie hlavných výhod a nevýhod posudzovaných variantov vyplýva, že variant "V4" má najviac nevýhod z hľadiska daných hodnotiacich kritérií, vysoká nákladová návratnosť investície, najväčší dočasný aj trvalý záber pozemkov, najväčší trvalý záber PPF a LPF, nepriaznivý účinok na biotu, ochranu prírody a ÚSES, negatívny vplyv na estetiku krajiny. Variant "V4" tzv. južný obchvat, je po variante V1 druhý najdrahší a vyžiadal by si podstatne vyššie náklady ako ostatné varianty. Variant "V4", podľa základných poskytnutých údajov, nie je environmentálne ani ekonomicky najvýhodnejší. Nerieši dopravnú situáciu, hlukové zaťaženie a emisné zaťaženie príľahých obytných zón pozdĺž cestného ťahu Nitra – Nové Zámky, naopak sprievodné negatívne vplyvy v tejto zóne zhorší. Konkrétne, pokiaľ ide o mestskú časť Horné Krškany, táto je už v súčasnosti nadmerne zaťažovaná hlavným cestným ťahom Nitra – Nové Zámky, vybudovaním plánovaného variantu "V4" by sa situácia v mestskej časti ešte zhoršila.

Nie je pravdou, ako uvádzajú zástancovia južného obchvatu, že väčšina obyvateľov súhlasí práve s týmto variantom. Obyvatelia mestskej časti Horné Krškany sú neustále vynechávaní zo stretnutí obyvateľov dotknutých realizáciou cesty. Toto tvrdenie dokazujú nasledovné skutočnosti:

oznámenie o prvom stretnutí obyvateľov im bolo doručené oneskorene, po termíne tohto stretnutia spolu s neprehľadnými, resp. nečitateľnými nákresmi plánovaných variantov. Napriek uvedenému stanovisko zaslali ešte v apríli tohto roku Regioplánu, Mestskému úradu v Nitre i Krajskému úradu v Nitre. O konaní druhého stretnutia dozvedeli až z článku, ktorý bol uverejnený v Krajských Nitrianskych Novinách. Na záver poukázali i na skutočnosť, že realizáciou variantu V4 by nedošlo len k demolácii siedmych objektov, cesta by viedla priamo cez ich záhrady v tesnej blízkosti ich rodinných domov. Tým by sa v značnej miere tieto pozemky znehodnotili. Je nemysliteľné, aby diaľnica viedla priamo cez obytnú zónu a bola postavená len pár metrov od rodinných domov. Takéto riešenie by tiež odporovalo ust. § 11 zák. č. 135/1961 Zb. cestný zákon, podľa ktorého ochranné pásmo vedľa diaľnice je 50 – 100 m. Ak by došlo k realizácii variantu V4 množstvo rodinných domov by sa nachádzalo práve v spomínanom ochrannom pásme.

Záverom opakovane uvádzajú nesúhlas s vybudovaním rýchlostnej cesty vo variante V4.

Ing. Michal Volárik a rod., Nitra – Horné Krškany, list doručený dňa 30.9.2002

S navrhovaným variantom V4 nesúhlasia. Žiadajú cestu riešiť ako skutočný obchvat mesta Nitra, t. j. v dostatočnej vzdialenosti od mesta (vrátane jeho mestských častí), nielen od jeho centra. Pretože neboli využité všetky možnosti, ako vhodným spôsobom realizovať celospoločenský záujem, navrhovaný variant V4 považujú zo strany štátu aj územnej samosprávy o.i. za obmedzenie ich vlastníckych práv nad nevyhnutnú mieru a porušenie práva na priaznivé životné prostredie. Pre ochranu týchto základných práv a slobôd, ako aj ďalších práv využijú všetky dostupné prostriedky.

Svoje stanovisko odôvodňujú tým, že ani jeden z navrhovaných variantov nie je skutočným obchvatom mesta Nitra. Všetky sú navrhované tak, že priamo pretínajú obývané časti mesta, prechádzajú zastavaným a obývaným územím, príp. sú navrhované v ich tesnej blízkosti.

Pritom aj v Konceptcii rozvoja mesta Nitra sa uvádza, že novo navrhovaná trasa tzv. "Južného obchvatu" (I/51 a I/65) je umiestená na južnom okraji mesta vo funkčnej triede A2, v kategórii MR 24,5/120 prípadne ako extravilánová komunikácia v kategórii R 24,5/120. Priemyselná ulica nie je predsa južným okrajom mesta a mestské časti Zobor, Chrenová, Horné a Dolné Krškany extravilánom mesta. V samotnej správe sa uvádza, že tzv. južný koridor je vedený v jednom variante cez katastrálne územia Lehota, Kynek, Nitra I., Nitra II., Horné Krškany, Veľké Janíkovce, Chrenová, Nitrianske Hrnčiarovce a Pohranice. Súčasťou "mesta" sú z toho o.i. katastrálne územia Kynek, Nitra I., Nitra II., Horné Krškany, Veľké Janíkovce, Chrenová. Je možné veriť, že "správa" je vypracovaná objektívne a odborne, keď si spracovatelia nedali ani tú námahu, aby ju správne nazvali?

Ďalej uvádzajú, že neboli dostatočne využité a navrhnuté ďalšie vhodné varianty, tak ako to určil Rozsah hodnotenia MŽP SR. Ako sa dá veriť obsahu "správy", keď už jej samotný názov nie je pravdivý? (detto i Konceptcia rozvoja mesta, Územný plán VÚC Nitrianskeho kraja.)

Navrhovaný variant V4 rieši zadanú úlohu, t. j. spojenie Nitra – Malanta, pretože sa napája na terajšiu cestu I/65, E571 až v oblasti za Pohranicami nie Malanty. V prípade posunu trasy podľa ich názoru, medzi mestskú časť Dolné Krškany a Ivanku pri Nitre sa priamo ponúka trasa smerom medzi Janíkovcami a Golanovom s napojením v oblasti Čaradíc. Úsek cesty I/65, E571 v časti Nitra – Čaradice patriaci medzi úseky s najväčším počtom dopravných nehôd v okrese Nitra tým stratil svoj význam ako medzinárodná komunikácia a bude využívaný len tými účastníkmi cestnej premávky, ktorí nebudú požadovať výhody rýchlostnej komunikácie R1 alebo nebudú ochotní znášať poplatky súvisiace s týmito výhodami. Podstatne sa tak zníži riziko vzniku dopravných nehôd v tomto úseku a výška materiálových škôd na majetku. Ušetrené ľudské životy a zranenia sa ťažko dajú finančne vyčíslieť.

Nesúhlasia s niektorými sprievodnými "pozitívnymi vplyvmi" výstavby posudzovaného úseku rýchlostnej cesty, najmä v dopravnej oblasti, uvádzanými v správe a na jej verejnom prerokovaní a majú výhrady k ďalším kapitolám správy o hodnotení, ktorá rieši konkrétne dopady na obyvateľstvo v dotknutých častiach mesta.

Ďalej uvádzajú, že administratívnym rozhodnutím sú síce Horné a Dolné Krškany v tzv. priemyselnej zóne, ale prevažná časť územia je trvalo obývaná a zastavaná IBV, takže pokiaľ tam bude čo aj len jeden obývaný dom, musia sa dodržiavať rovnako prísne kritériá na životné prostredie, ako v iných obývaných častiach. Ochrana vlastníckych práv a právo na priaznivé životné prostredie zaručuje Ústava Slovenskej republiky.

V prípade, že napriek ich nesúhlasu a podniknutým krokom bude schválený na realizáciu variant č. 4, žiadajú o kompenzáciu negatívnych vplyvov tohoto variantu na ich zdravie, majetok a na okolité životné prostredie na náklady stavby ešte pred začiatkom realizácie prípravných a stavebných prác a počas prevádzky rýchlostnej komunikácie takto:

1. Vo všetkých obvodových výplniach dverí a okien osadiť min. trojvrstvé vákuové, príp. iné rovnocenné výplne vrátane rámov tak, aby zabránili prenikaniu hluku do rodinného domu. V prípade, že osadenie nových výplní dverí a okien nezabráni prenikaniu hluku do obývaných miestností, realizovať ďalšie opatrenia, napr. zvuková izolácia stien, stropov, podláh a pod.
2. Namontovať vhodné zariadenie, napr. klimatizáciu pre celý rodinný dom, tak aby nebolo potrebné používať prirodzené vetranie emisiami a prachom znečisteného vzduchu (úprava, filtrácia, chladenie, zvlhčovanie atď. vzduchu). Prevládajúci smer vetrov je od trasy R1.
3. Zo strany od rýchlostnej cesty osadiť vonkajšie rolety, príp. podobné zariadenie, ktoré zabráni prenikaniu osvetlenia zo stavby a komunikácie do obývaných miestností.

4. Vykonať také účinné opatrenia, aby sa neprenášali otrasy vznikajúce pri príprave výstavby, výstavbe a prevádzke rýchlostnej cesty do rodinného domu.

5. Úhradu všetkých nákladov na údržbu a prevádzku, príp. obnovu uvedených opatrení počas trvania prevádzky rýchlostnej cesty.

6. Náhradu všetkých škôd, negatívnych vplyvov a obmedzení spôsobených výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty (napr. zhoršenie zdravotného stavu osôb vplyvom hluku, emisí, zhoršenie životného prostredia, pohody, obmedzená možnosť regenerácie síl a odpočinku v priestore okolo rodinného domu a záhrady, nemožnosť konzumácie dopestovaných produktov v záhrade bez následkov na zdraví, obmedzenie možnosti chovu domácich zvierat, škody na budovách a príslušenstve, obmedzený, rušený príjem televízneho a rádiového signálu z vysielача na Zobore, atď.).

Petičný výbor, zast. Darinou Sonnenscheinovou, Nitra + 14 podpísaných petičných hárkov, list zo dňa 19.11.2002

V predloženej petícii vyslovujú nesúhlas s výstavbou variantu V4 rýchlostnej cesty R1 Nitra - Malanta z dôvodu, že realizáciou uvedeného variantu by sa podstatne zhoršili životné podmienky v ich mestskej časti, keďže predmetná cesta by viedla v tesnej blízkosti ich rodinných domov. Okrem toho poukazujú na to, že variant V4 je z plánovaných variantov najdrahší, nie je environmentálne, ani ekonomicky najvýhodnejší, vyžiadal by si najväčší dočasný i trvalý záber pozemkov, PPF a LPF, nerieši dopravnú situáciu, hlukové a emisné zaťaženie príľahlých obytných zón pozdĺž cestného ťahu Nitra - Nové Zámky, naopak sprievodné negatívne vplyvy v tejto zóne zhorší. Konštatujú, že predmetný variant nepodporuje ani Investor - Slovenská správa ciest".

Ing. Arch. Peter Gramblička, Nitra, list zo dňa 24.9.2002

Vo svojom stanovisku uvádza, že všetky severné varianty - V2, V3 a V5 okrem V1 sú veľmi neclitlivým zásahom do pôvodných mestských obytných štruktúr, nakoľko v bezprostrednom dotyku s navrhovanou rýchlostnou cestou budú obytné zóny mesta Chrenová, sídlisko Chrenová, Zobor a rekreačná zóna parkov Brezový hájlik, pričom sídlisko Chrenová je podľa vysokoškolských učebníc uvádzané ako vzorové riešenie obytnej zóny mesta.

Smer prevládajúcich vetrov zo severozápadu bude exhaláty smerovať práve do obytných zón Starej Chrenovej a sídliska Chrenová. Navrhované severné varianty odstrihnú mestskú časť Zobor, ktorej už súčasné napojenie na centrum mesta je neuralgickým bodom dopravy v tomto smere. Najlacnejší severný variant 3,95 mld. Sk považuje za veľký luxus na to, aby sa len zrýchlil prechod tranzitnej dopravy v smere BA-BB. Podľa jeho názoru je to nekomplexné riešenie, nakoľko už dnes kolabujúca doprava v centre sa bude musieť počas niekoľkých rokov riešiť. Nezanedbateľným faktorom je psychosomatické pôsobenie týchto riešení na obyvateľov príľahlých obytných častí mesta, ktorý sa nedá zmerať, ale jeho pôsobenie je preukázateľne vyššou chorobnosťou takto zasiahnutých obyvateľov.

Ing. R. Konc, obyvateľ Nitra - Chrenovej, člen výboru MČ-20 v Nitre, e-mailová správa september 2002

Vo svojom stanovisku poukazuje na nelogiku v správe o hodnotení (EKOPED Žilina) znevýhodniť variant V4 pre záverečné hodnotenie. Poukazuje na neobjektívnosť tabuľky č. 56 skup. a výsledné váhové koeficienty hodnotiacich kritérií a špeciálne riadok T3. Zvlášť upozorňuje na slovo "váhové", že ak váha cca 10 zamestnancov projektanta či investora (hodnota 22.25!!! - a to odborné organizácie dali len 6.33) má mať takú istú váhu ako cca 1000 ľudí z radov zástupcov samosprávy (hodnota 3.56), tak sa nikdy V4 nemôže dostať na objektívnu pozíciu v hodnotení (správa jasne uvádza, že ide o min. bodové rozdiely, teda veľmi pravdepodobne aj na 1. mieste). Podporuje variant V4.

Ing. Darina Zimová, Nitra, list zo dňa 24.9.2002

Ako občianka mesta Nitra vyslovuje jednoznačnú podporu návrhu mesta Nitra, Nitrianskeho samosprávneho kraja a veľkého počtu obyvateľov mesta Nitra, ktorí uprednostňujú budovanie južného variantu V4.

Prof. Ivan Paška, Nitra, list zo dňa 24.9.2002

Jednoznačne vyslovuje podporu návrhu mesta Nitra, Nitrianskeho samosprávneho kraja a veľkého počtu obyvateľov mesta Nitra, ktorí uprednostňujú budovanie južného variantu V4.

K ďalším stanoviskám uvádza:

1. Nesúhlasí s tým, že V5 je kompromisným akceptovateľným environmentálnym riešením z hľadiska vplyvov na občana a areálu kasární. Ak, tak len z pohľadu neporušiteľnosti kasární,

ale to je krátkozraké. Pokiaľ sa dotýka občanov, je absolútne neperspektívny, pretože jednoznačne negatívne ovplyvní ovzdušie, zlikviduje jednu z pekných štvrtí Nítry, spôsobí traumy ľuďom s možnými psychickými a zdravotnými následkami. Obmedzí možnú postupnú individuálnu zástavbu, z pohľadu urbanizmu, nástupnými generáciami súčasných vlastníkov nehnuteľností tejto lokality.

2. Plne sa stotožňuje s názorom podporujúcimi južný obchvat – V4. Je najlepší, pretože na dlhé roky komplexne rieši: rozvíjajúci sa tranzit, zaťaženie nielen mestských komunikácií, ale takých mestských častí, kde sa nachádzajú univerzity, študentské domovy, vedecké a iné inštitúcie, veľké sídliská, školy a pod.

Július Hečko, Nitra, list zo dňa 23.9.2002

Jednoznačne vyslovuje podporu návrhu mesta Nitra, Nitrianskeho samosprávneho kraja a veľkému počtu občanov mesta Nítry, ktorí uprednostňujú budovanie južného variantu V4, pretože tento variant najlepšie a komplexne na dlhé roky rieši dopravné a sociálno-ekonomické požiadavky.

Prof. Ing. Imrich Točka, CSc., Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre, list zo dňa 23.9.2002

Uvádza, že lokalita – Martinský vrch – cez ktorú sú navrhované varianty V2, V3, V5 povrchovým, tunelovým riešením pre rýchlostnú cestu R 1 Nitra – Malanta, je jedinečná z historického hľadiska pre starobyľú Nítru, ale je tiež jedna z dôležitých archeologických lokalít obdobia starých Slovanov. Tento priestor bol aj rozsiahlym sídliskom skoršieho pôvodu pred príchodom Slovanov na naše územie. Najväčší historický význam má však ako jedno z rozsiahlych hradísk Veľkomoravskej ríše. Okrem historického hradiska, staroslovanskej sídliskovej aglomerácie – sú v tejto lokalite a na tomto hradisku aj významné pozostatky sakrálneho objektu bývalého románskeho kostola Sv. Martina. Pod týmto objektom našli sa archeologickým prieskumom základy ešte staršej sakrálnej stavby z veľkomoravského obdobia. Zásah do tejto lokality je porušením elementárnych archeologických, historických i národných hradísk. Realizáciou zámeru vo variantoch V2, V3, V5 by došlo k deštrukcii a znehodnoteniu týchto významných historických pamiatok, ktoré majú veľký význam nie len pre starobyľú Nítru, ale aj z celoslovenského, európskeho i svetového hľadiska. Ďalej uvádza, že varianty V2, V3, V5 hrubo a necitlivo zasahujú do obytnej aglomerácie mesta Nítry i do jej starobylej časti Chrenová IV. Spôsobili by devastáciu jej bytovej zástavby, boli by zásahom do životného prostredia a narúšali by psychické i sociologické aspekty obyvateľov. Zásah do historických a obytných častí mesta je aj z odborného hľadiska neúnosný – až absurdný a je nezmyslom nazývať ho obchvatom.

Miroslav Kubala, Nitra – Chrenová, list zo dňa 23.9.2002

Uvádza, že varianty V2, V3, V5 vedú cez staré mesto Nítry – Chrenovej, preto sú nevhodné, devastovali by životné prostredie a zasiahli by aj do histórie Nítry. Zásadne s týmito variantmi nesúhlasí. Aj keď niektoré z týchto variant sú určené tunelovým spôsobom, ale tie tunely musia mať aj vetracie šachty, ktoré budú vypúšťať exhaláty na domy nad tunelom. Podľa jeho názoru je najlepší variant V4.

Zdenek Depeš, Nitra, list zo dňa 23.9.2002)

Uvádza, že projekt navrhuje riešiť určitý úsek rýchlostnej cesty R1 cez obývanú časť mesta, čo nie je obchvat, ale jeho násilné a neprirodené delenie, ktorým bude postihnutých niekoľko tisícok ľudí časti sídliska Chrenová. Smer prevládajúcich severných vetrov "dáva záruku", že jedna z najkrajších častí mesta -- sídlisko Chrenová bude postihnutá exhalátmi, čo pri predpokladanom počte 20 000 automobilov za 24 hodín nebude zanedbateľné. Akékoľvek riešenie severným koridorom považuje za nevyhovujúce, a preto odporúča variant V4.

Petícia, Dr. Cyríl Ivan, konateľ petície – vyjadrenie stanoviska občanov mesta Nitra k technickej štúdii: Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta, list z mája 2002

Vo svojom stanovisku uvádzajú, že občania dotknutej časti a aj ostatných častí mesta sa zoznámili s navrhovanými alternatívami V1 a V5. Tento problém už ako návrh posúdili v r. 1998 a rezolútne požadovali riešiť len ako súčasnú alternatívu V4. Pre všetky alternatívy, okrem V4, v podstate platia vo veľkej miere ich výhrady uvedené v petícii z roku 1998. Prípadná realizácia uvedených variantov by mala za následok minimálne nasledovné negatívne vplyvy:

- vôbec neriešia dnes už kritickú celkovú dopravnú situáciu v krajskom meste Nitra,
- sú zle trasované, znamenali by citeľné, nežiadúce a nevratné vplyvy na životné prostredie rozhodne v oveľa väčšej miere ako V4,

- devastovali by životné prostredie tam, kde je ho treba paradoxne nielen uchovať ale aj zlepšiť a trvalo strážiť.

V realizácii variantu V4, v navrhovanej trase, príp. ešte ďalej južne posunutej (min. 5 km od stredu) vidia jasnú prevahu výhod, najmä:

- hlavná dopravná tepna bude obchádzať mesto a jej husto obývané zóny,
- rieši potrebné a v súčasnosti nedostatočné a nevyhovujúce napojenie tak trasy od/do Nítry- N. Zámkov – Komárno či Vráble – Levice,
- vplyv na životné prostredie je najmenší, resp. sa bude dať ďalej aj v budúcnosti novými technickými možnosťami minimalizovať.

Podpísaní obyvatelia sú rozhodne proti akceptácii iného variantu ako V4. Protestujú a žiadajú všetky kompetentné orgány a ustanovizne o podporu ich požiadavky a zastavenie realizácie znovurozhodovania o alternatívach a súčasne žiadajú ihneď začať práce na alternatíve južného obchvatu, lebo v prípade jeho nerealizáciou nebude možné negatívne vplyvy denne sa zvyšujúcej frekvencie automobilovej premávky včas vyriešiť a bude ich vo veľmi krátkom čase ako i dlho v budúcnosti pociťovať celé krajské mesto Nitra.

Petícia - Petičný výbor občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová IV., list zo dňa 19.6.2002

Spinomocnenec obč. iniciatívy Dr. Cyril Ivan, č. tel. 037/6535300, Levická 42, 949 01 Nitra.

Podpísaní občania, súhlasia s realizáciou variantu V4 – južný obchvat, čo naväzuje na petíciu z roku 1998/máj k ceste 65/I Nitra – Čaradice s návrhom južného obchvatu. Variant V4 považujú z navrhovaných riešení za najvhodnejší z nasledovných hľadísk: hlavná dopravná tepna obchádza centrum mesta Nítry a jej husto obývané zóny, rieši napojenie južných častí Slovenska z Komárna, N. Zámkov, Levíc, pripojením diaľnice od Bratislavy a napojenie smerom na Čaradice, Pohronie, nenarúša výhľadový plán rozvoja mesta Nítry, je výhodným riešením pre nadregionálne a regionálne dopravné vzťahy, miestne dopravné vzťahy, ekonomickú stránku dopravy, technickú stránku výstavby investičné a prevádzkové náklady, napojenie cestnej dopravy od Bratislavy, N. Zámkov, Levíc a potvrdzuje efektívnosť a návratnosť investícií. Vplyv na reliéf, substrát a pôdu nie je negatívny, môže sa eliminovať, vplyv na biotu, ochranu prírody a krajinnú scenériu je vyhovujúci, lebo nenarúša scenériu Zobora a historické prvky mesta Nítry, vplyv na obyvateľstvo, územný rozvoj a výrobné aktivity je optimálny, nenarúša nevýrobné aktivity, technická stránka riešenia je najoptimálnejšia.

Petičný výbor občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová IV., list zo dňa 25.8.2002

Spinomocnenec obč. iniciatívy: Dr. Cyril Ivan, zaslal pripomienky k petícii zo dňa 19. 6. 2002:

Uvádza, že navrhované varianty – V1, V2, V3, V5, ktoré majú byť riešené tunelovým spôsobom, sú hrubé, necitlivé, až bezcitné zásahy do regiónu a bytovej výstavby, varianty V2, V3, V5 sú deštruktívnym zásahom do obytnej zóny, bytovej výstavby, hrubo narúšajú ekologické normy, devastujú životné prostredie a psychiku občanov, varianty – V2, V3, V5 neriešia dopravnú situáciu, spôsobia deštrukciu obytnej zóny, vynakladajú sa neúčelne veľké finančné prostriedky, ignoruje sa komunikácia s petičným výborom a názorom obyvateľov ohrozených obytných častí. Navrhovaný variant V4 – južný obchvat musí riešiť prísun značnej dopravy z južných častí: Nové Zámky, Levice, Vráble. Upozorňuje, že pred niekoľkými rokmi bol spracovaný návrh – severný obchvat – Bratislava – Pohronie, B. Bystrica, ktorý by lemoval železnicu – Lužianky, Jelenec, kde je prevažne voľná pôda, odsunie dopravu od mesta Nitra, trasa diaľnice by bola v rovinnom teréne, severný obchvat vedľa železnice a južný obchvat by podstatne odbremenil mesta Nitra od neúnosného preťaženia dopravy a vyriešili by sa aj ostatné problémy, ktoré uvádzajú v petícii zo dňa 19. 6. 2002. Žiadajú zohľadnenie svojich pripomienok a návrhov.

Silvester Pindeš, Pohranice 356, list zo dňa 23.9.2002

Žiada odsun trasy V4 ďalej od obce cca 1000 - 1500 metrov.

Millan Cserl, Pohranice 41, list zo dňa 17.9.2002

Súhlasí s variantom V 4, ale žiada posunutie mimoúrovňovej križovatky pri obci Pohranice smerom na juho - západ a vybudovanie novej prístupovej cesty z I/65 na R1, medzi obcami Pohranice a Malanta. Ďalej uvádza, že varianty V2, V3 a V5 sú pre obec Pohranice najvhodnejšie, a to z dôvodu, že mimoúrovňová križovatka je medzi obcami Pohranice a Malanta a pritom je umiestnená blízko cesty I/65. Prípadne spomenuté úseky V2, V3 a V5 možno posunúť ďalej od obce.

Ing. Zuzana Šmátralová, Nitra, list obdržaný dňa 27.9.2002

Uvádza, že býva na Nécseyho ulici, priamo na kruhovom objazde pod Zoborom, ktorého sa tento úsek cesty výrazne dotýka. Toto miesto je kľúčovým dopravným uzlom mesta pre osobnú a nákladnú dopravu spájajúcu Slovensko od Bratislavy po Košice a späť.

Súhlasí so stanoviskom, že súčasná situácia na uvedenom cestnom ťahu je nepriaznivá, avšak nesúhlasí s posudzovaním jednotlivých navrhovaných variantov, a to z týchto dôvodov:

1. Uskutočnením výstavby variantov V2, V3 alebo V5 sa nezniží kritický stav emisií a otrasov v postihnutej obytnej zóne a v centre mesta.
2. Varianty V2, V3 a V5 neriešia katastrofálnu dopravnú situáciu v meste počas medzinárodných výstav.
3. Variant V2 narúša architektonický vzhľad starej časti mesta, a to Starých kasární a Poštárskej kolónie.
4. Variant V2 priamo prechádza mestským parkom Brezový háj.
5. Varianty V2, V3 a V5 sú v tesnej blízkosti dvoch základných škôl a internátu.
6. Pri nedodržaní financovania a stavebných termínov by mesto postihol vážny dopravný kolaps.
7. Počas výstavby sa výrazne zvýši prašnosť, hluk a otrasy v tejto lokalite.
8. Výstavba variantov V2, V3 alebo V5 bude mať nepriaznivý vplyv na kvalitu bývania, a tým aj na pohodu obyvateľov tejto lokality.

Záverom uvádza, že jediným vyhovujúcim riešením rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta je variant V4. Rieši všetky spomenuté sporné body a prechádza priemyselnou časťou Nitra – Krškany.

Ing. Juraj Matuška s rodinou, Nitra, list zo dňa 23.9.2002

Zaslal rozsiahle a podrobné stanovisko, v ktorom analyzuje správu o hodnotení. Upozorňuje na niektoré manipulácie v správe o hodnotení:

- Váhové koeficienty hodnotiacich kritérií - riešitelia udelili body jednotlivým variantom pre každé kritérium a podkritérium na základe práce niekoľkých odborníkov, ktorí mali reálnu možnosť prispôbiť váhy takým spôsobom, aby presadili svoj záujem. Konštatuje, že navrhovateľ túto možnosť aj hrubým spôsobom zneužil (nasleduje podrobný popis analýzy hodnotenia).

- Analyzuje grafy, pričom uvádza, že aj z týchto grafov je zrejmé, že zásahom navrhovateľa sa jasná výhodnosť južného obchvatu zmenila na miernu výhodnosť severného.

- Poukazuje na manipuláciu pri zadávaní úlohy pre riešiteľov. Na túto manipuláciu ho nechtiac upozornili zástupcovia navrhovateľa, keď na prerokovávaní správy s občanmi zdôrazňovali, že úlohou celého projektu je iba postavenie rýchlostnej komunikácie Nitra – Malanta. Všetko ostatné vraj nebolo a ani nie je ich úlohou a ani ich starosťou.

- Ďalej konštatuje, že riešitelia správy pri svojej skutočne ťažkej pozícii však našli v sebe odvahu a medzi riadkami upozornili na významnú manipuláciu implantovanú už samotným zadáním, pričom cituje niektoré ustanovenia zo záverečného zhodnotenia severných variantov V2, V3 a V5.

- Konštatuje, že celý bodový systém nezodpovedá skutočnému stavu. Dokumentuje to na technicko-ekonomických kritériách, ktorými zmanipuloval navrhovateľ hodnotenie prostredníctvom váhových koeficientov.

- Ďalej uvádza, že navrhovateľ za každú cenu presadzuje severný variant. Južnému variantu sa venoval len okrajovo, o čom svedčí, že tu nie sú hľadané žiadne variantné riešenia. Použil južný variant iba na vzbudenie rozkolu medzi obyvateľmi jednotlivých častí mesta.

- Za ďalšiu manipuláciu, alebo skôr ignoráciu, považuje nerešpektovanie Ústavy SR, týkajúce sa vyvlastňovania nehnuteľností. Nikde v správe nie je ani zmienka o tom, do akej miery ktorý variant vyžaduje vyvlastnenie. Iba v jednom bode sa správa tomuto problému aspoň nepriamo venuje. Je to v záverečnom hodnotení severných variantov V2, V3 a V5.

- Vzhľadom na skutočnosti, uvedené v stanovisku, považuje celý proces návrhu a hodnotenia rýchlostnej cesty za zmanipulovaný. Žiada, aby bola správa vrátená na dopracovanie a riešenie skutočného problému bez neprimeraných zásahov navrhovateľa. Správa o hodnotení má obmedzenú vypovedaciu schopnosť iba v tom, že preukazuje neexistenciu problému severný alebo južný obchvat.

- Ďalej žiada, aby sa venovala väčšia pozornosť variantu V4 - južnému obchvatu, aby sa aj tu hľadali lepšie variantné riešenia a aby sa vo významnej miere prihliadalo aj na ústavnú ochranu súkromného majetku. Aj obyvatelia Krškán sú obyvateľmi mesta a tohto štátu a zaslúžia si, aby bolo hľadané riešenie, ktoré skutočne využije vyvlastnenie iba v nevyhnutnej miere.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Súčasný stav

Rýchlostná komunikácia, ktorá vedie v severnej časti mesta pod Zoborom má nevhodné, kofízne dopravné riešenie a má nepriaznivý vplyv na okolité obyvateľstvo (hluk, vibrácie, emisie a riziká z dopravy). Predefuje mestskú časť veľkým dopravným uzlom, čím znemožňuje plynulé urbanistické nadväzovanie medzi zástavbou pod Zoborom a mestskou časťou v okolí rieky Nitra. Komunikácia predstavuje bariéru pre obyvateľov v dlhom úseku, ktorej účinky nie sú eliminované podchodmi, príp. nadchodmi, čo spôsobuje, že obyvatelia majú možnosť prechodu na druhú stranu len v niekoľkých miestach v úrovni komunikácie. Absencia vhodne kapacitne riešenej križovatky smerom na Levice spôsobuje, že doprava je vedené cez zastavané územie, čo má nepriaznivý vplyv na obyvateľstvo.

Navrhované riešenie a jeho vplyvy

Z uvedených dôvodov bolo navrhnuté nové riešenie dopravného riešenia v platích variantoch, z ktorých V1, V2, V3 a V5 vedú severnou časťou Nitry a variant V4, ktorý je vedený južným obchvatom Nitry. Každý z variantov má rôzne, pozitívne i negatívne vplyvy na životné prostredie rôznej závažnosti.

Vplyv na obyvateľstvo

Realizácia navrhovanej činnosti bude priamym prínosom pre dotknutých obyvateľov žijúcich v trase súčasnej komunikácie, ale i nepriamym pre všetkých obyvateľov Nitry. Pozitívny vplyv spočíva predovšetkým v dopravnej oblasti, kde nové vedenie trasy, by malo odľahčiť súčasné zaťaženie dotknutého obyvateľstva. Nové vedenie trasy však taktiež prinesie určité negatíva v oblasti produkcie emisií, hluku a vibrácií. Z tohto hľadiska je variant V4 jednoznačne najvhodnejší, nakoľko temer úplne je vedený mimo obytnú zónu mesta na rozdiel od severných variantov, ktoré priamo vedú cez husto obývanú oblasť mesta. Podľa vykonaného prieskumu 92% respondentov mesta Nitra za najvhodnejší považuje variant V4.

Vplyv na ovzdušie

Prevádzka na rýchlostnej komunikácii u všetkých variantov bude produkovať rovnaké množstvo emisií, takže z hľadiska množstva vyprodukovaných emisií sú varianty rovnocenné. Bodové zaťaženie môže byť pri "výduchoch" z tunela v prípade severných variantov a navyše ide o kumulatívnu koncentráciu s emisiami z prevádzky na súčasnej ceste, ktorá je od trasy severných variantov vzdialená len niekoľko desiatok metrov, čo znamená, že oblasť Chrenovej by bola atakovaná emisiami z dvoch strán - rýchlostnou komunikáciou a súčasnou cestou. Navyše blízkosť dvoch komunikácií s tak intenzívnou produkciou emisií nutne ovplyvní aj širší stred mesta, okolie rieky Nitry a to najmä pri bezveternom počasí.

Demolácie objektov

Výstavba rýchlostnej cesty si vyžiada demoláciu obytných, výrobných a skladových objektov v závislosti od posudzovaných variantov, pričom u severných variantov je rozsah demolácií vyšší.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf sú jednoznačne dané technickým riešením jednotlivých variantov. Za najproblematickejší je považovaný variant V1, vedený v tuneli, z dôvodu vysokej miery rizika a neurčitostí v technickej oblasti. Fyzikálne vlastnosti hornín v tomto úseku pre vedenie tunela sú nepriaznivé. Varianty V2, V3 a V5 sú určitými modifikáciami povrchového a tunelového vedenia a pre všetky platí, že majú priamy negatívny vplyv na reliéf, zvetrávanie hornín, rozvoj erózných procesov. Nadložie v tomto úseku je nestabilné. V prípade hlbšieho zvetrania podložia a tektonických porúch môže hĺbenie tunela narušiť stabilitu podložných hornín. Všetky varianty s hĺbeným tunelom sú z toho dôvodu problémové. Variant V4 je vedený striedavo v rízkych násypoch a plytkých zárezoch na sprašovom podloží. Vzhľadom na objemovú nestálosť spraší je navrhovaná výmena podložia a použitie geotextílie. Pre svoju dĺžku, je v porovnaní s ostatnými kratšími severnými variantmi, náročnejší z hľadiska kvantitatívneho zásahu do pôdneho reliéfu, avšak bez výraznejších vplyvov.

Vplyv na miestnu klímu

Predpokladané vplyvy na miestnu klímu možno očakávať len vo vybraných úsekoch jednotlivých variantov, pričom sa však považujú za menej významné.

Vplyvy na vody

Z vplyvov na povrchové vody významným kritériom je narušenie ich kvality pri dotyku, resp. krížovaní komunikácie s vodným tokom. Najvýznamnejšie vplyvy budú v čase výstavby, kedy je možné najvyššie riziko znečistenia vôd. Počas prevádzky je riziko minimálne a vplyvy na povrchovú vodu sú eliminované vybudovaním kanalizácie.

Ovplyvnenie prúdenia podzemných vôd môže byť spôsobené vplyvom výstavby zásahom do podložia pri variantoch V1, V2, V3 a V5. Stanovenie možných vplyvov na podzemné vody bude možné podrobnejšie upresniť po zrealizovaní podrobného hydrogeologického prieskumu v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Pre všetky varianty platí, že ovplyvnenie podzemných vôd počas prevádzky môže byť z dôvodu splachov z vozovky, najmä počas zimnej údržby, príp. z dopravných havárií.

Navrhovaná trasa komunikácie prechádza ochrannými pásmami vodných zdrojov.

Vplyvy na pôdu

Vplyvy na pôdu sú spracované podľa ich najvýznamnejšieho vplyvu – záberu. Poradie vhodnosti jednotlivých variantov je dané zábermi, čiže najvhodnejší je variant V2 a najnevhodnejší variant V4.

Vplyvy na biotickú zložku

Z celkového porovnania variantov z hľadiska vplyvov na genofond a biodiverzitu je najvhodnejší variant V4, pretože i keď je vedený vo väčšej dĺžke, ako severné varianty, prechádza cez územie poľnohospodársky intenzívne využívané (chemicky ošetrované), na ktorom sa nenachádzajú bioticky významné ekosystémy. V ďalšom poradí sú varianty V1, V5, V3 a s najväčšími vplyvmi je variant V2, ktorý má vplyv síce na kratšom úseku, ale tento vplyv na biotu je významný. Rýchlostná komunikácia neprechádza cez žiadne chránené územia prírody a krajiny.

Vplyvy na krajinu

Vplyvy na štruktúru krajiny možno rozdeliť na jednotlivé kategórie krajinnej štruktúry podľa variantov so sumarizáciou výskytu základných kategórií krajinnej štruktúry pozdĺž trasy rýchlostnej cesty.

Scenéria krajiny bude ovplyvnená výstavbou rýchlostnej komunikácie, najmä krížovkami, mostnými objektmi a portálmi tunelov. Tieto je možné vhodným architektonickým stvárnením začleniť do krajiny. Negatívne budú pôsobiť najmä však protihlukové steny ako bariérové prvky, hlboké zárezy a vysoké násypy.

Vplyvy na scenériu krajiny vychádzajú zo samotného technického riešenia jednotlivých variantov. Vplyvy možno rozčleniť podľa charakteru trasy jednotlivých variantov. Z vyhodnotenia vplyvov na scenériu krajiny je variant V1 len mierne pred variantom V4, nakoľko je síce taktiež vedený prevažne po poľnohospodárskej krajine, avšak zvyšok v tuneli (nie je ho vidieť v krajine, preto na scenériu nepôsobí).

Rýchlostná cesta zasahuje do viacerých existujúcich prvkov územného systému ekologickej stability priamymi aj nepriamymi vplyvmi (najviac pri V1 - lokalita Jazierko na Zobore). Pri komplexnom hodnotení z hľadiska vplyvov na prvky ÚSES sú varianty porovnateľné, nie sú však takého charakteru, aby vylučovali realizáciu ktoréhokoľvek variantu.

Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

Všeobecne problematickým sa javí vedenie rýchlostnej komunikácie vzhľadom k súčasnému a predpokladanému využívaniu dotknutého územia najmä v intraviláne mesta Nitra. Každý variant prináša kolízne miesta komunikácie s obytnou zónou a jej miestny bariérový efekt hlavne pri variantoch V2, V3 a V5. Variant V4 prechádza priemyselnou zónou, pričom obytnej zástavby sa dotýka neporovnateľne menej, ako je to u severných variantov. V4 neovplyvní rozvoj priemyselnej zóny. Severné varianty by svojim bariérovým efektom úplne znemožnili rozvoj územia, ktoré je funkčne vyčlenené na bytovú zástavbu. V území pri všetkých variantoch je prognózované hlukové zaťaženie, čo znamená, že dotknuté územie nebude vyhľadávané ako zóna na bývanie z hľadiska hluku a dôjde k využitiu územia menej hodnotnou zástavbou. Tým, že V4 by prechádzal už v súčasnosti územím, určeným pre priemyselnú zónu, je tento vplyv menší. U tunelových variantoch nebude využitie povrchových častí zachované, nakoľko ide o hĺbené tunely s nevhodným nadložením.

Rýchlostná komunikácia by mala plniť tranzitnú funkciu, spájajúcu medzi sebou mestá. Preto by nemala ísť vo veľkej vzdialenosti od prívádzačov, lebo tieto by bolo nutné budovať v prípade severných variantov tak, že by prechádzali intravilánom mesta, aby sa na druhej strane mesta

napojili na rýchlostnú komunikáciu. Takéto dopravné riešenie prináša sekundárne vplyvy najmä v oblasti hluku, emisií, vibrácií a zvýšených nákladov na dopravu. Privádzače by museli byť vhodne kapacitne dimenzované (rekonštrukcia terajších mestských komunikácií) a tým, že by prechádzali intravilánom mesta, tvorili by zásadný negatívny mestotvorný prvok.

Vplyv na archeologické náleziská

Pri vyhodnotení vplyvu navrhovanej komunikácie na zastavané územie, kultúrne a historické pamiatky, štruktúru sídiel a archeologické náleziská je najvhodnejší variant V4, najmenej vhodné sú varianty V2, V3, V5, ktoré zasahujú do priestoru vzácných archeologických nálezísk.

Vplyv na poľnohospodárstvo, lesohospodárstvo a priemyselnú výrobu

Z vplyvov na poľnohospodársku a lesohospodársku výrobu je najzávažnejší záber poľnohospodárskej pôdy, ktorý je najväčší pri variante V4. Ostatné vplyvy sú minimálne, aj keď variant V4 zaberá malú časť lesnej pôdy.

Z vodohospodárskeho hľadiska prechádzajú varianty V1, V2, V3 a V5 cez PHO II. stupňa vodných zdrojov Párovské lúky a variant V4 cez PHO II. stupňa vodných zdrojov Dvorčiansky háj. Zabezpečením odkanalizovania vozovky je minimálne riziko kontaminácie týchto zdrojov, ktoré sa momentálne nevyužívajú pre zlé kvalitu vody.

Realizácia rýchlostnej komunikácie bude mať vplyv aj na zariadenia priemyselnej výroby, technické areály a súvisiacu infraštruktúru. Preukázané negatívne vplyvy na priemysel pre všetky varianty sú zrejmé zo záberu plôch a demolácie objektov. Z celkového hodnotenia je najvhodnejším variant V1 a V4, najmenej vhodné sú varianty V3 a V5.

Vplyv na dopravu

Vplyv na dopravu možno rozdeliť do dvoch častí - vplyv na dopravu v meste Nitra a vplyv na tranzitnú dopravu.

Z celkového dopravného posúdenia je zrejmé, že realizácia žiadneho z navrhovaných variantov nemôže vyriešiť dopravnú situáciu v centre mesta Nitra bez súčasnej realizácie iných opatrení, napríklad aj zmenu mestského dopravného systému. Hodnotením variantov z hľadiska kvality dopravného riešenia, financovania dopravy a návratnosti stavby ani jeden z posudzovaných variantov nemá spoločnú známku vhodnosti pre všetky tri požiadavky.

Z hľadiska tranzitnej dopravy je variant V4 vhodnejší, nakoľko nevedie tranzitnú dopravu cez intravilán mesta, zabezpečuje "zber" dopravy z južných dopravných koridorov. Severné varianty jednak vedú dopravu od smeru z Bratislavy cez intravilán mesta a jednak neposkytujú plnohodnotné napojenie na južné ťahy, ktorých napojenie by muselo ísť tiež cez mesto.

Vplyv navádzajúcich stavieb, činností a infraštruktúry je jednoznačne daný náročnosťou rekonštrukcií, úprav a preložiek inžinierskych sietí a pod. Negatívnym vplyvom na infraštruktúru bude etapa výstavby s obmedzením dopravného systému (obchádzky), zvýšeným pohybom ťažkých mechanizmov a záťaž zvýšeným hlukom a prašnosťou počas výkopových a búracích prác. Nemalý podiel budú mať aj vibrácie a technická seizmicita na existujúcu zástavbu a výrobu. Tým, že V4 je vedený mimo mesta, vplyvy počas výstavby na dopravnú situáciu v meste budú minimálne.

Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi

Z komplexného posúdenia očakávaných významných vplyvov je zrejmé, že zámer výstavby rýchlostnej cesty je v daných prírodných a sociálnych podmienkach vhodný na realizáciu aj z hľadiska relevantných právnych predpisov. Spríevodné negatívne vplyvy je možné vhodnými opatreniami zmierniť, resp. eliminovať. Jedine variant V1 má významné obmedzujúce technické prekážky, ktoré vytvárajú silné obmedzenia na jeho realizáciu.

Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Zhrnutie potenciálnych rizík, ktoré sa môžu počas výstavby a prevádzky vyskytnúť, je nasledovné:

Počas výstavby

- dopravné kolízie na cestných komunikáciách priľahlých ku stavbe;
- znečistenie povrchových, podzemných vôd a horninového prostredia pri úniku ropných látok zo stavebných strojov;
- zatopenie stavebných jám pri vysokých hladinách podzemnej vody;
- narušenie stability stavebných jám a jestvujúcich objektov;
- narušenie stability klenby tunela a pokles povrchu nad tunelom;

- vplyv seizmických účinkov pri výstavbe na existujúce objekty;
- pri znižovaní hladín podzemných vôd pokles okolitého územia vplyvom sufózie a vyvolaného sadania;
- prítok-prívalových vôd pri razení tunela;
- vzdútie podzemných vôd vplyvom bariérového efektu podzemných stien;
- pokles podzemných vôd vplyvom drenážnych účinkov tunelov a zárezov;
- vysoká prašnosť a možnosť erózie obnažených svahov zárezov;
- riziko výskytu vyššej koncentrácie radónu v tuneli počas jeho razenia.

Počas prevádzky

- narušenie režimu podzemných vôd;
- vysoká koncentrácia znečisťujúcich látok v ovzduší pri zlých rozptylových podmienkach;
- závažné dopravné nehody;
- havárie nákladných automobilov prepravujúcich nebezpečné látky s rizikom znečistenia povrchových a podzemných vôd, horninového prostredia a s následným možným ohrozením bioty.

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväzil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska jeho pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povaha a rozsah navrhovanej činnosti, miesto vykonávania navrhovanej činnosti so zameraním najmä na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania správy o hodnotení, stanoviská orgánov a organizácii dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území

sa odporúča

realizácia navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R1 Nitra - Malanta“ za podmienok dodržania opatrení uvedených v kapitole V/3 tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčaná varianta

Na základe dostupných informácií o jednotlivých posudzovaných variantoch a z toho vyplývajúcich predpokladaných environmentálnych vplyvoch na životné prostredie sa pre realizáciu odporúča

variant V4,

vedený juhovýchodným obchvatom mesta Nitra.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti

Pre ďalšiu fázu prípravy a realizácie rýchlostnej komunikácie v úseku Nitra – Malanta sa odporúčajú tieto podmienky:

1. pre ďalší stupeň dokumentácie vykonať inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov upresniť environmentálno-technické vedenie trasy za účelom doriešenia a upresnenia technických a prevádzkových parametrov rýchlostnej cesty;
2. upresniť zdroje a podmienky odberov pitnej a úžitkovej vody počas výstavby;

3. upresniť odkanalizovanie a prečistenie odpadových vôd z telesa komunikácie;
4. navrhnuť lokalizáciu stavebných dvorov v environmentálne vhodných lokalitách;
5. navrhnuť lokalizáciu a zabezpečenie vhodných priestorov pre skladovanie posypových materiálov so zamedzením únikov splachov do recipientu a horninového prostredia;
6. upresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti;
7. navrhnuť protlexhalačnú a protieróznú ochranu bezprostredného okolia komunikácie výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch cestného telesa (násypy, zárezy, križovatky, prechod cesty cez zastavané územie);
8. navrhnuť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov a brehových porastov pri povrchových tokoch s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu;
9. v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie zvýšenú pozornosť venovať záberom pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrytého materiálu;
10. pre etapu výstavby a prevádzky komunikácie je prevádzkovateľ /SSC/ povinný vypracovať program odpadového hospodárstva a zosúladiť ho s POH mesta Nitra;
11. osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd;
12. po zameraní územia a upresnení vedenia trasy komunikácie aktualizovať hlukovú situáciu na kritických miestach v blízkosti obydľí a upresniť navrhované opatrenia na zníženie hlukových hladín (protihlukové steny a pod.);
13. riešiť strety záujmov výstavby komunikácie s existujúcou infraštruktúrou a upresniť navrhované riešenie vyvolaných technických opatrení - najmä preložiek inžinierskych sietí;
14. vypracovať štúdiu využitia prípadného prebytku výkopových zemín;
15. vypracovať posudok predpokladaných vyvolaných seizmických účinkov asanačných, zemných prác a prác špeciálneho zakladania na okolitú zástavbu;
16. vykonať podrobný botanický a zoologický prieskum v trase vybraného variantu a v prípade výskytu chránených a ohrozených rastlín v koridore stavby uskutočniť záchranný transfer na náhradné lokality;
17. spracovať vibračnú štúdiu v kolíznych miestach;
18. po odsúhlasení s majiteľmi dotknutých domov (najmä v H. Krškanoch) vykonať také účinné opatrenia, aby sa eliminovali účinky z prevádzky rýchlostnej cesty na zdravie a pohodu obyvateľov ;
19. v technickom riešení navrhnuť opatrenia na minimalizáciu záberov (oporné a zárubné múry);
20. navrhnuť skladbu zemného telesa komunikácie, najmä násypov, s maximálnym využitím výkopových zemín (vrstevnaté, resp. vystužené násypy a pod.);
21. navrhnuť zemník vhodného násypového materiálu v environmentálne vhodnej lokalite;
22. preveriť možnosť minimalizácie asanácií objektov;
23. v predstihu zabezpečiť riešenie majetkoprávneho vysporiadania k nehnuteľnostiam v území navrhovanej trasy komunikácie;
24. pred zahájením stavebných prác podrobne zdokumentovať súčasný stav všetkých objektov nachádzajúcich sa v blízkosti stavby cesty (zachytiť všetky existujúce poruchy, stav vonkajších omietok a muriva, okien a dvier - odborný stavebnotechnický posudok s podrobnou fotodokumentáciou);
25. realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia;

26. v spolupráci s príslušným OÚ ŽP vylúčiť vo významných lokalitách (mimo trvalého a dočasného záberu komunikácie) stavebné zásahy, prípadne ich ochrániť oplotením;
27. v rámci POV vykonať opatrenia proti pôsobeniu hluku, emisií a prachu v blízkosti zástavby;
28. riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo stavebných dvorov, technologickej vody pri prácach špeciálneho zakladania (vrtný výplach) a vody pri znižovaní hladiny podzemnej vody zo stavebných jám pred ich vypustením do tokov;
29. mimostaveniskovú dopravu viesť tak, aby nedochádzalo k nadmernej záťaži hlukom a exhalátmi v dotknutej zóne, pravidelne čistiť a udržiavať miestne komunikácie využívané počas výstavby;
30. na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby revitalizáciu a biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu;
31. z hľadiska kvality vôd je podstatné dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do povrchových a podzemných vôd;
32. dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov;
33. pred výstavbou odstrániť len v nevyhnutnom rozsahu dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase vedenia komunikácie a výrub uskutočniť v mimovegetačnom a mimohniezdnom období;
34. stromy, ktoré budú ponechané v blízkosti staveniska je potrebné chrániť pred mechanickým poškodením koreňového systému a kmeňa debnením, je potrebné maximálne chrániť aj ďalšie vzrastlé stromy (aj náletové) v priestore stavby po celej dĺžke trasy, lebo tieto budú tvoriť v počiatkových fázach začiatku stavby do krajiny významnú krajinnársku funkciu;
35. ornícu z trasy komunikácie odstrániť, počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy podľa určenia orgánu ochrany PPF;
36. odstrániť a revitalizovať všetky plochy skládok a rôznych neúžitkových plôch v obvode stavby s ich využitím na zóny vegetácie s vhodným druhovým zložením;
37. prípadné oplotenie staveniska v zastavanom území realizovať plnými plotmi, ktoré budú súčasne pôsobiť ako dočasné protihlukové steny;
38. v meste kríženia variantov s terestrickým blokridorom a biocentrami vybudovať zábrany proti kolíziám s migrujúcimi živočíchmi a umožniť tak ich voľný prechod, ktorý bude zohľadňovať etológiu daných druhov;
39. pred výstavbou odstrániť iba tie dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase vedenia diaľnice a výrub uskutočniť v mimovegetačnom a mimohniezdnom období;
40. na elimináciu vplyvu vibrácií z dopravy ťažkých stavebných mechanizmov po tzv. dopravných stavebných trasách dočasne obmedziť rýchlosť v dotknutých úsekoch;
41. vypracovať *Projekt organizácie výstavby* a v spolupráci s príslušným orgánom štátnej správy schváliť konkrétny projekt organizácie dopravy, ktorý bude platiť počas výstavby pre jednotlivé lokality zasiahnuté výstavbou komunikácie;
42. vzhľadom na zvýšenú záťaž mestských komunikácií, ktoré budú používané aj na stavebnú dopravu, čím vzrastá riziko nehôd, vypracovať *Projekt náhradnej dopravnej obsluhy územia* o konkrétne úpravy;
43. pri Pohraničiaciach /bývalé družstvo/ odkloniť trasu na juh až za vinicami „Pod Poronom“;
44. križovatku Levická na ceste I/51 posunúť k ceste III/05137 s prístupom Nitra–Janíkovce a k areálu Výstaviska AX,
45. zabezpečiť prechod pre zver v km 2,1, začiatok úseku upraviť tak, aby bola trasa vedená približne v rozhraní katastra Kynek a Lehota a aby boli pri nej zabezpečené protihlukové opatrenia;

46. v prípade archeologických a paleontologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav;
47. realizovať ďalšie opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti uvedené v správe o hodnotení.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa § 18 zákona

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 20 zákona v súčinnosti s príslušným orgánom na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejných prerokovaní, stanovísk od občanov a posudku. MŽP SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne alebo ústne, prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení, s niektorými spracovateľmi čiasťkových úsekov správy o hodnotení a spracovateľom odborného posudku. Opodstatnené pripomienky sú premlievané do návrhu opatrení.

Celkovo možno konštatovať, že zámer výstavby rýchlostnej cesty je v daných prírodných a sociálnych podmienkach vhodný na realizáciu. Nulový variant je považovaný za dlhodobu neudržateľnú a nevhodnú.

Severné varianty neriešia odľahčenie mesta automobilovou dopravou, na rozdiel od južného variantu. V južnom variante nebudú dotknuté záujmy územnej ochrany prírody a v prípade jeho realizovania s prvkami kompenzačných opatrení sa považuje negatívny vplyv komunikácie za menej významný ako pri severných variantoch. Nakoľko všetky ostatné varianty sú situované do tesnej blízkosti CHKO Ponitrie s 2. stupňom územnej ochrany, z pohľadu úseku ochrany prírody je vhodnejšie realizovať variant V4.

Variant V1 bol v procese multikriteriálneho hodnotenia vyhodnotený celkovo ako posledný v poradí. Tento variant sa neodporúča realizovať, a to vzhľadom k veľmi náročnému technickému riešeniu, vysokým investičným a prevádzkovým nákladom a tým aj nízkej efektívnosti a návratnosti investícií, predpokladaným významným vplyvom výstavby a prevádzky na obyvateľov, ako aj veľkej miere neurčitosti a rizík, spojených s výstavbou tunelov (vrátane rastúcich požiadaviek na bezpečnosť tunelov).

Varianty V2, V3 a V5 boli hodnotené takmer rovnocenne, rozdiely medzi nimi sú minimálne. Varianty predstavujú rôzne modifikácie toho istého návrhu vedenia cesty severnou časťou Nitra v koridore súčasnej cesty I/51 s hlbennými tunelmi. Najväčšou výhodou týchto variantov sú najnižšie investičné a prevádzkové náklady, vysoká efektívnosť a návratnosť investície. Preto sú tieto varianty aj najvýhodnejšie z hľadiska investora. Spoločnými nevýhodami variantov sú krátkodobá dopravná výhodnosť, čiastkové a dočasné dopravné riešenie, nepriaznivý vplyv na obyvateľov najmä v mestskej časti Nová Chrenová, zásadný nesúhlas veľkej časti dotknutých občanov, nutnosť viesť prívádzače cez mesto.

Napriek relatívne lepším finančným ukazovateľom severných variantov, nie je ich možné považovať za konečné riešenie dopravnej situácie v meste Nitra. Tieto čiastkové výhody ich preto uprednostňujú na realizáciu ako vhodné okamžité a ekonomicky efektívne riešenie trasovania rýchlostnej cesty.

Variant V4 vyhovuje koncepčným zámerom rozvoja daného regiónu, zlepšuje ekonomické ukazovatele dopravy v dopravnom uzle Nitra, jednoznačne eliminuje nepriaznivé vplyvy dopravy na životné prostredie, resp. obyvateľov mesta a je rovnako v súlade s územným plánom rozvoja mesta Nitra. Juhovýchodný variant rýchlostnej cesty je z perspektívneho hľadiska rozvoja daného regiónu nevyhnutný a z tohto pohľadu treba hodnotiť aj ekonomickú výstavbu celej trasy. Variant V4 je najvýhodnejší aj z hľadiska hodnotenia súboru najzávažnejších kritérií (nadregionálne a regionálne vzťahy, miestne dopravné vzťahy, kvalita dopravného riešenia, technická náročnosť výstavby, sociálne vplyvy a využitie územia na rozvoj), pričom v ostatných posudzovaných hodnotiacich ukazovateľoch je rozdiel minimálny.

Posudzovaný koridor rýchlostnej cesty vo variante V4 je v súlade s vyššími stupňami územnoplánovacej dokumentácie – Koncepciou územného rozvoja Slovenska KURS 2001 a ÚP VUC Nitrianskeho kraja (vyhláseného nariadením vlády SR č. 188 z 28. apríla 1998) a

najväčšou mierou môže prispieť k zníženiu intenzity dopravy na hlavných mestských komunikáciách, nenarúša plán rozvoja mesta Nitra, je vhodný pre nadregionálne, regionálne a mestské dopravné vzťahy.

Variant V4 je vhodnejší aj z hľadiska riešenia mestskej dopravy pretože:

- vyučuje tranzit vozidiel cez zastavané územie mesta Nitra, najmä z jeho CMZ (centrálnej mestskej zóny) prichádzajúcich vozidiel zo všetkých smerov jestvujúcich štátnych ciest I. triedy a ich optimálne prešmerovanie mimo zastavané územie Nitra a CMZ,
- nepotrebuje riešiť súbežné komunikácie, ako je to u v prípade severného obchvatu,
- zabezpečuje vhodné pripojenie budúcej štátnej cesty I/64 (Prievidza – Nitra – Nové Zámky),
- vytvára možnosť realizovania ďalších dopravných prepojení mestskej časti Zobor s CMZ navrhovaných v pripravovanom koncepte územného plánu mesta Nitra,
- pri severnom vedení rýchlostnej komunikácie je nutnosť budovania na miestnych komunikáciách mimoúrovňové krížovania s rýchlostnou komunikáciou.

Variant V4 je najvýhodnejší na realizáciu z hľadiska dopravných a socio-ekonomických kritérií - predstavuje výhľadové koncepčné dopravné riešenie pre väčšinu tranzitných smerov cestnej dopravy v oblasti mesta Nitra a najväčšou mierou prispieje k zníženiu intenzity dopravy na hlavných mestských komunikáciách, má najmenšie vplyvy na obyvateľov a sídelnú štruktúru. Je všeobecne podporovaný tak obyvateľstvom, ako aj orgánmi štátnej správy a samosprávy. Nevyžaduje budovanie tunela, čo v tomto prípade predstavuje značný zásah do obytnej časti mesta.

Nevýhoda variantu V4 je z hľadiska technicko-ekonomických kritérií a je daná predovšetkým výrazne vyššou stavebnou dĺžkou v porovnaní s ostatnými variantmi a z toho vyplývajúcimi relatívne vyššími investičnými a prevádzkovými nákladmi stavby a záberom pôdy (v prepočte na 1km je však variant V4 najlacnejší). Tieto nevýhody sú však len dočasné, pretože aj v prípade budovania severnej trasy rýchlostnej komunikácie by bolo výhľadovo potrebné aj tak realizovať južný obchvat mesta. Celkovo je možné považovať variant V4 ako najvhodnejší na realizáciu, pričom sa pripúšťa, že z dopravného hľadiska nie je nevyhnutné budovať celú trasu variantu V4 ako štvorpruhovú rýchlostnú komunikáciu. Za účelom zníženia nákladov a zvýšenia ekonomickej efektívnosti stavby je preto možné vybudovanie trasy v celej dĺžke vo variante V4 v polovičnom profile a až následne jej dobudovanie po naplnení kapacity komunikácie.

Po zvážení všetkých vplyvov, vyjadrení, hodnotenia vplyvov na životné prostredie, stanovísk občanov, vychádza ako najvhodnejší variant V4.

Realizácia rýchlostnej cesty objektívne súvisí s nezvratnými zásahmi do životného prostredia. Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov stavby na životné prostredie a dôslednou poprojektovou analýzou, je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných aj reálne existujúcich negatívnych vplyvov počas výstavby a prevádzky rýchlostnej komunikácie v posudzovanom úseku a zabezpečiť tak prevahu pozitívnych vplyvov stavby v posudzovanom území.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Predmet monitorovania v riešenom úseku rýchlostnej cesty je potrebné spracovať v *Projekte monitoringu* a mal by byť zameraný najmä na:

- sledovanie vplyvov rýchlostnej komunikácie v rôznych štádiách prípravy, realizácie a prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia vo vymedzených lokalitách trasy cesty, pričom úlohou poprojektovej analýzy je analyzovanie a vyhodnotenie vplyvov činností zistených pri monitoringu s následným vyvodením dôsledkov a prijatím opatrení na elimináciu tých vplyvov, ktoré budú nepriaznivejšie ako sa v správe o hodnotení predpokladalo.

Monitorovanie v riešenom úseku rýchlostnej cesty by sa malo zamerať najmä na:

- sledovanie vplyvov na horninové prostredie - stabilita a erózia svahov, deformácie objektov
- geotechnický monitoring sanačných opatrení
- sledovanie vplyvov na režim povrchových a podzemných vôd
- sledovanie kvality odpadových vôd

- sledovanie hlukových pomerov predovšetkým v lokalitách problematických z hľadiska vplyvu komunikácie na obyvateľstvo počas výstavby a prevádzky cesty
- sledovanie seizmických účinkov na okolitú zástavbu najmä počas výstavby
- pred výstavbou komunikácie realizovať inventarizáciu skutkového stavu objektov v blízkosti staveniska.

Kontrolu dodržiavania stanovených podmienok sa navrhuje vykonávať formou predkladania záverečných správ z monitorovacích prác navrhovateľom príslušnému kontrolnému orgánu.

Na základe operatívneho, ako i komplexného vyhodnocovania výsledkov monitorovania je v zmysle § 36 ods. 3 zákona NR SR č. 127/1999 Z.z. navrhovateľ povinný v prípade, ak zistí, že skutočné vplyvy činnosti posudzovanej podľa tohto zákona sú horšie, než uvádza správa o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom určeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami uvedenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, na čo odporúčame povofujúcemu orgánu v rámci týchto podmienok navrhovateľa upozorniť.

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľov záverečného stanoviska

Ing. Milan Luciak
odbor posudzovania vplyvov na ŽP
Ministerstvo životného prostredia SR,

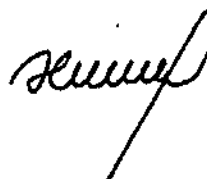


Ing. Marián Miškovič
riaditeľ odboru cestného hospodárstva
Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR,



2. Potvrdenie správnosti údajov

Ing. Viera Husková
riaditeľka odboru posudzovania vplyvov na ŽP
Ministerstvo životného prostredia SR



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR
nám. Ľudovíta Štúra 1
812 35 BRATISLAVA
- 14 -

3. Dátum vydanja záverečného stanoviska

12. 1. 2005