

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO
(Číslo 957/04-1.6)

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

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.

2. Identifikačné číslo

00 33 28

3. Sídlo

Mlynské Nivy 45
821 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

Cesta R1 Malanta - Čaradice

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie kapacitnej, smerove rozdelenej, štvorpruhovej komunikácie s cieľom zvýšiť bezpečnosť premávky, kapacitu cesty, dopravnú rýchlosť, priepustnosť križovatiek a znížiť nehodovosť, spotrebu pohonných hmôt, exhaláty a hladinu hluku, t.j. vylúčiť, resp. obmedziť negatívne účinky pôsobenia automobilovej dopravy na obyvateľstvo.

3. Užívateľ

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.

4. Umiestnenie (katastrálne územie)

Navrhovaná činnosť (líniová stavba) prechádza katastrálnym územím týchto obcí: Nitra, Malý Lapáš, Nitrianske Hrnčiarovce, Pohranice, Host'ová, Čeľadice, Kolíňany, Beladice, Tesárske Mlyňany, Zlaté Moravce, Čierne Kľačany, Volkovce a Čaradice.

5. Termín začatia a ukončenia

začiatok výstavby 2010
ukončenie výstavby 2015

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Trasa navrhovanej rýchlostnej cesty je riešená v prevažnej miere v novej polohe s čiastočným využitím terajšej cesty I/65. Trasa cesty obchádza južne obec Pohranice a Host'ová. Obec Čeľadice obchádza severne vo vzdialenosti cca 300 až 400 m od okraja

zástavby, kde je umiestnená križovatka „Čeľadice“ v km 8,190 pracovného staničenia. V km 13,570 križuje cestu III/051118 medzi obcami Malé a Veľké Chrašťany bez zásahu do zástavby. V úseku km 16,240 až 19,300 pracovného staničenia je trasa vedená v súbehu s jestvujúcou cestou I/65, ktorá prechádza severne od obce Tesárske Mlyňany vo vzdialenosti cca 35 m od najbližšej zástavby. Následne opúšťa jestvujúcu cestu I/65 a vedie cez poľnohospodárske pozemky. V km 19,686 je zrealizovaná križovatka „Tesárske Mlyňany“. V úseku medzi obcami Prílepy a Čierne Kľačany rýchlostná cesta križuje cestu III/51110 a následne v km 23,490 križuje železničnú trať „Zlaté Moravce – Kozárovce“. Od tohto križovania vedie cesta R1 v priamkovom vedení cez poľnohospodárske pozemky až po km 26,890 a južne obchádza obec Olchov. Od km 27,060 je situovaná na lesných pozemkoch a v km 27,340 križuje cestu III/51026, kde bude vytvorená mimoúrovňová križovatka „Olchov“. V km 28,120 sa dostane na jestvujúcu cestu, ktorú bude využívať až po koniec úseku rýchlostnej cesty do stykovej križovatky pre obec Čaradice.

Smerovo je trasa navrhnutá z desiatich smerových oblúkov o polomeroch $R = 850$ až 4000 m s priechodnicami $L = 150$ až 500 m. Výškové vedenie je navrhnuté na základe územných podmienok a požadovaných parametrov tejto komunikácie v rozmedzí od $0,6\%$ do $4,5\%$. Smerové a výškové vedenie trasy na konci úseku nadväzuje na komunikáciu I/65 juhozápadne od obce Čaradice.

Vzhľadom na nutnosť napojenia a sprístupnenia miest, obcí a pozemkov pozdĺž trasy rýchlostnej cesty R1, bude jestvujúca cesta I/65 využívaná ako súbežná komunikácia s navrhovanou cestou R1 a bude prepojená cestami II. a III. triedy v úsekoch, cez ktoré bude vedená trasa rýchlostnej cesty.

Modrý variant

vedie v trase pôvodnej cesty I/65. Od modrého variantu bolo upustené už v štádiu určenia rozsahu hodnotenia, a to z viacerých dôvodov – nevhodné smerové a výškové vedenie jestvujúcej cesty I/65, blízkosť zástavby, vedenie dopravy z rýchlostnej cesty vylúčené cez obce a pod.

Červený variant

je smerovo napojený na existujúcu cestu I/65 mimoúrovňovou križovatkou v blízkosti obce Malanta, následne bude viesť poľnohospodárskymi pozemkami. Južne od obce Pohranice, v blízkosti vodného toku Kadaň sa spojí so zeleným variantom. Smerovo je trasa navrhnutá z jedného smerového oblúku o polomere $R = 1200$ m s priechodnicou $L = 180$ m. Dĺžka tohto variantu je $3,5$ km.

Zelený variant

je smerovo napojený na južný obchvat mesta Nitra mimoúrovňovou križovatkou, ktorá prechádza cez MČ Nitra Selenec a križuje cestu I/51. Následne vedie poľnohospodárskymi pozemkami a napája sa južne od obce Pohranice v blízkosti vodného toku Kadaň na červený variant. Smerovo je trasa navrhnutá z troch smerových oblúkov o polomeroch $R = 1000$ až 2500 m s prechodnicami $L = 160$ až 300 m. Dĺžka tohto variantu je $2,85$ km.

Križovatky

V rámci navrhovanej činnosti je navrhnutých šesť križovatiek: Pohranice – Dolná Malanta, Selenec, Čeľadice, Beladice, Tesárske Mlyňany a Olchov.

Mosty

V rámci navrhovanej činnosti sú navrhnuté tak mostné objekty cez potoky, ako aj mimoúrovňové mostové napojenia.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení podľa zákona NR SR č. 127/1994 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) vypracovala firma EKOJET, s.r.o., Tomášikova 31, 821 02 Bratislava vo februári 2004.

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

Navrhovateľ činnosti, Slovenská správa ciest v Bratislave (ďalej len „SSC“) predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) správu o hodnotení „Cesta R1 Malanta - Čaradice“ na posúdenie podľa zákona 8. 3. 2004. Po skontrolovaní náležitostí MŽP SR doručilo správu o hodnotení listom č.957/04-1.6 zo dňa 22. 3. 2004 príslušnému orgánu, povoľujúcim orgánom, 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.537/230-04 zo dňa 27. 4. 2004)
správu o hodnotení považuje za relevantný podklad pre vypracovanie záverečného stanoviska, v ktorom navrhuje vydať súhlas k činnosti pre trasu R1 podľa zeleného variantu s pripojením na plánovaný privádzač R1 a na južný obchvat mesta v trase R1.

Uvedené stanovisko je v súlade s návrhom ministerstva na riešenie stavby Nitra – Malanta. Súčinnosť ministerstva pri vypracovaní záverečného stanoviska navrhuje obvyklým spôsobom – pripomienkovaním jeho návrhu.

Ministerstvo obrany SR, SEMal - odbor infraštruktúry a ochrany životného prostredia (list č. SEMI/K-84/3-379/2004-OdIOŽP zo dňa 4. 5. 2004)

uvádza, že výstavba predmetnej komunikácie predstavuje podľa Ministerstva obrany SR celospoločenský záujem. V predloženej správe o hodnotení sú navrhnuté nevyhnutné opatrenia prevencie, eliminácie, minimalizácie a kompenzácie vplyvov na životné prostredie. Z hľadiska svojej pôsobnosti nemá k posudzovanému materiálu pripomienky a preferuje zelený variant pripojenia komunikácie s komunikáciou Nitra – Malanta (južný variant obchvatu Nitry).

Ministerstvo pôdohospodárstva SR, odbor pozemkových úprav (list zo dňa 24. 3. 2004)
odstúpilo správu o hodnotení Krajskému pozemkovému úradu v Nitre.

Krajský úrad životného prostredia Nitra, odbor ochrany ovzdušia a odpadového hospodárstva (list č. 2004/00194 zo dňa 19. 4. 2004)

uvádza, že z hľadiska ochrany prírody a krajiny je potrebné zohľadniť tieto pripomienky a požiadavky:

- Pri výsadbe drevín v rámci vegetačných úprav pri rýchlostnej ceste R1 výber druhovej skladby konzultovať v čiastkových projektoch podľa lokalizácie s pracovníkmi štátnej ochrany prírody. Uvedené druhy drevín doplniť o nasledovné druhy:

- na suchšie stanovištia: dub jadranský (*Quercus virgiliana*), bršlen bradavičnatý (*Euonymus verucosa*), drieň obyčajný (*Cornus mas*), brest hrabolitý (*Ulmus minor*), jarabina oskorušová (*Sorbus domestica*), hruška obyčajná (*Pyrus comunis*) atď.
- na vlhšie stanovištia: čremcha obyčajná (*Padus racemosa*), topoľ biely (*Populus alba*), brest väzový (*Ulmus laevis*). Pri výsadbe dodržiavať ekologické nároky drevín.

Úseky ochrany ovzdušia, odpadového hospodárstva a štátnej vodnej správy k predloženej správe o hodnotení nemajú žiadne pripomienky.

Odporúča realizovať stavbu podľa variantu, ktorý predpokladá napojenie na južný obchvat mesta Nitra.

Krajský pozemkový úrad v Nitre (list č. 2004/00150 zo dňa 7.4.2004)

konštatuje, že zníženie výrobného plochy a tým zníženie poľnohospodárskej produkcie z dôvodov trvalého záberu, hlavne ornej pôdy, je najvýznamnejším priamym vplyvom nielen na poľnohospodársku výrobu, ale aj celkovú ochranu základného výrobného prostredia. Z hľadiska ochrany PPF nie je dôležité, ktorý z variant je najvhodnejší, pretože každý zahŕňa cca 100 ha trvalého záberu a desiatky hektárov dočasného záberu.

Na základe uvedených skutočností, nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení. Vybraný variant bude osobitne posudzovať podľa ust. § 7 zákona č. 220/2004 Zb. o ochrane PPF v znení neskorších predpisov.

Krajský lesný úrad v Nitre (list č. 2004/000180 zo dňa 16. 4. 2004)

nemá k správe o hodnotení pripomienky.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Nitre (list č. A/2004/00454 zo dňa 7.5. 2004)

súhlasí s predloženým návrhom pri dodržaní STN 73 6101, STN 73 6102 a požaduje, aby oba navrhované varianty ako červený, tak i zelený boli rovnocenné, pretože oba sú rovnako potrebné pre rozvoj Nitrianskeho regiónu.

Odporúča zrealizovať navrhované napojenie na existujúcu cestu I/65 ako červený variant prechádzajúci hranicou katastrálneho územia mesta Nitra a súčasne realizovať výstavbu pripravovanej časti južného obchvatu mesta Nitra, uvádzaného ako zelený variant. Zároveň požaduje dodržať lokalizáciu mimoúrovňovej križovatky Selenec v mieste napojenia na cestu I/51 a na južný obchvat.

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja v Nitre (list č. RR-305/2004 zo dňa 5. 5. 2004) konštatuje, že červený variant pripojenia „R1 Malanta – Čaradice“ nie je v rozpore so záväznou časťou Územného plánu Veľkého územného celku Nitrianskeho kraja (ÚPN VÚC NK), ktorého záväzná časť bola vyhlásená Nariadením vlády SR č. 188/1998 zo dňa 28.4.1998. Zelený variant pripojenia „R1 Malanta – Čaradice“ nie je v súlade so záväznou časťou ÚPN VÚC NK, ale v súčasnej dobe Nitriansky samosprávny kraj zabezpečuje Zmeny a doplnky ÚPN VÚC NK a návrh časti zeleného variantu zakomponuje do Zmien a doplnkov ÚPN VÚC NK.

Obvodný úrad životného prostredia Zlaté Moravce, odbor ochrany zložiek životného prostredia, (list č. Z/2004/00069 zo dňa 30. 4. 2004)

zaslal tieto stanoviská:

Stanovisko orgánu štátnej správy ochrany ovzdušia - uvádza, že vybudovanie novej trasy je z hľadiska znečisťovania ovzdušia výhodnejšie riešenie, i keď týmto nedochádza k významnému poklesu koncentrácií plynných emisií.

Stanovisko orgánu štátnej vodnej správy - súhlasí s realizáciou stavby za podmienok, že sa dodržia pripomienky a odporúčania uvedené v jeho stanovisku – viesť komunikáciu mimo PHO vodných zdrojov pre Zlaté Moravce a Čierne Kľačany, dokladovať osobitné hydrogeologické posúdenie pre vplyv komunikácie na tieto vodné zdroje, typ odlučovačov a zaústenie kanalizácie konzultovať so správcom tokov.

Stanovisko orgánu štátnej správy ochrany prírody a krajiny - požaduje zahmúť opatrenia smerujúce k predchádzaniu a obmedzovaniu poškodzovania a ničenia ekosystémov, do návrhov projektov, plánov, programov a pod., ďalej požaduje, aby zvyšná zemina z výkopových prác, nebola použitá na vyrovnávanie depresí v krajine. Upozorňuje na uchovanie malých remízok vyskytujúcich sa v tomto území, ktoré sú súčasťou ekostabilizačných prvkov krajiny, dôležitých pre migráciu zveri.

Stanovisko orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva - upozorňuje na zhodnocovanie a zneškodňovanie vzniknutých odpadov vznikajúcich v dôsledku stavebných a demolačných prác a konštatuje, že z hľadiska odpadového hospodárstva je možné predmetný objekt zrealizovať v súlade s vypracovaným zámerom a dodržaním platnej legislatívy v odpadovom hospodárstve.

Obvodný úrad životného prostredia Nitra, odbor ochrany prírody a krajiny (list č. A/2004/01204-001-F07 zo dňa 10. 6. 2004)

konštatuje, že nie je možné určiť, ktorý variant je výhodnejší, nakoľko použitie jedného z dvoch variantov je závislé na výsledku hodnotenia vplyvov na životné prostredie. Do projektovej dokumentácie je potrebné dopracovať osadenie odlučovačov ropných látok a sedimentačných nádrží na celom úseku posudzovanej cesty, nielen v úseku prechádzajúcom PHO II. stupňa.

Stanovisko orgánu štátnej správy pre ochranu prírody – v predloženej správe o hodnotení nie je v kap. 1.5. Fauna, flóra a vegetácia v Profile 1 – na k. ú. obce Pohranice, uvedený výskyt xerothermných travinno - bylenných biotopov. Z pohľadu ochrany prírody a krajiny odporúča realizáciu tzv. zeleného variantu s predpokladaným napojením na južný obchvat mesta Nitra.

Stanovisko orgánu štátnej správy v odpadovom hospodárstve – z hľadiska odpadového hospodárstva súhlasí s riešením odpadového hospodárstva.

Úsek ochrany ovzdušia nemá pripomienky k predloženej správe.

Pri zhodnotení všetkých pripomienok navrhuje realizovať tzv. zelený variant, ktorý predpokladá napojenie na južný obchvat mesta Nitra.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Nitre (list č. 2004/02721 zo dňa 19. 4. 2004)

k predloženej správe nemá pripomienky, nakoľko považuje realizáciu stavby za prijateľnú a potrebnú, z hľadiska vplyvov na životné prostredie a celospoločenského úžitku investície za realizovateľnú.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Nitre (list č. ORHZ-375/OPP-2004 zo dňa 5. 4. 2004)

k riešeniu požiadaviek protipožiarnej bezpečnosti nemá pripomienky.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Zlaté Moravce (list č. ORHZ-169/OPP-2004 zo dňa 5. 4. 2004)

k správe o hodnotení vplyvu cestnej komunikácie R1 Malanta – Čaradice sa nevyjadruje.

Mesto Nitra (list č. DaCH-6982/04 zo dňa 19. 5. 2004)

súhlasí s riešením pripojenia v trase zeleného variantu V4 napojeného na južný obchvat mesta Nitra a nesúhlasí s červeným variantom napojenia na cestu I/65. Správa o hodnotení bola verejnosťou prístupná na MÚ v Nitre.

V ďalšom stupni projektovej dokumentácie pre územné konanie požaduje doriešiť umiestnenie mimoúrovňovej križovatky, podľa schváleného ÚPN Mesta Nitry na trase juhovýchodného obchvatu (V4). Súčasne požaduje zabezpečiť prepojenie na štátnu cestu I/64 v trase južného obchvatu mesta Nitry (smer Komjatice).

Obec Host'ová (list č. 136/04 zo dňa 30. 4. 2004)

uvádza, že občania obce, ako aj obecné zastupiteľstvo najviac znepokojuje blízkosť cesty od obce a obávajú sa hluku, ktorý môže doprava spôsobovať. Žiada, aby sa znovu prešetrila možnosť realizácie protihlukových opatrení v km 6,5 – 7 na k. ú. obce Host'ová.

Obec Nitrianske Hrnčiarovce (list č. 117/2004v.p., zo dňa 27. 4. 2004)

oznamuje, že obec informovala verejnosť o správe o hodnotení. K predmetnej správe neboli zo strany občanov vznesené žiadne pripomienky.

Obec Čierne Kľačany (list č. 364/2004 zo dňa 27. 6. 2004)

podporuje výstavbu rýchlostnej komunikácie „R1 Malanta – Čaradice“, ale v projektovej dokumentácii pre územné konanie, žiada vypracovať nový variant na úseku Tesárske Mlyňany – Olichov, posun trasy severne od Prílep a jej realizáciu, z nasledovných dôvodov:

- stavebné pozemky na bytovú výstavbu sa plánujú medzi obcou Čierne Kľačany a Prílepy,
- územnému a demografickému rozvoju obce bude brániť bezprostredná blízkosť R1,
- červený variant berie ohľad na obyvateľov dotknutých obcí, kde hluk a znečistenie poklesne oproti jestvujúcej trase I/65, ale v úseku medzi obcami sa táto záťaž prenáša na obyvateľov obcí Čierne Kľačany a Prílepy. V navrhovanom variante obce - severne od Prílep, môže trasa prechádzať úsekom v dostatočnej vzdialenosti od bytovej zástavby,
- hluková záťaž v súčasnosti z I/65 je v obci vysoká, po sprevádzkovaní R1 bude ešte vyššia, sekundárne sa navýši aj reorganizáciou poľnohospodárskej výroby,
- zvýšenie emisnej záťaže v širšom okolí,
- hluk sa bude šíriť aj v priestore viníc, ako rekreačného centra pre obyvateľov obce, čo je v súlade s plánom rozvoja turizmu v obci,
- zníženie bonity nehnuteľnosti z dôvodu blízkosti komunikácie R1.

K stanovisku obce boli priložené:

- Uznesenie č. 4/2004 zo dňa 7. 5. 2004, kde obecné zastupiteľstvo požaduje vypracovať nový variant v úseku Tesárske Mlyňany – Olichov, navrhnutý severne od Prílep, medzi Prílepmi a Zlatými Moravcami
- Petícia obyvateľov obce Čierne Kľačany (list zo dňa 11. 5. 2004), ktorí podporujú výstavbu rýchlostnej komunikácie R1, ale nesúhlasia s umiestnením trasy v priestore medzi obcami Čierne Kľačany – Prílepy a požadujú posun trasy severne od Prílep.

Obecný úrad Malý Lapáš (list č. 123/2004 zo dňa 10. 6. 2004)

oznamuje, že obec informovala verejnosť o návrhu rozsahu hodnotenia výveskou s možnosťou následného sa vyjadrenia k plánovanej stavbe. Zo strany občanov neboli predložené žiadne pripomienky. Stavba zasahuje do územia obce iba okrajovo.

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

Verejné prerokovania správy o hodnotení „Cesta R1 Malanta-Čaradice“ sa konali v dňoch:

- 21. 4. 2004 na Mestskom úrade v Nitre,
- 21. 4. 2004 v Kultúrny dom vo Volkovciach,
- 23. 4. 2004 v Čiernych Kľačanoch
- 28. 4. 2004 v Čeladiciach
- 30. 4. 2004 v Miestnom kultúrnom stredisku v Zlatých Moravciach
- 30. 4. 2004 v Kultúrnom dome v Čaradiciach
- 5. 5. 2004 v KSS v Tesárskych Mlyňanoch
- 5. 5. 2004 v Kultúrny dom v Beladiciach
- 13. 5. 2004 v Kultúrnom dome v Pohraničiaciach
- 13. 5. 2004 v Kultúrnom dome v Koliňanoch

Priebeh verejných prerokovaní mal rovnaký scenár. V prezentácii spracovateľa zámeru podrobne informovali o pozitívnych a negatívnych vplyvoch stavby, potom nasledovala diskusia.

Prezentácia

Pozitívne vplyvy

- rýchlejšie, kvalitnejšie a ekonomickejšie spojenie západného a východného Slovenska,
- zamedzenie dopravných kolízií na ceste I/65, ktorá je už v súčasnosti nevyhovujúca v úseku Nitra – Koliňany, uvažuje sa s využívaním tejto cesty pre tranzitnú a diaľkovú dopravu,
- prepojenie krajských miest Trnava – Nitra – Banská Bystrica,
- zlepšenie životného prostredia v okolí cesty I/65, ktorá je veľmi intenzívne zaťažovaná tranzitnou dopravou,
- zlepšenie podmienok pre rozvoj priemyslu a sídelných útvarov

Negatívne vplyvy

- záber poľnohospodárskeho pôdneho fondu – vplyvom činnosti bude poľnohospodárska pôda vyňatá z PPF, čím je možné očakávať zníženie poľnohospodárskej produkcie v dôsledku narušenia organizácie pôdneho fondu, rozdrobenia honov, prerušenia poľných ciest,
- zvýšenie hlukovej záťaže – prípustná hladina hluku vo vonkajšom prostredí bude prekročená v obciach Horná Malanta, Čeladice, Tesárske Mlyňany, Čierne Kľačany a Olichov, protihlukové opatrenia budú realizované v celkovej dĺžke 2900 m s priemernou výškou 2,5 m.
- zvýšenie emisnej záťaže územia,
- zásah do prvkov ÚSES,
- znečisťovanie povrchových vôd a pôd v okolí telesa cesty znečistenými zrážkovými vodami – odvádzanie dažďových vôd do sedimentačných nádrží,
- výrub stromov a odstránenie vegetácie – navrhovaná je náhradná sadová a vegetačná úprava.

Prehľad otázok položených občanmi dotknutého územia a odpovedí zástupcov navrhovateľa a spracovateľa environmentálnej dokumentácie, ktoré odzneli v diskusiách na jednotlivých verejných prerokovaniach je nasledovný:

Verejné prerokovanie konané dňa 21. 4. 2004 na Mestskom úrade v Nitre

Otázky sa týkali

- záberov poľnohospodárskej pôdy,
- ako bude napojené mesto na ul. Dlhú alebo na Levickú ul.
- ako je pamätané na prípadné konflikty napr. vysoká nehodovosť v kontakte so zverou, a či sa uvažuje sa vybudovať oplotenie na ochranu pred zverou,
- v akom stave je schvaľovací proces a ako je uvažovaná výsadba za výrub stromov,
- akou formou je riešené križovanie so železničným priecestím a cestami III. triedy?

Odpovede

Mgr. Šembera

Trvalý záber pôdy v trase s červeným pripojením je 116,40 ha a dočasný je 37,3 ha. Trasa so zeleným pripojením – trvalý záber je 113,8 ha a dočasný 36,5 ha.

Ing. Závadská

Križovatka Selenec – zatiaľ sa podľa návrhu uvažuje s pripojením na Levickú ulicu a bude vybudovaný privádzač Selenec 1/51 a prepojenie na I/65.

Mgr. Šembera

Z hľadiska prírody sú navrhnuté opatrenia pri premostení existujúcich vodných tokov z hľadiska migrácie obojživelníkov. Sú tu navádzacie koridory, kde by dochádzalo k stretom so zverou.

Mgr. Šembera

Navrhované sú sadovnícke úpravy okolia, ako aj na násypoch. Čo sa týka existujúcich chránených území, tieto sa tu nenachádzajú. Trasa je prevažne vedená v existujúcej poľnohospodárskej krajine.

Ing. Závadská

Schvaľovací proces je pred vydaním záverečného stanoviska. Náhrady na výrub stromov poskytuje sa náhradná výsadba, ktorá je nevyhnutnou súčasťou vegetačnej úpravy pozdĺž celej rýchlostnej cesty.

Nebol ešte vypracovaný dendrologický prieskum, tento bude súčasťou dokumentácie pre územné rozhodnutie.

Ing. Závadská

Budú riešené mimoúrovňové križovatky, cesty III. triedy nebudú všetky napojené na rýchlostnú komunikáciu, podľa miestnych konfigurácií.

Verejné prerokovanie konané dňa 21. 4. 2004 v Kultúrnom dome vo Volkovciach

Otázky sa týkali

- presunutia križovatky pri ČS OMV na koniec úseku cesty R1 Malanta – Čaradice smerom k Čaradiciam, z hľadiska členitosti terénu a zníženia nepriaznivého dopadu na životné prostredie. Svoje stanovisko zaslal i listom zo dňa 20.4.2004, v ktorom žiadal zmenu križovatky a to zrušenie križovatky na ceste Olichov – Kozárovce a vybudovanie novej na konci úseku Malanta – Čaradice,
- presunutia trasy približne o 100 m bližšie k obci Volkovce a spôsobu a realizácie výkupu,
- či úsek Tekovské Nemce – Čaradice bude súčasťou stavby,
- spôsobu výkupu pozemkov,
- preloženia resp. iného umiestnenia stavebného dvora na pozemku oproti ČS PHM OMV,
- vytvorenia poľnohospodárskych prechodov a zábran pre smčiu zver.

Odpovede

Odpovede v zápise z verejného prerokovania nie sú uvedené.

Verejné prerokovanie 23. 4. 2004 v Čiernych Kľačanoch

Otázky sa týkali

- variantov smerovania R1,
- rádiusov (polomerov) na podobných cestách,
- záberov pôdy,
- prečo sa neprihliadalo na protest obce predložený v zisťovacom konaní.

Odpovede

- Technická štúdia, ktorá bola podkladom pre zámer – predchádzajúci stupeň posudzovania vplyvov stavby na ŽP, bola riešená v dvoch základných variantoch – v modrom, ktorý viedol v trase pôvodnej cesty I/65 a v červenom – vedúcom prevažne v novej trase. Podvariantmi bolo riešené odklonenie trasy v oblasti obce Pohranice. Od modrého variantu bolo upustené už v štádiu určenia rozsahu hodnotenia, a to z viacerých dôvodov – nevhodné smerové a výškové vedenie jestvujúcej cesty I/65, blízkosť zástavby, vedenie dopravy z rýchlostnej cesty vylúčené cez obce a pod.
- Pre návrh smerového vedenia trasy ciest platia ustanovenia STN 76 6101. Konkrétne – pre rýchlostné cesty v kategórii R 22,5/100 je min. polomer 675 m, odporúčaný polomer je min. 875 m.

- Čiastočne je odpoveď uvedená pri zdôvodnení, prečo bolo upustené od vedenia trasy v pôvodnej ceste. Ďalším dôvodom je, že vzhľadom na avizované protesty dotknutých obcí voči vedeniu dopravy z rýchlostnej cesty vylúčenej cez obce by bolo potrebné budovať súbežné cesty, ktoré by boli vedené tiež po poľnohospodárskej pôde.
- Správa o hodnotení bola vypracovaná na rovnakom technickom základe – technickej štúdii – ako predchádzajúci materiál zámer. Upresnenia, ktoré súvisia s úpravou vedenia trasy a ktoré sú technicky možné, môžu byť akceptované v ďalšom stupni projektovej prípravy – pri spracovaní dokumentácie pre územné rozhodnutie.

Ostatné otázky, názory a konštatovania, ktoré boli vznesené viacerými občanmi, sa dajú zosumarizovať do nasledujúcich okruhov:

Otázka hluku

Pre potreby správy o hodnotení bola spracovaná štúdiá, tá navrhla nápravné opatrenia. Po realizácii protihlukových opatrení – výstavba protihlukových stien, budú v hodnotenom území splnené hygienické limity podľa NV SR č. 40/2002 Z. z.

Zábrana rozvoja obce Čierne Kľačany smerom k Prílepom, rozdelenie obcí. zníženie bonity nehnuteľností v tomto priestore:

Pripomienka je akceptovateľná.

Zábrana demografickému rozvoju

To, či bude navrhovaná činnosť prínosom, alebo záťažou demografickému rozvoju regiónu bude závisieť len a len od občanov, ktorí v tomto regióne žijú. Je to šanca, akú je treba využiť, veľa regiónov Slovenska túto šancu zatiaľ nedostalo.

Blízkosť vodných zdrojov

Navrhovaná komunikácia rešpektuje existenciu vodných zdrojov a sú navrhnuté príslušné opatrenia. Navrhovateľ sa nedomnieva, že existujúce vodné zdroje budú výstavbou a prevádzkou navrhovanej činnosti znehodnotenú.

Blízkosť geotermálnych prameňov

Navrhovaná komunikácia rešpektuje existenciu geotermálnych prameňov.

Požiadavka na posun trasy severne od Prílep

Možnosť posunu trasy sa prešetrí pri spracovaní dokumentácie pre územné rozhodnutie, a to tak, že spracovateľ navrhne oba varianty tak, aby bolo možné ich vzájomné posúdenie a výber vhodnejšieho, ktorý bude ďalej rozpracovaný. Dotknuté obce budú pri posúdení a výbere prítomné.

Občania sa obávajú hlavne hluku a exhalátov a z toho vyplývajúceho zníženia kvality bývania, a to aj napriek tomu, že exhaláty nedosiahnu limity a ochrana proti hluku je riešená protihlukovými stenami. Preto žiadajú odsun trasy severne od Prílep. Ďalšími dôvodmi je skutočnosť, že obec uvažuje s rozvojom v území medzi obcou a miestnou časťou Prílepmi ako rozvojovým strediskom bývania a rekreačných aktivít – využitie geotermálnych prameňov.

Možnosť posunu trasy severne od Prílep – južne od jestvujúcej cesty I/65 sa prešetrí v ďalšom stupni PD z dôvodu zachovania priestoru pre rozvoj obce, využitia geotermálnych prameňov, viníc a rekreačnej zóny obyvateľstva.

Bolo konštatované, že zúčastnení občania obce Čierne Kľačany súhlasia s trasou podľa červeného variantu, ale žiadajú jej odklon medzi Zlatými Moravcami a Prílepmi.

Obec Čierne Kľačany, zaslala dňa 27. 6. 2004 (list č. 364/2004) na MŽP SR stanovisko, uznesenie obecného zastupiteľstva (Uznesenie č.4/2004 zo dňa 7.5.2004) a petíciu občanov obce Čierne Kľačany.

Verejné prerokovanie konané dňa 28. 4. 2004 v Čefadlciach

V zázname z verejného prerokovania je konštatované, že prítomní zástupcovia kompetentne objasnili súčasný stav priprav, ďalší postup a zodpovedali na všetky položené typy otázok.

Verejné prerokovanie konané dňa 30. 4. 2004 v Mestskom kultúrnom stredisku v Zlatých Moravciach

Otázky sa týkali

- nákladov na výstavbu novej cesty v porovnaní s rekonštrukciou starej,
- vplyvu novej komunikácie na vrty,

- vzťahu novej komunikácie k stavebným pozemkom,
- posunutia cesty severne od Prílep – súbežne s cestou I/65,
- vzdialenosti komunikácie od Prílep,
- odsúdenia obcí na demografický zánik,
- štúdie, v ktorej by mali byť zohľadnené aj pripomienky z verejného prerokovania,
- vplyvu komunikácie na rozvoj Prílep v súvislosti s územným plánom.

Odpovede

- Technická štúdia bola podkladom pre správu o hodnotení, riešila návrh trasy cesty v dvoch základných variantoch: v modrom, ktorý viedol v trase pôvodnej cesty a v červenom, ktorý vedie prevažne v novej trase. Oba varianty boli vzájomne porovnané a posúdené aj vzhľadom na finančné nároky. Po zohľadnení potreby vybudovať pri modrom variante súbežné cesty, po ktorých by bola vedená doprava, ktorá je z rýchlostnej cesty vylúčená, priaznivejšie vychádza návrh vedenia trasy v novom koridore.
- Navrhovaná komunikácia rešpektuje existenciu geotermálnych vrtov.
- Možnosť posunu trasy severne od Prílep sa prerieši v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, v dokumentácii pre územné rozhodnutie. Spracovateľ navrhne oba varianty tak, aby bolo možné ich vzájomné posúdenie a výber vhodnejšieho, ktorý bude ďalej rozpracovaný. Dnes je predčasné hovoriť o presnej vzdialenosti upravenej trasy rýchlostnej cesty, nakoľko pri návrhu je potrebné zohľadniť celý rad okolností – veľkosť smerových a výškových oblúkov, návážnosť na ostatnú trasu a pod.
- To, či bude navrhovaná činnosť prínosom alebo záťažou demografickému rozvoju obce, resp. regiónu bude závisieť od samotných občanov, ktorí tu žijú.
- Osobitná štúdia nebude vypracovaná, návrh posunu trasy cesty sa vypracuje v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie. Predpokladaný termín vyhodnotenia DÚR je marec 2005.
- Podľa ÚPN je naplánovaná výstavba rodinných domov v mestskej časti Prílepy na južnom okraji zastavaného územia obce, teda smerom k navrhovanej rýchlostnej komunikácii, čo znamená, že prítomnosťou a realizáciou komunikácie by sa obmedzil budúci rozvoj tejto prímestskej časti.

Verejné prerokovanie konané dňa 30. 4. 2004 v Čaradciach

Pripomienky občanov z verejného prerokovania možno zhrnúť nasledovne:

- stavbu realizovať po ľavej strane jestvujúcej komunikácie smerom od križovatky Čaradice do Hronského Beňadika,
- bezpodmienečne zachovať v pôvodnom stave poľnú cestu – hoci nie je zakreslená v katastrálnej mape, vedúcu k pozemkom občanov – orná pôda, záhrady. Cesta vedie vedľa vodojemu a využíva sa ako prístupová komunikácia pre poľnohospodárske mechanizmy a ich prístup k pozemkom. Problém je možné riešiť vybudovaním oporného múru, alebo odklonom novobudovanej komunikácie na ľavú stranu,
- zachovať prírodný (neudržiavaný) rybníček tesne pri podjazde cca 200 m od vodárne,
- poľovnícke združenie v obci žiada vybudovanie spojenia – mostíka ponad cestu cca 200 m od podjazdu na Horné lúky. Týmto riešením sa zabráni kolízii zverí s automobilmi, ktorá prechádza cez cestu z jednej hory do druhej.

Odpovede

Záznam z verejného prerokovania neobsahuje odpovede zástupcov navrhovateľa.

Verejné prerokovanie konané dňa 5. 5. 2004 v Kultúrnom stredisku služieb v Tesárskych Mlyňanoch

Otázky sa týkali

- miesta pripojenia obce na rýchlostnú cestu,
- vplyvu posunu križovatky na prístup k motorestu, ktorý je t. č. rozostavaný,
- zabezpečenia prístupu na poľnohospodársky obrábanú pôdu, ktorá sa nachádza vľavo od terajšej cesty I/65 a premostenia poľnej cesty v km cca 17,750,
- termínov realizácie stavby

Odpoveď

- Mimoúrovňová križovatka, ktorou bude obec pripojená na rýchlostnú cestu, bude oproti umiestneniu uvedenom v správe o hodnotení posunutá bližšie k Zlatým Moravciam – cca o 400 m a bude umiestnená priamo na ceste I/65 – pôvodne bola umiestnená na starej ceste – teraz MK.
- Motorest sa stavia podľa právoplatného stavebného povolenia. Preto musí návrh trasy rešpektovať jeho polohu. Prístup však naň nebude možný z rýchlostnej cesty, ale iba prostredníctvom jestvujúcej cesty I/65. Tento motorest nemôže byť súčasťou odpočívadla na R1, nakoľko podľa Návrhu koncepcie odpočívadiel na rýchlostných cestách, ktorý je v štádiu schvaľovania, sa v uvedenom mieste s odpočívadlom neuvažuje.
- Pre odsun rýchlostnej cesty R1 mimo jestvujúcu cestu I/65 je viacero dôvodov: zväčšením vzdialenosti od zástavby sa zníži koncentrácia škodlivín, zníži sa hluková záťaž domov pri ceste, jestvujúca cesta I/65 bude slúžiť pre dopravu, ktorá je z R1 vylúčená, a teda nebude nevyhnutné viesť túto dopravu cez obec. Nie je isté, či bude most na poľnej ceste zachovaný, prístup na pozemky však bude zabezpečený iným spôsobom.
- So začatím stavby sa uvažuje v roku 2007 a to od konca úseku, t.j. od miesta, kde končí teraz realizovaná stavba Nová Baňa – Hronský Beňadik. Ukončenie závisí od možnosti jej financovania, predpokladaný termín odovzdania do prevádzky celej stavby je rok 2010.

Verejné prerokovanie konané dňa 5. 5. 2004 v Kultúrnom dome v Beladiciach

Otázky sa týkali

- pripojenie na starú cestu v Nitre,
- vedenia cesty pri Tesárskych Mlyňanoch,
- zachovania cesty I/65,
- ochrany poľovného revíru a mimoúrovňovej križovatky,
- kopírovať terénu navrhovanou komunikáciou,
- spoplatnenia navrhovanej komunikácie,
- termínov realizácie zeleného variantu – južný obchvat Nitry,
- riešenia vlastníckych vzťahov.

Odpovede

- Začiatok hodnoteného úseku stavby R1 začína v oblasti Nitry na ceste I/51 pri miestnej časti Selenec. Na cestu I/65 bude pripojená privádzačom, ktorého projektová príprava začína až teraz. Predpokladaná trasa privádzača vedie v dĺžke cca 1,0 km po jestvujúcej ceste I/65, potom sa odkláňa vpravo v smere Nitra – Zlaté Moravce na juh a vedie po hranici katastrov Nitra a Nitrianske Hrnčiarovce. Od križovatky Selenec vedie rýchlostná cesta južne popod obec Pohranice, Host'ovú. Katastra obce Koliňany sa dotýka okrajovo južne.
- Cesta I/65 bude v celom úseku zachovaná a bude slúžiť pre dopravu z rýchlostnej cesty vylúčenú.
- Otázka ochranných plotov môže byť riešená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Upozorňujeme, že použitie plotov nie je jednoznačné, vysoké náklady na zhotovenie i na údržbu, v plotoch uviazne drobná zver, odcudzovanie plotov a pod. S ochranou zveriny sa uvažuje už pri budovaní mostov, ktorých šírkové usporiadanie umožní bezkolízny prechod popod cestu. Predpokladáme, že aj hluk z cesty odplaší zver.
- Výškové vedenie R1 bude navrhnuté tak, aby čo najšetnejšie zasiahlo okolitú krajinu. Tak sú navrhnuté aj mimoúrovňové križovatky. V križovatke Beladice /Veľké Chrásťany – Perov/ vedle R1 po teréne, cesta vedie ponad ňu.
- V súčasnosti sa pripravuje odstránenie bodovej závary na ceste I/65 pri obci Tesárske Mlyňany – vybudovanie ľavého odbočovacieho pruhu do obce v križovatke cesty I/65 a II/511. Spoplatnenie rýchlostnej cesty bude nasledovať po jej vybudovaní a to vo väčších úsekoch. Spoplatnenie úsekov na strednom Slovensku závisí od dobudovania na 4 – pruh a zabezpečenia súbežných ciest pre dopravu z R1 vylúčenú.

- Vybudovanie R1 v okolí Nítry – zelený variant – južný obchvat bude nasledovať po ukončení jej prípravy predpoklad cca rok 2008 – 2010.
- Cesta I/65 sa bude na rýchlostnú cestu pripájať na začiatku úseku privádzačom, ďalej v km cca 19,8 pri obci Tesárske Mlyňany a na konci úseku pri obci Čaradice. Z 5 navrhovaných variantov vedenia R1 v okolí Nítry bol na základe stanovísk zainteresovaných subjektov vybraný južný variant. Termín realizovania R1 v hodnotenom úseku predpokladáme v rokoch 2007 – 2010. Práce pri Hronskom Beňadiku súvisia s R1. Financovanie cestných stavieb pre jednotlivé kraje SR býva rovnomerné. Diaľnice sú navrhované v kategóriách D 26,5 a D 28,0, rýchlostné cesty v kategóriách R 22,5. Cenový rozdiel medzi oboma kategóriami zhruba odpovedá šírkovému rozdelu. R1 vedie cca 250 m od cintorína. Investor R1 je zatiaľ SSC, po zriadení Diaľničnej spoločnosti sa stane investorom táto spoločnosť.
- Pôda neznámych vlastníkov spadá pod Slovenský pozemkový fond, ktorý chráni záujmy neznámych vlastníkov. SPF rieši aj otázku pôdy v náhradnom užívaní.

Stanovisko obce k predloženej správe o hodnotení, ako aj k návrhu trasy rýchlostnej cesty: uviedla starostka Mária Čásová: Trváme na realizácii R1 podľa predloženého návrhu – vrátane mimoúrovňovej križovatky Veľké Chrásťany – Perov.

Verejné prerokovanie konané dňa 13. 5. 2004 v Kultúrnom dome v Pohraničiach

Otázky sa týkali

- termínov realizácie stavby,
- finančných prostriedkov na realizáciu,
- eliminácie negatívnych účinkov tejto prepravy materiálov na stavbu – prašnosť, exhaláty, hluk, zaťaženie ciest, ktoré na túto dopravu neboli navrhnuté a pod.

Odpoveď

- Stavba bude v ďalšej príprave rozdelená na 2 úseky: R1 Selenec – Beladice s predpokladaným začiatkom výstavby v roku 2008, R1 Beladice – Tekovské Nemce s predpokladaným začiatkom výstavby v roku 2007.
- Rýchlostná cesta R1 bola uznesením vlády č. 162 z roku 2001 aktualizáciou Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest zaradená do diaľničného programu a bude financovaná podobne ako diaľnice.
- S vedením staveniskovej dopravy cez obce sa v zásade neuvažuje. Stavenisková doprava bude viesť v max. novej miere po novej trase. Ak však z technických dôvodov nebude možný takýto spôsob, v ďalšom stupni projektových dokumentácií sa prešetrí dopad dopravy na dotknuté obce a budú navrhnuté opatrenia na elimináciu, alebo aspoň zmiernenie týchto negatívnych dopadov, prípadne sa dohodnú kompenzačné opatrenia.

Verejné prerokovanie konané dňa 13. 5. 2004 v Kultúrnom dome v Koliňanoch

Otázky sa týkali

- termínov realizácie stavby,
- dopravného zaťaženia cesty I/65 po uvedení R1 do prevádzky,
- vplyvu spoplatnenie R1 na intenzitu dopravy na ceste I/65,
- zabezpečenia prístupu na pozemky k. ú. Koliňany, ktoré budú rýchlostnou cestou rozdelené,
- prípravy „bezpečnostných opatrení“ na ceste I/65.

Odpoveď

- Stavba bude v ďalšej príprave rozdelená na 2 úseky: R1 Selenec – Beladice s predpokladaným začiatkom výstavby v roku 2008, R1 Beladice – Tekovské Nemce s predpokladaným začiatkom výstavby v roku 2007.
- Spoplatnenie rýchlostnej cesty by nemalo mať vplyv na dopravu po ceste I/65, nakoľko podľa vyhlášky č. 558/2003 Z. z. vozidlá nad 3,5 t môžu využívať vybrané úseky ciest I. triedy a cesta I/65 v úseku Nitra – Zvolen medzi tieto vybrané cesty patrí iba po zaplatení úhrady.
- Na základe výsledkov verejného prerokovania zámeru stavby dôjde v ďalšom stupni projektovej prípravy – dokumentácia pre územné rozhodnutie – k odsunu trasy rýchlostnej cesty v úseku medzi obcami Beladice a Tesárske Mlyňany severne od

jestvujúcej cesty tak, aby viedla mimo cesty I/65 a v úseku pri obci Čierne Kľačany sa prešetrí možnosť odsunu trasy severne až za Prílepy. V oblasti Koliňan sa trasa meniť nebude.

- V dotknutom území je navrhnuté mimoúrovňové preloženie cesty III/0653, z ktorej je prístup na pozemky.
- V roku 2004 by mala začať stavba úprav na križovatke I/65 a II/511 pri obci Tesárske Mlyňany a mala by sa uskutočniť súťaž na spracovateľa dokumentácie pre stavebné povolenie na ďalšie dve lokality: Beladice a Koliňany.

Rokovanie prebiehalo v konštruktívnej a kultúrnej úrovni, občania sa zaujímali o vedenie rýchlostnej cesty, aj keď sa ich bezprostredne nedotýka – pretína chotár Koliňan iba v dĺžke cca 250 m. Zástupkyňa navrhovateľa a spracovateľ zodpovedali na všetky vyslovené otázky.

Občania súhlasia s výstavbou rýchlostnej cesty, obávajú sa však negatívnych vplyvov, hlavne hluku a exhalátov (obyvatelia obce Prílepy a Čierne Kľačany). Požadujú odsun trasy severne od Prílep. Podobne žiadajú zmenu trasy obyvatelia obce Volkovce. miestna časť Olichov (zmena križovatky).

Spracovateľ a zástupkyňa navrhovateľa prisľúbili, že všetky pripomienky a k nim následné riešenia budú posúdené a v prípade ich opodstatnenosti zapracované do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie – dokumentácie pre územné rozhodnutie.

4. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky

Slovenská agentúra životného prostredia Banská Bystrica (list č. 190/2004 zo dňa 26.4.2004)

odporúča realizovať zelený variant z dôvodov, že v úseku po napojenie na červený variant vedie nezastavaným územím a jeho kratšou vzdialenosťou prepojenia.

Podľa SAŽP je potrebné zohľadniť a doplniť nasledovné pripomienky:

- v územných plánoch dotknutých obcí plánovaný zámer je lokalizovaný vo VÚC NK, Nitre, Nitrianske Hrnčiarovce, Čefadice, Beladice, Zlaté Moravce. V obciach Malý Lapáš, Pohranice, Hostšová, Čierne Kľačany táto cesta lokalizovaná nie je,
- zo záverov hlukovej štúdie, ktorú vypracoval Ing. Baláž v novembri 2003, vyplýva vhodnosť vybudovania navrhovanej komunikácie, v prípade prekročenia hlukovej hladiny v okolí cesty je potrebná eliminácia hluku protihlukovým opatrením,
- pri navrhovaní optimálneho variantu dodržať zásadu, aby navrhovaná stavba nezasahovala do žiadneho chráneného územia a neohrozovalo ho počas výstavby ani počas prevádzky navrhovaného zámeru,
- v správe o hodnotení nie je ekonomické zhodnotenie navrhovaných variantov prepojenia.

Michal Šíma, Olichov 37, Volkovce

Zaslal stanovisko, v ktorom nesúhlasí s navrhovaným červeným variantom v blízkosti obcí Volkovce, Čierne Kľačany a Čaradice a požaduje odklon trasy od obcí v novej trase „D“. Súčasťou stanoviska je mapa s nákresom novej trasy.

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval podľa ustanovení § 19, odsek 4 a 5 zákona NR SR č.127/1994 Z. z. RNDr. Pavol Tupý zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z. o zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 88/96 - OPV.

Súhlasí s navrhovanou činnosťou a odporúča, zelený variant, ktorý je výhodnejší ako variant červený a nulový.

Pracovné rokovanie k vedeniu trasy dňa 9. 5. 2005 na OcÚ v Čiernych Kľačanoch

Na rokovaní boli opätovne prerokované možné variantné riešenia trasy komunikácie R1 Beladice – Tekovské Nemce. Mesto Zlaté Moravce a dotknuté obce Čierne Kľačany, Prílepy a Veľké Vozokany požadujú vedenie trasy paralelne s existujúcou cestou I/65. Túto požiadavku potvrdilo mesto Zlaté Moravce listom č. 330/2005 zo dňa 15. 6. 2005.

Podžitavské regionáln zduženie miest a obcí pri ZMOS (list zo dňa 2. 5. 2005)

Podporuje požiadavka dotknutých obcí a vedenie trasy novej rýchlostnej komunikácie navrhuje severne od mestskej časti Prílepy, paralelne s jestvujúcou štátnou cestou I/65 tak, aby bol vybudovaný bod napojenia týchto ciest aj v úrovni obchodného parku (pri štátnej ceste I/65 a mesta Zlaté Moravce)

Záznam z prerokovania stanovísk k navrhovanej činnosti R1 Malanta - Čaradice, konaného dňa 10. 1. 2006 na MÚ v Zlatých Moravciach

Na rokovaní, ktoré zvolalo MŽP SR sa zúčastnili zástupcovia MsÚ Zlaté Moravce, obce Volkovce, obce Čierne Kľačany, Nitrianskeho samosprávneho kraja, Ministerstva dopravy, pôšťa a telekomunikácií SR, Národnej diaľničnej spoločnosti a MŽP SR.

Primátorka Zlatých Moraviec uviedla, že jej stanovisko je aj stanovisko zastupiteľstva a zástupcov regiónu. Požaduje severný obchvat Prílep a priblíženie cesty R1 k ceste I/65. Nejde o takú vzdialenosť, aby mala zásadný vplyv na rozpočet tejto stavby. Plocha medzi R1 a I/65 sa dá využiť na priemyselné činnosti.

Zástupca MDPT SR uviedol, že je za južný variant z dôvodu menšej ekonomickej náročnosti, južný variant je kratší, južný variant zabezpečuje perspektívne spojenie sa Čiernych Kľačan so Zlatými Moravcami. Súčasne navrhované križovatky zabezpečujú dostatočné napojenie cesty R1 na Zlaté Moravce. Varianty sú z ďalších hľadísk rovnocenné.

Poukázal na nevýhody severného variantu.

Architekt Bóna - mesto Zlaté Moravce aj dotknuté obce a príslušný región je za severný variant. Severný variant nie je prekážkou rozvoja Zlatých Moraviec a Čiernych Kľačan. Požaduje väčšie priblíženie k ceste I/65. Napojenie tretej križovatky nie je v rozpore s normami. Perspektívne je možné napojiť cestu R1 na severný obchvat Zlatých Moraviec.

Poslanec za Mesto Zlaté Moravce uviedol, že vedenie cesty bolo prediskutované na viacerých sedeniach a na rôznych úrovniach a celkový výsledok je požiadavka vedenia R1 bližšie k ceste I/65.

Starosta obce Čierne Kľačany – je za severný obchvat Prílep.

Starosta obce Volkovce - cesta by zasiahla poľnohospodársku pôdu, rozdrobila by lány. Je za priblíženie R1 k ceste I/65.

Primátorka Zlatých Moraviec uviedla, že keď sú porovnateľné, treba vybrať taký, aby bol prijateľný pre občanov a pre región. Výber variantu sa vykonával dlhší čas a bolo vynaložené veľa úsilia, aby sa zjednotili subjekty na vedení R1 v severnom obchvate Prílep. Teraz je nemožné meniť stanovisko, a preto trvá na priblížení cesty R1 k I/65.

Zástupca VÚC - pôvodne zaujali stanovisko k južnému obchvatu Čiernych Kľačan, ale po získaných nových informácií a detailnejšom vysvetlení sa taktiež prikláňajú k severnému obchvatu Prílep.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Ako vyplýva zo správy o hodnotení, zápisov z verejných prerokovaní a z predložených stanovísk, navrhovaná činnosť bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie v posudzovanom úseku, pričom pôjde o rôzne druhy vplyvov rôznej závažnosti. Identifikované boli nasledovné vplyvy:

Vplyv na obyvateľstvo

Vplyvy na obyvateľstvo boli hodnotené na základe imisnej štúdie a hlukovej záťaže. V exponovanom území sa nachádza 24 obytných objektov, čo predstavuje 96 obyvateľov, ktorí sú vystavení vplyvom činnosti.

Vo vzdialenosti do 100 m od hodnotenej činnosti sa nachádzajú obytné objekty v obciach Horná Malanta (v km 0,070 a v km 0,370 – 3 objekty), Tesárske Mlyňany (v km 18,830 – 20 objektov), Olichov (v km 26,910 – 1 objekt).

Vplyv dopravných stavieb na obyvateľov je spojený s produkciou exhalátov a zvýšenou hladinou hluku. Negatívne vplyvy sa môžu prejavíť pri dlhodobých expozíciách obyvateľov pri prekročených hygienických a imisných limitoch.

Rozptylová štúdia potvrdila, že z hľadiska znečistenia ovzdušia je realizácia cesty R1 Malanta – Čaradice jednoznačne výhodnejšia v porovnaní s trasou cesty I/65.

V blízkosti navrhovanej rýchlostnej trasy R1 sa nachádza jeden obytný dom, ktorý by vzhľadom na imisné limity znečisťujúcich látok bol vystavený vyšším koncentráciám NO_x (viac ako $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). V ďalšej projektovej dokumentácii sa navrhne severnejšie umiestnenie trasy, čím budú účinky znečisťujúcich látok eliminované.

Z hlukovej štúdie vyplýva, že dôjde k minimálnemu prekročeniu prípustnej hladiny hluku v hodnotenom území v obciach Horná Malanta, Čeradice, Tesárske Mlyňany, Čierne Kľačany a Olíchov. Na elimináciu nepriaznivých účinkov sú navrhnuté stavebno-technické opatrenia (5 protihlukových stien).

Realizácia navrhovanej činnosti prináša narušenie pohody a kvality života obyvateľstva dotknutého územia. Doba obmedzenia bude dočasná a limitovaná po dobu výstavby.

Stavbou vznikne v krajine nový prvok, čím sa naruší estetika krajinného prostredia.

V konečnom dôsledku odľahčením súčasnej komunikácie I/65 sa celkovo zníži hluk a emisná záťaž v dotknutých obciach, čo bude mať v širšom zmysle pozitívny vplyv na pohodu a kvalitu života dotknutých obyvateľov.

Vplyv na horninové prostredie

Vplyvy na horninové prostredie sú jednoznačne dané technickým riešením a geologickými a hydrogeologickými pomermi v záujmovom území navrhovanej činnosti. Vzhľadom na parametre projektovaného diela a charakter prostredia sa nepredpokladajú žiadne výrazné vplyvy na horninové prostredie počas výstavby a prevádzky diela. Nepredpokladá sa vznik geodynamických javov.

Stavba je navrhovaná tak, aby v maximálnej možnej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia. V rámci ďalšej prípravy stavby je potrebné realizovať inžinierskogeologický prieskum a jeho výsledky zohľadniť v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

Na hodnotenom území sa nachádza chránené ložiskové územie lignitu Čeradice (v úseku 6,250 km – 14,120 km t.j. cca 7,87 km).

Investičné zámery v tomto území je možné realizovať len so súhlasom štátnej banskej a geologickej správy.

Pri realizácii násypov a výkopov je potrebné zohľadniť fyzikálno-mechanické parametre hornín získané inžinierskogeologickým prieskumom. Navrhované a vzniknuté svahy stabilizovať zatrávením, výsadbou kríkov, prípadne iným spôsobom.

Vplyv na ovzdušie, miestnu klímu a hlukovú situáciu

Znečistenie ovzdušia je negatívnym vplyvom spôsobeným škodlivinami z výfukových plynov motorových vozidiel a zvýšenou prašnosťou. Imisná situácia hodnoteného územia bola popísaná v Rozptylovej štúdii, z ktorej vyplýva, že najvyššie koncentrácie CO a NO_x sú lokalizované priamo na ceste. Izolínia krátkodobej koncentrácie NO_x (vyššej ako $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 19 až 45 m. V tejto zóne sa nachádza obytný dom v Tesárskych Mlyňanoch. Odklonom cesty severnejšie od tohto domu, dôjde k eliminácii negatívnych vplyvov znečisťujúcich látok.

Hlukové pomery územia boli posudzované v hlukovej štúdii a podľa nej budú najvyššie prípustné hodnoty hluku prekračované v niekoľkých obciach. Ako zmierňujúce opatrenia sú navrhované protihlukové steny, ktoré zabezpečia elimináciu nepriaznivého účinku hluku. Po realizácii týchto opatrení budú splnené hygienické limity podľa NV SR č. 40/2002 Z. z.

Vplyv na povrchovú vodu

Počas prevádzky budú vznikať odpadové dažďové vody, ktoré budú odvedené do kanalizácie a následne zaústené do recipientov. Ich špecifikácia bude upresnená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

V ochrannom pásme II. stupňa budú odpadové dažďové vody odvedené do sedimentačných nádrží a prečistené v lapačoch ropných látok a následne zaústené do recipientu.

Zraniteľnosť povrchových vôd je zvýšená v miestach križovania komunikácie s vodnými tokmi. Zvýšené riziko znečistenia vôd je možné predpokladať počas výstavby, kedy bude dochádzať k splaveniu rozrušenej zeminy, príp. kontaminácii vody v dôsledku úniku pohonných hmôt zo stavebných mechanizmov.

Intenzívnejšie znečistenie sa predpokladá v zimných a jarných mesiacoch, pri topení snehu a po intenzívnych zrážkach. Z dôvodu posypu vozovky môžu byť zvýšené hodnoty BSK₅, mineralizácie, obsahy dusičnanov, amoniaku, vápnika, mangánu, železa, chloridov, síranov, aniónových tenzidov, v prípade úniku ropných látok môžu byť prekročené limity organických polutantov (NEL).

Negatívny vplyv možno eliminovať vybudovaním cestnej kanalizácie, obmedzením posypu v kritických miestach, umiestnením zvodidiel, úpravou svahov a pod.

Vplyv na podzemnú vodu

Zraniteľnosť podzemnej vody závisí od priepustnosti a hrúbky pokryvných útvarov, hydrogeologických vlastností a pozície zvodneného kolektora a od úrovne hladiny podzemnej vody.

Znečisťovanie podzemných vôd môže byť spôsobené tiež posypovými látkami, havarijnými únikmi, emisiami z motorových vozidiel.

Technickými opatreniami je možné vylúčiť alebo minimalizovať negatívny vplyv činnosti na podzemné vodné zdroje (cestná kanalizácia, účinné čistenie odpadových vôd z cestnej kanalizácie, obmedzenie posypu v kritických miestach, umiestnenie zvodidiel, úprava svahov atď.

V prípade dopravnej nehody musí byť vypracovaný havarijný plán a záchranné vozidlá musia byť vybavené havarijným materiálom (absorbentmi).

Opatrenia na ochranu kvality podzemných vôd v ochrannom pásme II. stupňa vodárenských zdrojov podzemných vôd sú identické s opatreniami pre ochranu vôd povrchových (zberanie vôd z cestnej komunikácií a ich predčistenie pred vypustením do povrchového toku).

Vplyv na pôdu

Hlavným vplyvom je záber poľnohospodárskej pôdy. V etape výstavby sú vplyvy na pôdu dočasne spojené s nepredvídanými havarijnými situáciami. Tie môžu nastať aj v etape prevádzky. Zníženie výrobného plochy a tým zníženie poľnohospodárskej produkcie z dôvodov trvalého záberu, hlavne ornej pôdy, je najvýznamnejším priamym vplyvom nielen na poľnohospodársku výrobu, ale aj celkovú ochranu základného výrobného prostriedku. Z hľadiska ochrany PPF nie je dôležité, ktorý z variantov je najvhodnejší, pretože každý z variantov zahŕňa cca 100 ha trvalého záberu a desiatky hektárov dočasného záberu.

Vplyv na biotickú zložku

Výstavba rýchlostnej komunikácie je stavebnou činnosťou, ktorá si vyžaduje odstránenie vegetačného krytu v trase komunikácie. Ide o odstránenie rastlín, čo znemožní návrat k prirodzenej obnove.

Vplyv emisií z dopravy môže spôsobiť zakysľovanie vrchných vrstiev pôdy a to sa môže prejavíť redukciami druhov rastlín. Stavba si bude vyžadovať výrub drevín nachádzajúcich sa v hodnotenom území. Jedná sa najmä o sprievodnú zeleň komunikácií //65, III/0651, III/06434, III/0655, III/0654, III/51110 a brehový porast vodných tokov Štitársky kanál, Kadaň, Hostovský potok, Bocegaj, Drevenica, Čerešňový potok, Žitava. Širočina. Hraničný kanál a Bočovka.

Po ukončení stavebných prác bude okolie stavby upravené vegetačnými a sadovníckymi prácami. Navrhované sú nenáročné druhy drevín a krov domáceho pôvodu, doplnené druhmi schopnými znášať extrémne podmienky.

Vplyv na živočíšstvo

Vplyvy na živočíšstvo počas výstavby sú krátkodobé a čiastočne rušivé. Narušené sú migračné koridory, čo sťažuje pohyb živočíchov v teréne. Rýchlostná cesta môže byť stresujúca i pre preletajúce vtáky.

Počas prevádzky môže dochádzať ku kolíznym situáciám živočíchov s dopravnými prostriedkami v miestach stretu cestnej komunikácie s migračnými koridormi. Navrhnuté je zachovanie prirodzených migračných koridorov živočíchov, ktoré budú riešené dostatočne vysokým a širokým premostením.

Navrhovaná cestná komunikácia prechádza poľovnými revírmi, čím môže dôjsť k presunu poľovnej zveri do vzdialenejších revírov.

Vplyvy na krajinu

V prevažnej miere trasa rýchlostnej komunikácie prechádza intenzívne využívanou poľnohospodárskou krajinou, delenou povrchovými tokmi lemovanými zeleňou a komunikáciami I. až III. kategórie s lemovanou líniovou cestnou zeleňou. Najväčším zásahom do krajiny počas výstavby je vedenie trasy v záreze, na vysokých násypoch a výstavba mostných objektov, vznik stavebných dvorov a vybudovanie prístupových komunikácií.

Trasa navrhovanej rýchlostnej cesty vedie ochranným pásmom vojenského objektu. Jedná sa o most, ktorý premostňuje vodný tok Žitava. Tento bude nahradený novým premostňovacím objektom.

Ďalším ochranným pásmom, ktorým prechádza rýchlostná komunikácia je ochranné pásmo II. stupňa vodárenských zdrojov Zlaté Moravce a Čierne Kľačany. Vplyvom posypových materiálov, prípadne vplyvom havárií môžu byť ohrozené povrchové a podzemné vody. V správe o hodnotení sú navrhnuté opatrenia na elimináciu tohto negatívneho vplyvu (cestná kanalizácia, sedimentačné nádrže, prečistenie znečistených dažďových vôd).

Ďalšie chránené územie, ktorým prechádza navrhovaná trasa cestnej komunikácie je chránené ložiskové územie Čeladice, kde nie je možné zriaďovať stavby a zariadenia, ktoré nesúvisia s dobývaním výhradného ložiska mimo intravilánu obce bez súhlasu obvodného banského úradu.

Pri projektovaní technického diela je potrebné zohľadniť ochranné pásma nadzemných a podzemných vedení, ktorými navrhovaná trasa prechádza.

Nepriaznivým vplyvom môže byť aj vnímanie navrhovaného diela ako cudzorodého prvku v krajine a narušenie scenérie.

Realizácia činnosti bude mať však pozitívny vplyv pre obyvateľstvo (rozvoj cestovného ruchu, zlepšenie dopravného systému) a je v súlade s ÚPN VÚC Nitra.

Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

Trasa rýchlostnej cesty R1 sa nedotýka žiadnych kultúrnych a historických pamiatok, paleontologických a archeologických nálezísk.

Z vplyvov na poľnohospodárstvo najvýznamnejším vplyvom je zníženie produkcie z dôvodov trvalých záberov PPF, ako aj dočasných záberov počas stavebných prác.

K zníženiu hodnoty poľnohospodárskej produkcie dôjde vplyvom výkopových stavebných prác, pri prejazde ťažkých vozidiel, vplyvom možného znečistenia pôdy pohonnými hmotami zo stavebných mechanizmov atď. Navrhované je maximálne možné využívanie existujúcich cestných komunikácií.

Počas prevádzky môže dôjsť k zníženiu kvality poľnohospodárskych plodín v blízkosti cesty, resp. ku kontaminácii okolitých pôd. Realizáciou činnosti dôjde k rozdrobeniu honov, čo bude mať za následok reorganizáciu poľnohospodárskej výroby.

Rýchlostná komunikácia neprichádza do konfliktu so žiadnym priemyselným areálom. Výstavba komunikácie môže podporiť vznik ekonomických aktivít v území, skvalitnenie dopravnej situácie, čo bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu, služieb, rekreáciu a cestovný ruch v posudzovanom území.

Negatívnym vplyvom na infraštruktúru bude etapa výstavby s obmedzením dopravného systému, zvýšeným pohybom ťažkých mechanizmov, záťaž zvýšením hluku a prašnosťou počas výkopových a búracích prác.

Vyvolanými investíciami budú prekládky podzemných a nadzemných inžinierskych sietí, ktoré nebudú mať trvalý negatívny vplyv na životné prostredie.

Vplyvy presahujúce štátne hranice SR

Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie nepresahujú hranice Slovenskej republiky.

V. ZÁVERY

1. Závorečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov komplexného posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa zákona

sa odporúča

realizácia navrhovanej činnosti „Cesta R1 Malanta - Čaradice“, za podmienok dodržania opatrení uvedených bode V/3 tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti a vecné pripomienky, ktoré sa v procese posudzovania vyskytli, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčaný variant

Na realizáciu sa odporúča

- v km 0,00 – 3,5 zelený variant (napojenie južného obchvatu Nitry),
- v km 3,5 – cca 20,0 červený variant (prípadne jeho modifikácie),
- v km cca 20,0 – koniec úseku severný obchvat Čiernych Kľačian - posun trasy severne od Prílepu, podľa možnosti čo najbližšie k existujúcej ceste I/65.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

1. Zrealizovať inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum, na základe jeho výsledkov upresniť technické a prevádzkové parametre navrhovanej činnosti.
2. Vybranú trasu zosúladiť s ÚPN obcí vypracovaním ich zmien a doplnkov.
3. Navrhnuť opatrenia na minimalizáciu záberov pôdy (sklony svahov navrhnuť na základe výpočtu ich stability).
4. Na základe inžinierskogeologického prieskumu navrhnuť zloženie zemného telesa komunikácie, najmä násypov, s maximálnym využitím výkopových zemín z vlastnej stavby.
5. Vypracovať „Projekt organizácie výstavby“ ktorý bude platiť počas výstavby pre jednotlivé lokality zasiahnuté výstavbou komunikácie a predložiť ho na schválenie príslušnému orgánu štátnej správy.
6. Zabezpečiť posúdenie násypov, zárezov a výkopov z hľadiska ich stability.
7. Upresniť zdroje a podmienky odberov pitnej a úžitkovej vody počas výstavby.
8. Zabezpečiť lokalizáciu stavebných dvorov na environmentálne vhodných lokalitách. Doriešiť umiestnenie stavebného dvora pri OMV v km cca 27,0.
9. Dodržať lokalizáciu mimoúrovňovej križovatky Selenec v mieste napojenia na cestu I/51 a na južný obchvat.
10. Doriešiť umiestnenie mimoúrovňovej križovatky, podľa schváleného ÚPN Mesta Nitra na trase juhovýchodného obchvatu (V4).
11. Zabezpečiť prepojenie na štátnu cestu I/64 v trase južného obchvatu mesta Nitra (smer Komjatice).
12. Posunúť trasu ďalej (severnejšie) od Čiernych Kľačian -Prílep.
13. Riešiť odsun trasy rýchlostnej cesty v úseku medzi obcami Beladice a Tesárske Mlyňany severne od existujúcej cesty tak, aby viedla mimo cesty I/65.
14. Riešiť zmenu trasy na k. ú. obci Volkovce, miestna časť Oľchov (zmena križovatky).

15. Zachovať v pôvodnom stave poľnú cestu (Čaradice), hoci nie je zakreslená v katastrálnej mape, vedúcu k pozemkom občanov (orná pôda, záhrady). Cesta vedie vedľa vodojemu a využíva sa ako prístupová komunikácia pre poľnohospodárske mechanizmy a ich prístup k pozemkom.
16. Zachovať prírodný (neudržiavaný) rybníček tesne pri podjazde cca 200 m od vodárne v Čaradiciach.
17. Počas výstavby zabezpečiť, aby stavba neohrozovala a nezasahovala do žiadneho chráneného územia.
18. viesť komunikáciu mimo PHO vodných zdrojov pre Zlaté Moravce a Čierne Kľačany,
19. Navrhnuť protiexhalačnú a protieróznú ochranu bezprostredného okolia komunikácie výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch cestného telesa (násypy, zárezy, križovatky, prechod cesty cez zastavané územie).
20. Navrhnuť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov a brehových porastov pri povrchových tokoch s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu pri použití vhodných drevín do daného prostredia, t. j. využiť predovšetkým geograficky pôvodné a tradičné druhy drevín (vyľúčiť výsadbu inváznych druhov).
21. Pri výsadbe drevín v rámci vegetačných úprav pri rýchlostnej ceste R1 výber druhovej skladby konzultovať v čiastkových projektoch podľa lokalizácie s pracovníkmi štátnej ochrany prírody.
22. Zachovať malé remízky, vyskytujúce sa v tomto území, ktoré sú súčasťou ekostabilizačných prvkov krajiny, dôležitých pre migráciu zveri.
23. Zohľadniť pripomienku poľovníckeho združenia v obci Čaradice, ktoré žiada vybudovať premostenie ponad cestu cca 200 m od podjazdu na Horné lúky, aby sa pre zvýšenie bezpečnosti zabránilo kolízii zveri s automobilmi.
24. Vypracovať havarijný plán a schváliť ho SIŽP, Inšpektorátom životného prostredia Bratislava, odborom inšpekcie ochrany vôd.
25. Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd.
26. Navrhnuť mimostaveniskové trasy prepravy materiálov tak, aby vplyvy na obyvateľstvo boli minimálne t.j. lokalizovať ich čo najviac mimo zastavané územie, pravidelne čistiť a udržiavať miestne komunikácie využívané počas výstavby a prejednať a odsúhlasiť trasy so zástupcami dotknutých obcí.
27. V prípade využívania komunikácií v zastavanej zóne urobiť potrebné opatrenia na minimalizáciu negatívnych vplyvov, ako sú napr. znížená rýchlosť, oprava vozovky, čistenie komunikácie atď.
28. Plán dopravy stavebného materiálu odsúhlasiť s dotknutými obcami.
29. Zabezpečiť majetkovo-právne vysporiadanie k nehnuteľnostiam v území navrhovanej trasy komunikácie podľa platnej legislatívy.
30. Realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia.
31. Vypracovať imisnú štúdiu podľa platných predpisov v oblasti ochrany ovzdušia vrátane zhodnotenia koncentrácií benzénu a jeho vplyv na zdravie človeka a životné prostredie.
32. Počas výstavby vykonať opatrenia proti pôsobeniu hluku, emisií a prachu v blízkosti zástavby.

33. V dokumentácii pre územné konanie uviesť miesta a orientačne dĺžku a výšku protihlukových stien.
34. V dokumentácii pre stavebné konanie na základe aktuálnej hlukovej štúdie uviesť miesta, dĺžku a výšku protihlukových stien.
35. V prípade prekročenia hlukovej hladiny podľa NV SR č. 40/2002 Z. z., zistenej monitoringom v okolí cesty, eliminovať hluk následnou výstavbou protihlukových stien, prípadne ďalšími opatreniami.
36. V súvislosti s ochranou vôd dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do povrchových a podzemných vôd.
37. Pri projektovaní zohľadniť ochranné pásma nadzemných a podzemných vedení.
38. V chránenom ložiskovom území Čaradice nie je možné zriaďovať stavby a zariadenia, ktoré nesúvisia s dobývaním výhradného ložiska bez súhlasu obvodného banského úradu.
39. Dopracovať osadenie odlučovačov ropných látok a sedimentačných nádrží v úseku prechádzajúcom ochranným pásmom II. stupňa vodného zdroja.
40. Dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov.
41. Pred výstavbou odstrániť len v nevyhnutnom rozsahu dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase vedenia komunikácie a výrub uskutočniť v mimovegetačnom a mimohniezdnom období.
42. Ornicu z trasy komunikácie odstrániť, počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy, resp. podľa rozhodnutia orgánu ochrany pôdy.
43. Po ukončení prác spojených s výstavbou okamžite pristúpiť k rekultivačným a revitalizačným prácam.
44. Na elimináciu vplyvu vibrácií z dopravy ťažkých stavebných mechanizmov po tzv. dopravných stavebných trasách dočasne obmedziť rýchlosť v dotknutých úsekoch.
45. V prípade používania miestnych komunikácií na staveniskovú dopravu, vypracovať projekt dočasnej dopravnej obsluhy územia.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 20 zákona v súčinnosti s MDPT na základe všetkých dostupných podkladov, zámeru, stanovísk dotknutých subjektov, výsledkov z verejných prerokovaní a odborného posudku. MŽP SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne alebo ústne, MŽP SR prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom zámeru, s niektorými spracovateľmi čiastkových úsekov zámeru a spracovateľom posudku. Opodstatnené pripomienky sa premietli do návrhu opatrení.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe nasledujúcich podkladov:

- 1) Správa o hodnotení „Cesta R1 Malanta - Čaradice“, EKOJET spol. s r.o., Tomášikova 31, 821 02 Bratislava, február 2004.
- 2) Stanoviská k správe o hodnotení.
- 3) Zápisnice z verejných prerokovaní dotknutých orgánov a obcí.
- 4) Technická štúdiá „Cesta I/65 Nitra - Čaradice“, Dopravoprojekt a.s. Bratislava, stredisko Zvolen, marec 1998.
- 5) Inžiniersko-technická pomoc „R1 Malanta - Čaradice“, Dopravoprojekt a.s. Bratislava, stredisko Zvolen, december 2002.

Posudzovali sa varianty zelený a červený. V prípade červeného variantu v úseku 1,25 km sa prejavila vyššia hodnota nepriaznivého vplyvu z dôvodu križovania rýchlostnej cesty

s vodným tokom Štitársky kanál, ktorý je zaradený do ÚSES. V prípade zeleného variantu sú všetky úseky homogénne a majú približne rovnaký vplyv na okolie. Zelený variant je priamym napojením na pripravovaný južný variant obchvatu Nítry.

Realizácia navrhovanej činnosti súvisí s nevratnými zásahmi do životného prostredia. Za predpokladu, že budú realizované navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie, je možné znížiť očakávané negatívne vplyvy počas výstavby i prevádzky technického diela.

Z hľadiska posúdenia všetkých predpokladaných vplyvov na životné prostredie vychádzajú ako environmentálne prijateľné a realizovateľné obidva predložené varianty. Realizácia navrhovanej činnosti bude prínosom pre dotknuté obce, zabezpečí sa rozvoj regiónu, zlepši sa životné prostredie v okolí existujúcej cesty I/65, ktorá je v súčasnosti intenzívne zaťažovaná.

Navrhovaná činnosť neprechádza cez žiadne chránené územia prírody a krajiny, a preto vplyv na biotu je primeraný charakteru navrhovanej činnosti.

Vplyv na pôdu je u obidvoch variantoch približne rovnaký, vždy ide o trvalý záber poľnohospodárskej pôdy.

Vplyv na obyvateľstvo bol zistený v kritériách hluk, a zásah do urbanizovaného prostredia obcí, najmä v Čiernych Kľačanoch. Z toho dôvodu bolo v opatreniach určené podrobnejšie špecifikovanie umiestnenia protihlukových stien a ďalších opatrení na zníženie hluku a celkový odklon trasy severne od Prílep v Čiernych Kľačanoch.

Správa o hodnotení preukázala, že navrhovaná rýchlostná cesta R1 z hľadiska prírodných podmienok je optimálna a predstavuje kompromis technického a environmentálneho riešenia. Navrhované technické a ostatné opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov budú podrobnejšie rozpracované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

V stanoviskách sa dotknuté subjekty k realizácii výstavby rýchlostnej komunikácie vyjadrovali konštruktívne a celkove hodnotili navrhovanú činnosť kladne. Ich pripomienky sú zohľadnené v bode V.3 záverečného stanoviska. Petícia občanov z Čiernych Kľačian bola zohľadnená v návrhu variantu, ostatné opodstatnené pripomienky sú zohľadnené v návrhu opatrení.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Na základe ustanovení § 36 ods. 1 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie. Za týmto účelom je potrebné vypracovať „Program monitorovania“ pred a počas výstavby a prevádzky rýchlostnej komunikácie

Obsahom programu monitorovania by mal byť:

- 1) Monitoring povrchových vôd – sledovať prietoky a kvalitu povrchových vôd v tokoch vo vybratých ukazovateľoch vody, najmä v miestach vyústenia odpadovej dažďovej vody (nad a pod vyústením do povrchového toku).
- 2) Monitoring podzemnej vody – v oblastiach ochranného pásma II. stupňa vodných zdrojov Čierne Kľačany a Zlaté Moravce, ktorými bude navrhovaná rýchlostná komunikácia R1 prechádzať.
- 3) Monitoring dopravy – monitoring dopadu prevádzky rýchlostnej komunikácie R1 na intenzitu a kvalitu dopravy na okolitých komunikáciách, i na samotnej rýchlostnej ceste.
- 4) Monitoring hluku – počas prevádzky monitorovať oblasť v blízkosti dotknutých obcí (Horná Malanta, Čeladice, Tesárske Mlyňany, Čierne Kľačany a Olíchov).
- 5) Monitoring rozptylovej situácie – počas prevádzky monitorovať koncentráciu škodlivín v priaznivých a nepriaznivých rozptylových podmienkach v blízkosti obce Tesárske Mlyňany.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí podľa § 36 zákona určí povoľujúci orgán pri povoľovaní činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na záverečné stanovisko.

Ak sa na základe priebežného vyhodnocovania výsledkov monitorovania zistí, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú horšie, ako uvádza správa o hodnotení, je podľa § 36 ods. 3 zákona ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. **Spracovatelia záverečného stanoviska**
Ministerstvo životného prostredia SR
odbor posudzovania vplyvov na ŽP
Ing. Milan Luciak



Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
odbor cestnej infraštruktúry
Ing. Marián Miškovič,
riaditeľ odboru



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
01005 BRATISLAVA
-10-

3. **Dátum vydania záverečného stanoviska:**
17. 2. 2006