

***Rýchlostná cesta R1
Nitra - Malanta***

POSUDOK

***na Správu o hodnotení vplyvov
na životné prostredie***

Bratislava, december 2002

Obsah:

Posudok

1. Úvod
2. Úplnosť správy o hodnotení
3. Stanoviská podľa § 18 tohto zákona
4. Úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia
5. Použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií
6. Návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia
7. Varianty riešení činností
8. Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností
9. Záver

Návrh záverečného stanoviska

- I. Základné údaje o navrhovateľovi
- II. Základné údaje o zámere
- III. Opis priebehu posudzovania
- IV. Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti
- V. Závery
 1. Záverečné stanovisko k činnosti
 2. Odporúčaný variant
 3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti
 4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa § 18 tohto zákona
 5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy
- VI. Potvrdenie správnosti údajov

RÝCHLOSTNÁ CESTA R1 NITRA - MALANTA

POSUDOK NA SPRÁVU O HODNOTENÍ VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Navrhovateľ zámeru: Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava
Spracovateľ Technickej štúdie: Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2-4, 832 03 Bratislava
Spracovateľ Správy o hodnotení vplyvov: EKOPED, Štefánikova 32, 010 01 Žilina
Spracovateľ posudku: RNDr. Ivan Jakubis, evidovaný ako odborne spôsobilá osoba pod č. 203/97-OPV.
Dátum vyhotovenia posudku: december 2002

1. ÚVOD

Posudzovaná "Správa o hodnotení vplyvov Rýchlostnej cesty R1 Nitra - Malanta" (ďalej len Správa) bola vypracovaná na základe rozsahu hodnotenia a prílohy č. 3 zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len Zákon).

Vypracovaniu Správy predchádzalo hodnotenie Zámeru Cesty I/65 Nitra – Čaradice podľa citovaného zákona. Rozsah hodnotenia k predmetnej činnosti vydalo Ministerstvo životného prostredia SR dňa 4.9.1998. Pre ďalšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti sa úsek Nitra – Čaradice rozdelil na dva úseky, a to úsek Nitra – Malanta a úsek Malanta – Čaradice. Pre posudzovaný úsek Nitra – Malanta Ministerstvo životného prostredia SR stanovilo rozsah hodnotenia s nasledovnými variantami:

1. juhovýchodný, juhozápadný obchvat Nitry (v zastavanej časti územia uvažovať s premostením)
2. tunelový spôsob prechodu diaľnice zastavaným územím popod vrch Zobor s možným napojením ciest I/51 a I/64 na diaľnicu
3. v zastavanom území mesta Nitra viesť diaľnicu pod terénom v úseku existujúcej cesty I/65 s jej zachovaním (od km 0,000 až 2,500 s možným napojením ciest I/51 a I/64 na diaľnicu)
4. ďalšie vhodné varianty

Rozsah hodnotenia pre stanovené varianty bol špecifikovaný všeobecnými podmienkami a špecifickými požiadavkami.

Vo všeobecných podmienkach je uvedené:

1. vzhľadom na povahu a rozsah navrhovanej činnosti a vzhľadom na miesto výstavby a prevádzky komunikácie je potrebné, aby správa o hodnotení obsahovala vypracovanie údajov podľa položiek prílohy č.3 zákona primerane k charakteru plánovanej činnosti
2. posudzujúci orgán nestanovuje časový harmonogram vypracovania správy o hodnotení a nemá špecifické požiadavky limitujúce časový rozsah
3. navrhovateľ doručí posudzujúcemu orgánu potrebný počet kompletných vyhotovení správy o hodnotení

V špecifických požiadavkách je uvedené:

Z pripomienok subjektov procesu posudzovania ďalej vyplynula potreba podrobnejšieho rozpracovania nasledujúcich bodov:

1. vypracovať hlučnosť štúdiu pre lokality, ktoré sú v dotyku s diaľnicou
2. vypracovať návrh protihlukových opatrení (dĺžka, výška, použitý materiál, estetické riešenie a pod.)
3. vyhodnotiť účinnosť navrhovaných opatrení protihlukovými stenami
4. rozpracovať vplyv diaľnice na socioekonomické zložky ako demografia, sídla, priemysel, cestovný ruch v dotknutom území
5. popísať spôsob likvidácie odpadov vzniknutých počas výstavby diaľnice
6. vykonať vizuálne pohľady (fotomontáže, počítačová grafika, kresby) mimoúrovňového vedenia diaľnice, križovatiek v krajine a priestore

7. v prípade predpokladaného porušenia alebo likvidácie biotopu v území navrhnúť náhradný biotop a podmienky pre jeho zriadenie
8. podrobnejšie popísať riešenie prechodov cez a popod teleso diaľnice pre migrujúcu zver (napr. prechod obojživelníkov)
9. použiť najmenej dve metódy na určenie výsledného vplyvu diaľnice na životné prostredie
10. pre fázu výstavby diaľnice vytipovať lokality pre stavebné dvory
11. vytipovať miesta, ktoré by nemali byť dotknuté počas výstavby a prevádzky diaľnice a hľadiska environmentálnej vhodnosti
12. navrhnúť spôsob revitalizácie prostredia zmeneného výstavbou diaľnice
13. pre verejné prerokovanie pripraviť názorné zobrazenia vedenia diaľnice najmä v prípade obcí
14. vypracovať emisnú štúdiu z prevádzky diaľnice na najbližšie okolie
15. vypracovať odporúčenia na umiestnenie a zloženie ochranných zelených pásov pozdĺž diaľnice
16. využívať konzultácie a poznatky pracovníkov na OÚ odbor ŽP, SAŽP a miestnych znalcov
17. navrhnúť už v štádiu spracovania správy o hodnotení návrh na zriadenie systému monitorovania (najmä hluku) v danom území pre sledovanie vplyvov cesty na životné prostredie
18. podrobnejšie vyčíslenie vyvolaných investícií na ekologické opatrenia a vyvolaných investícií
19. v správe o hodnotení preukázať kvantifikáciu nákladov na revitalizáciu poškodeného územia výstavbou cesty
20. zapracovať ostatné dielčie pripomienky zo stanovísk došlých k Zámeru
21. zvlášť kolízne miesta vedenia cesty so zvlášť citlivým prírodným, priemyselným a pod. prostredím mapove vyhodnotiť v podrobnejších merítkach
22. doplniť hodnotenie horninového prostredia o inžinierskogeologické výsledky mapovacích prác geologických faktorov životného prostredia – geobariér a geopotenciálov
23. podrobnejšie zdokumentovať vplyv polohy cesty na chránené ložiskové územie Čeladice
24. podrobnejšie zdokumentovať vplyv cesty na obec Pohranice a na biocentrum v k.ú. Pohranice
25. podrobnejšie zdokumentovať vplyv cesty na vodné zdroje dotknutých obcí
26. podrobnejšie zhodnotiť strety záujmov vedenia cesty s lokalitami, v ktorých sa nachádzajú vojenské objekty
27. v mapovej dokumentácii zakresliť trasy, kadiaľ sa bude môcť dostať poľnohospodárska technika na polia v danom katastri obce

Technický popis stavby.

Rýchlostná cesta R1 v úseku Nitra – Malanta je navrhovaná v dvoch základných koridoroch a v piatich variantoch.

Tzv. severný koridor nadväzuje na už sprevádzkovaný úsek severného obchvatu mesta Nitra, ktorý bol sprevádzkovaný v r. 1985 v kategórii S22,5/100. Koniec obchvatu je situovaný v intraviláne mesta v križovatke Zobor (Chrenovská – Mostná – Dobšinského ul.). Začiatok navrhovanej stavebnej úpravy cesty R1 je situovaný v križovatke Dražovce pred ukončením obchvatu. Koniec koridoru bol stanovený južne od obce Pohranice. V severnom koridore sú navrhované varianty č. 1,2,3 a 5. Varianty prechádzajú katastrálnymi územiami Zobor, Nitrianske Hrnčiarovce, Chrenová a Pohranice.

Tzv. južný koridor začína križovatkou Lehota a končí južne od obce Pohranice. Cesta je vedená v jednom variante (variant č. 4) cez katastrálne územia Lehota, Kynek, Nitra I., Nitra II., Horné Krškany, Veľké Janíkovce, Chrenová, Nitrianske Hrnčiarovce a Pohranice.

Posudzované sú nasledovné varianty rýchlostnej cesty R1:

V1 – červený - stavebná dĺžka 9266 m, celková posudzovaná dĺžka 15276 m

V2 – modrý - stavebná dĺžka 8043 m, celková posudzovaná dĺžka 15645 m

V3 – fialový - stavebná dĺžka 8045 m, celková posudzovaná dĺžka 15647 m

V4 – zelený - stavebná dĺžka 17349 m, celková posudzovaná dĺžka 17349 m

V5 – hnedý - stavebná dĺžka 8018 m, celková posudzovaná dĺžka 15620 m.

Rýchlostná cesta R1 je navrhovaná v kategórii RC 22,5/100,80. Základné údaje o posudzovaných variantoch sú uvedené v tabuľke č. 1, v ďalšom texte je podaný popis trasy a hlavných stavebných objektov pre všetky varianty.

Tab. č. 1 - Základné údaje o jednotlivých variantoch rýchlostnej cesty R1

Položka	M.j.	V1	V2	V3	V4	V5
Navrhovaná stavebná dĺžka trasy	m	9266	8043	8045	17349	8018
Celková posudzovaná dĺžka trasy	m	15276	15645	15647	17349	15620
Min. polomer smerového oblúka	m	1500	500	560	1100	450
Maximálny pozdĺžny sklon	%	3,54	4,50	3,54	4,50	3,54

Položka	M.j.	V1	V2	V3	V4	V5
Priemerný pozdĺžny sklon	%	1,566	1,564	1,617	1,575	1,581
Dĺžka prídavných stúpacích pruhov	m	0	0	0	1775	0
Mimoúrovňové križovatky	ks	3	3	3	4	3
Dĺžka tunelového objektu	m	2620	845	996	0	1117
Počet / dĺžka mostných objektov na R1	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
Plocha mostných objektov	m ²	7881	14422	15286	36628	14890
Dĺžka oporných múrov	m	81	225	225	125	225
Dĺžka zárubňových múrov	m	600	696	600	2172	600
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 spolu	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
Bilancia násypov	tis. m ³	489,262	565,143	521,411	948,131	514,086
Bilancia výkopov	tis. m ³	1093,860	695,431	828,794	2237,400	847,991
Výkopy z tunelov	tis. 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
Celkové náklady stavby s DPH	mil. Sk	8301,4	3950,5	4312,6	5252,4	4651,9
Návratnosť investície	roky	13,24	7,64	8,24	11,95	8,98
Stupeň výnosnosti	%	7,05	12,82	11,96	7,98	10,95

Základný popis posudzovaných variantov.

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 Nápravnovýchovného zariadenia v miestnej časti Chrenová a pokračuje v okolí Hornej Malanty k obci Pohranice, kde je južne od obce ukončený s výhľadovým pokračovaním podľa technickej štúdie z r. 1998.

Celková stavebná dĺžka variantu je 9,266 km. Smerovo je variant tvorený štyrmi oblúkmi o polomeroch R=1500-3000 m s prechodnicami L=210-700 m. Výškové vedenie je navrhnuté v pozdĺžnom sklone 0,3-3,54 %. Súčasťou variantu sú nasledovné mimoúrovňové križovatky:

- o Dražovce – km 0,697 – trojlístková križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64 a vstupu do Nitry od Bratislavy
- o Chrenová – km 4,229 – trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64, III/0651, III/06433 a vstupu do Nitry od Banskej Bystrice
- o Malanta – km 6,572 - trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestou I/65.

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
-6.01	0	6.01	existujúca cesta I/51 úsek križ. Lehota - križ. Dražovce
0.00	0.30	0.30	trasa v úrovni terénu, most nad potokom Dobrotka
0.30	0.55	0.25	zárez hl. do 6 m, začiatok križovatky
			zárez 6-11 m, križovatka Dražovce, úprava cesty I/64 s mostom nad
0.55	0.91	0.36	R1
0.91	3.25	2.34	razený tunel, výška nadložia 11-37 m
3.25	3.45	0.20	hĺbený tunel - výška nadložia 8-15 m
3.45	4.35	0.90	zárez hl. 2-8 m, križovatka Chrenová s pripojeniami

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
4.35	5.70	1.35	trasa v úrovni terénu, úprava cesty III/0651 s mostom nad R1
5.70	6.10	0.40	nízky násyp do 1.5 m, most nad potokom Selenec
6.10	6.20	0.10	terén a plytký zárez
6.20	6.35	0.15	zárez 2-3.5 m
6.35	6.87	0.52	násypy v. do 8 m, križovatka Malanta, mosty nad Štitárskym potokom a vetvou križovatky
6.87	7.80	0.93	zárez 2-7 m
7.80	8.05	0.25	plytký zárez a nízky násyp
8.05	8.58	0.53	vysoké násypy (priem. 7-12 m), úprava cesty III/0651, most nad cestou III/06434 a most nad potokom Kadaň
8.58	8.62	0.04	prechod z násypu do zárezu
8.62	9.10	0.48	hlboký zárez (priem. 8-15 m), úprava cesty III/0655 s mostom nad R1
9.10	9.20	0.10	prechod zo zárezu do násypu (do 2 m)
9.20	9.27	0.07	prechod do vyššieho násypu (do 8 m)

V2 – modrý variant

Variant vychádza z pôvodnej dopravnej koncepcie mesta Nitra (podľa ÚPN SÚ z. r. 1976) a využíva v maximálne 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 1.

Celková stavebná dĺžka variantu je 8,043 km. Smerovo je variant tvorený šiestimi oblúkmi o polomeroch $R=450-2800$ m s prechodnicami $L=150-700$ m. Výškové vedenie je navrhnuté v pozdĺžnom sklone 0,13-4,8 %. Súčasťou variantu sú nasledovné mimoúrovňové križovatky:

- Zobor – km 0,650 – križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64 a vstupu do Nítry od Bratislavy (na ulice Mostná a Dobšinského)
- Chrenová – km 3,000 – trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64, III/0651, III/06433 a vstupu do Nítry od Banskej Bystrice (totožná s variantom 1)
- Malanta – km 5,349 - trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestou I/65 (totožná s variantom 1)

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
-7.6	0	7.60	existujúca cesta I/51 úsek križ. Lehota - križ. Zobor
0.00	0.32	0.32	trasa v úrovni terénu
0.32	0.55	0.23	násyp v. do 7-8 m
0.55	1.02	0.47	most nad cestou I/51 v križovatke Zobor výšky 8-10 m
1.02	1.12	0.10	násyp, v. do 5-6 m
1.12	1.17	0.05	prechod násyp - zárez
1.17	1.22	0.05	zárez hĺ. do 6-7 m
1.22	2.05	0.83	tunel hĺbený, výška nadložia 6-11 m
2.05	2.20	0.15	zárez 3-7 m, križovatka Chrenová s pripojeniami
2.20	2.32	0.12	plytký zárez 1-3 m, križovatka Chrenová s pripojeniami
2.32	3.10	0.78	trasa v úrovni terénu
3.10	3.40	0.30	nízky násyp do 2 m, malý most
3.40	4.48	1.08	trasa v úrovni terénu, úprava cesty III/0651 s mostom nad R1
4.48	4.88	0.40	nízky násyp do 1.5 m, most nad potokom Selenec
4.88	4.98	0.10	terén a plytký zárez
4.98	5.13	0.15	zárez 2-3.5 m
5.13	5.65	0.52	násypy v. do 8 m, križovatka Malanta, mosty nad Štitárskym potokom a vetvou križovatky
5.65	6.58	0.93	zárez 2-7 m
6.58	6.83	0.25	plytký zárez a nízky násyp
6.83	7.35	0.52	vysoké násypy (priem. 7-12 m), úprava cesty III/0651, most nad cestou

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
			III/06434 a most nad potokom Kadaň
7.35	7.39	0.04	prechod z násypu do zárezu
7.39	7.87	0.48	hlboký zárez (priem. 8-15 m), úprava cesty III/0655 s mostom nad R1
7.87	7.97	0.10	prechod zo zárezu do násypu (do 2 m)
7.97	8.04	0.07	prechod do vyššieho násypu (do 8 m)

V3 – fialový variant

Variant je kombináciou variantov 1 a 2, pre hĺbený tunel využíva priestor kasární.

Začiatok variantu je situovaný do rovnakého bodu ako variant 2 – 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, ďalej trasa pokračuje súhlasne s variantom 1.

Celková stavebná dĺžka variantu je 8,045 km. Smerovo je variant tvorený piatimi oblúkmi o polomeroch R=560-3000 m s prechodnicami L=132-700 m. Výškové vedenie je navrhnuté v pozdĺžnom sklone 0,13-3,54 %. Súčasťou variantu sú nasledovné mimoúrovňové križovatky:

- Zobor – km 0,650 – križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64 a vstupe do Nitry od Bratislavy (totožná s variantom 2)
- Chrenová – km 3,000 – trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64, III/0651, III/06433 a vstupe do Nitry od Banskej Bystrice (totožná s variantmi 1 a 2)
- Malanta – km 5,356 - trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestou I/65 (totožná s variantmi 1 a 2).

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
-7.6	0	7.60	existujúca cesta I/51 úsek križ. Lehota - križ. Zobor
0.00	0.32	0.32	trasa v úrovni terénu
0.32	0.55	0.23	násyp v. do 7-8 m
0.55	1.02	0.47	most nad cestou I/51 v križovatke Zobor výšky 8-10 m
1.02	1.12	0.10	násyp, v. do 5-6 m
1.12	1.18	0.06	prechod násyp - zárez
1.18	1.30	0.12	zárez hl. do 5 m
1.30	2.30	1.00	tunel hĺbený, výška nadložia 2-10 m
2.30	2.34	0.04	prechod zárez - násyp
2.34	2.55	0.21	násypy do 6 m, most nad cestou, križovatka Chrenová s pripojeniami
2.55	2.70	0.15	nízky násyp / plytký zárez do 1 m, križovatka Chrenová s pripojeniami
2.70	3.10	0.40	plytký zárez do 2.5-3 m
3.10	3.20	0.10	prechod zárez - násyp
3.20	3.40	0.20	nízky násyp do 1 m
3.40	4.48	1.08	trasa v úrovni terénu, , úprava cesty III/0651 s mostom nad R1
4.48	4.88	0.40	nízky násyp do 1.5 m, most nad potokom Selenec
4.88	4.98	0.10	terén a plytký zárez
4.98	5.13	0.15	zárez 2-3.5 m
			násypy v. do 8 m, križovatka Malanta, mosty nad Štitárskym potokom
5.13	5.65	0.52	a vetvou križovatky
5.65	6.58	0.93	zárez 2-7 m
6.58	6.83	0.25	plytký zárez a nízky násyp
			vysoké násypy (priem. 7-12 m), úprava cesty III/0651, most nad cestou
6.83	7.36	0.53	III/06434 a most nad potokom Kadaň
7.36	7.40	0.04	prechod z násypu do zárezu
7.40	7.88	0.48	hlboký zárez (priem. 8-15 m), úprava cesty III/0655 s mostom nad R1
7.88	7.98	0.10	prechod zo zárez do násypu (do 2 m)
7.98	8.05	0.07	prechod do vyššieho násypu (do 8 m)

V4 – zelený variant

Variant je vedený v súlade s novým územným plánom mesta Nitra južným obchvatom mesta. Nevyžaduje budovanie tunela, avšak navrhovaná je 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 Pohraniči cestu (III/06434). Južne od obce Pohranice je variant ukončený s výhľadovým pokračovaním podľa technickej štúdie z r. 1998.

Celková stavebná dĺžka variantu je 17,349 km. Smerovo je variant tvorený desiatimi oblúkmi o polomeroch $R=1100-4000$ m s prechodnicami $L=150-500$ m. Výškové vedenie je navrhnuté v pozdĺžnom sklone 0,3-4,5 %. Na úseku dĺžky 1,775 km je navrhovaný pruh pre pomalé vozidlá v smere Žiar nad Hronom – Trnava. Súčasťou variantu sú štyri mimoúrovňové križovatky:

- Lehota – km 0,689 – križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51 a III/51311, dopĺňajúca súčasnú križovatku
- Čermáň – km 7,059 – osmičková križovatka zabezpečujúca prepojenie R1 s cestou II/562 a výhľadovou cestou I/64
- Selenec – km 12,888 – kosodĺžna križovatka zabezpečujúca prepojenie s cestou I/51
- Pohranice - km 16,094 – osmičková križovatka zabezpečujúca prepojenie s cestou III/06434

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
0.00	0.23	0.23	nízky násyp 1 m
0.23	0.42	0.19	plytký zárez hl. 2-3 m, vetva križovatky s mostom nad R1
0.42	0.48	0.06	trasa v úrovni terénu
0.48	0.50	0.02	začiatok násypu
0.50	1.05	0.55	rozsiahle násypy (v. 5-8 m), vetva križovatky Lehota, 2 mosty - nad cestou III/51311 a nad vetvou križovatky
1.05	1.13	0.08	nízky násyp do 1 m
1.13	1.60	0.47	trasa v úrovni terénu
1.60	1.75	0.15	plytký zárez do 2 m
1.75	2.35	0.60	zárez hl. 3-4 m, úprava poľnej cesty s mostom nad R1
2.35	2.50	0.15	plytký zárez do 1 m
2.50	2.85	0.35	trasa v úrovni terénu
2.85	3.55	0.70	plytký zárez 2-3 m
3.55	3.60	0.05	prechod zárez-násyp
3.60	4.28	0.68	rozsiahle násypy (v. do 5-7 m), most nad cestou III/05136, úprava cesty
4.28	4.50	0.22	trasa v úrovni terénu
4.50	5.35	0.85	plytký zárez do 2 m
5.35	6.25	0.90	hlboké zárezy - do 6-8 m, úprava poľnej cesty s mostom nad R1
6.25	6.30	0.05	plytký zárez do 2 m
6.30	6.33	0.03	prechod zárez-násyp
6.33	6.48	0.15	násyp 2-4 m
6.48	6.55	0.07	nízky násyp 1-2 m
6.55	6.85	0.30	násyp 3-5 m
6.85	6.90	0.05	prechod násyp-zárez
6.90	7.50	0.60	hlboké zárezy do 5-7 m, križovatka Čermáň, úprava cesty II/562 s mostom nad R1
7.50	7.53	0.03	prechod zárez-násyp
7.53	7.75	0.22	násypy 2-4 m
7.75	7.90	0.15	vysoké násypy 5-9 m
7.90	8.97	1.07	most nad Priemyselnou ulicou
8.97	9.05	0.08	násypy v. 3-5 m
9.05	9.12	0.07	násypy v. 2-3 m
9.12	9.30	0.18	násypy v. 1-2 m
9.30	9.73	0.43	trasa v úrovni terénu
9.73	10.24	0.51	plytký zárez 1-2 m

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
10.24	10.92	0.68	trasa v úrovni terénu
10.92	11.05	0.13	nízky násyp 1-2 m, most nad Janíkovským kanálom
11.05	11.34	0.29	zářezy do 2-3.5 m, úprava cesty III/05137 s mostom nad R1
11.34	11.95	0.61	trasa v úrovni terénu
11.95	12.61	0.66	zářezy, hl. do 3-4.5 m, úprava poľnej cesty s mostom nad R1
12.61	12.72	0.11	trasa v úrovni terénu
			vyšší násyp do 8-10 m, križovatka Selenec s mostom nad cestou I/51,
12.72	13.10	0.38	úprava cesty I/51
13.10	13.16	0.06	trasa v úrovni terénu
13.16	13.34	0.18	násypy v. do 3-5 m
13.34	13.40	0.06	zárez do 3 m
13.40	13.80	0.40	hlboký zárez do 10-16 m
13.80	14.04	0.24	zárez hl. do 4-7 m
14.04	14.07	0.03	prechod zárez-násyp
14.07	14.15	0.08	násyp výšky do 3-5 m
14.15	14.47	0.32	vysoké násypy, v. 10-15 m
14.47	14.55	0.08	násypy výšky 2-5 m
14.55	14.59	0.04	prechod násyp-zárez
14.59	15.40	0.81	zářezy, hl. do 6-8 m
15.40	15.46	0.06	plytký zárez do 2 m
15.46	15.57	0.11	trasa v úrovni terénu
15.57	15.84	0.27	násypy v. do 4-6 m
			zárez hl. do 5-7 m, križovatka Pohranice, úprava cesty III/06434 s
15.84	16.18	0.34	mostom nad R1
16.18	16.22	0.04	prechod zárez-násyp
16.22	16.63	0.41	vyššie násypy, veľký most (v. do 8-11 m) nad potokom Kadaň
16.63	16.66	0.03	prechod násyp-zárez
16.66	17.20	0.54	hlboký zárez (priem. 8-15 m), úprava cesty III/0655 s mostom nad R1
17.20	17.24	0.04	prechod zo zárezu do násypu (do 2 m)
17.24	17.32	0.08	prechod do vyššieho násypu (do 8 m)

V5 – hnedý variant

Variant 5 bol spracovaný na základe pripomienok Ministerstva obrany SR s odlišným vedením hĺbeného tunela.

Variant je kombináciou trasy variantov 1 a 2. Začiatok variantu je situovaný do rovnakého bodu ako variant 2, s ktorým je smerovo totožný až do km 1,568. Hĺbený tunel dĺžky 1122 m je situovaný medzi súčasnou obytňou zástavbou a južným okrajom kasární. Od km 3,713 je trasa vedená v súlade s variantom 1.

Celková stavebná dĺžka variantu je 8,018 km. Smerovo je variant tvorený siedmymi oblúkmi o polomeroch R=450-2550 m s prechodnicami L=80-700 m. Výškové vedenie je navrhnuté v pozdĺžnom sklone 0,13-3,54 %. Súčasťou variantu sú tri mimoúrovňové križovatky, totožné s variantom 2.

- Zobor – km 0,650 – križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64 a vstupu do Nitry od Bratislavy (na ulice Mostná a Dobšinského)
- Chrenová – km 3,000 – trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64, III/0651, III/06433 a vstupu do Nitry od Banskej Bystrice (totožná s variantom 1)
- Malanta – km 5,349 - trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestou I/65 (totožná s variantom 1)

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
-7.6	0	7.60	existujúca cesta I/51 úsek križ. Lehota - križ. Zobor
0.00	0.32	0.32	trasa v úrovni terénu
0.32	0.55	0.23	násyp v. do 7-8 m
0.55	1.02	0.47	most nad cestou I/51 v križovatke Zobor výšky 8-10 m
1.02	1.12	0.10	násyp, v. do 5-6 m

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
1.12	1.17	0.05	prechod násyp - zárez
1.17	1.21	0.04	zárez hl. do 5 m
1.21	2.33	1.12	tunel hĺbený, výška nadložia 4-11 m
2.33	3.00	0.67	zárez hl. 3-5 m, križovatka Chrenová s pripojeniami
3.00	3.10	0.10	plytký zárez do 2 m
3.10	4.43	1.33	trasa v úrovni terénu, , úprava cesty III/0651 s mostom nad R1
4.43	4.85	0.42	nízke násypy do 1.5 m a úroveň terénu, most nad potokom Selenec
4.85	4.92	0.07	trasa v úrovni terénu
4.92	5.12	0.20	zárez hl. do 3-4 m
5.12	5.62	0.50	vysoké násypy (priem. 7-12 m), križovatka Malanta, mosty nad Štitárskym potokom a vetvou križovatky
5.62	6.55	0.93	zárez 2-7 m
6.55	6.80	0.25	plytký zárez a nízky násyp
6.80	7.33	0.53	vysoké násypy (priem. 7-12 m), úprava cesty III/0651, most nad cestou III/06434 a most nad potokom Kadaň
7.33	7.37	0.04	prechod z násypu do zárezu
7.37	7.85	0.48	hlboký zárez (priem. 8-15 m), úprava cesty III/0655 s mostom nad R1
7.85	7.95	0.10	prechod zo zárezu do násypu (do 2 m)
7.95	8.02	0.07	prechod do vyššieho násypu (do 8 m)

Popis hlavných stavebných objektov cesty

Mostné objekty

Mostné objekty sú navrhované na základe smerového a výškového vedenia rýchlostnej cesty R1. Ich účelom je preklenutie prirodzených a umelých prekážok (údolia, vodné toky, cestné komunikácie, železnica). Základné parametre mostných objektov sú navrhované podľa požiadaviek STN 73 6201. Šírkové usporiadanie mostov na rýchlostnej ceste je rovnaké a zodpovedá kategórii S 22,5/100,80. Šírky mostných objektov navrhovaných nad rýchlostnou cestou sú závislé na charaktere komunikácie. Druh nosnej konštrukcie mostných objektov je navrhnutý podľa typu premostovanej prekážky, konfigurácií terénu a rozpätia polí mosta (od tyčových prefabrikátov cez železobetónové rámové konštrukcie po monolitické konštrukcie z predpätého betónu na podpornej skruži). Spôsob zakladania mostných objektov bude riešený v ďalšom stupni projektovej dokumentácie na základe inžiniersko-geologického prieskumu (predpokladá sa väčšinou hĺbkové zakladanie na pilótach). Predpokladané je architektonické dotvorenie objektov s ohľadom na ich situovanie v intraviláne mesta.

Vo variante V1 je navrhnutých spolu 10 mostov, z toho 5 na R1 a 5 nad R1 na križujúcich cestách. Celková dĺžka mostných objektov je 517 m, z toho 176 m na R1.

Vo variante V2 je navrhovaných spolu 9 mostov, z toho 6 na R1 a 3 nad R1. Celková dĺžka mostných objektov je 779 m, z toho 613 m na R1.

Vo variante V3 je navrhovaný rovnaký počet mostov ako vo variante V2, ich celková dĺžka je 804 m, z toho na R1 637 m.

Vo variante V4 je navrhovaných najviac mostných objektov – celkovo 15, z toho 8 na R1 a 7 nad R1. Najdlhším je estakáda na R1 nad Priemyselnou ulicou (Horné Krškany) v dĺžke 1120 m. Celková dĺžka mostných objektov je 2154 m, z toho 1605 m na R1.

Vo variante V5 je navrhovaných 10 mostov (7 na R1, 2 nad R1) celkovej dĺžky 807 m, z toho 640 m na R1.

Základné údaje o navrhovaných mostných objektoch sú uvedené v tabuľke č. 2.

Tab. č. 2 - Zoznam mostných objektov

	Stani- čenie	Popis objektu	Konštrukcia	Rozpätie	Celková dĺžka	Plocha v m ²
VARIANT 1						
1	0.229	Most na R1 nad potokom Dobrotka	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	20+20	41.5	425
2	0.597	Most nad R1 na ceste I/64	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	25+34+25	85.4	1409
3	3.658	Most nad R1 na ceste III/06433	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	20+30+20+18	89.4	1565

	Stani- čenie	Popis objektu	Konštrukcia	Rozpätie	Celková dĺžka	Plocha v m ²
4	4.666	Most nad R1 na ceste III/0651	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	20+30+22	71.4	536
5	5.897	Most na R1 nad potokom Selenec	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4	4.5	92
6	6.465	Most na R1 nad potokom Štitárskym potokom	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	17.5	18.5	421
7	6.572	Most na R1 nad cestou I/65	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	694
8	8.099	Most nad R1 na ceste III/06434	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	564
9	8.332	Most na R1 nad potokom Kadaň	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	25+30+25	81.4	1669
10	9.084	Most nad R1 na ceste III/0655	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
Spolu					517.5	7881
VARIANT 2						
1	0.815	Most na R1 nad cestou I/51	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	28+8x40+3 8+45+22+1 8	473	9697
2	3.247	Most na R1 nad Hrnčiarovským kanálom	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4.5	5	243
3	3.448	Most nad R1 na ceste III/0651	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	20+30+22	71.4	536
4	4.674	Most na R1 nad potokom Selenec	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4	4.5	92
5	5.241	Most na R1 nad potokom Štitárskym potokom	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	17.5	18.5	421
6	5.349	Most na R1 nad cestou I/65	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	694
7	6.875	Most nad R1 na ceste III/06434	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	564
8	7.108	Most na R1 nad potokom Kadaň	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	25+30+25	81.4	1669
9	7.861	Most nad R1 na ceste III/0655	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
Spolu					779.2	14422
VARIANT 3						
1	0.815	Most na R1 nad cestou I/51	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	28+7x40+2 x30+35+40 +30	475	9738
2	2.438	Most na R1 nad cestou III/06433	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	1066
3	3.445	Most nad R1 na ceste III/0651	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	20+30+22	71.4	536
4	4.676	Most na R1 nad potokom Selenec	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4	4.5	92
5	5.244	Most na R1 nad potokom Štitárskym potokom	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	17.5	18.5	421
6	5.351	Most na R1 nad cestou I/65	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	694
7	6.878	Most nad R1 na ceste III/06434	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	564
8	7.111	Most na R1 nad potokom Kadaň	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	25+30+25	81.4	1669
9	7.863	Most nad R1 na ceste III/0655	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
Spolu					803.7	15286
VARIANT 4						
1	0.468	Most nad R1 na vetve križovatky Lehota	Monolitický spojité nosník z predpätého betónu	30+42+30	103.4	931
2	0.689	Most na R1 nad cestou III/51311	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	625
3	0.868	Most na R1 nad vetvou križovatky Lehota	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	625
4	2.059	Most nad R1 na poľnej ceste	Monolitický spojité nosník z predpätého	14+26+14	55.4	416

	Stani- čenie	Popis objektu	Konštrukcia	Rozpätie	Celková dĺžka	Plocha v m ²
			betónu			
5	4.050	Most na R1 nad cestou III/5136	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	22+31+22	76.4	1566
6	5.515	Most nad R1 na poľnej ceste	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	25+38+25	89.4	671
7	7.059	Most nad R1 na ceste II/562	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	17+2x23+17	81.4	936
8	8.500	Most na R1 nad Priemyselnou ulicou	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	28 polí rozpätia 28-45 m	1120	22960
9	11.005	Most na R1 nad Janíkovským kanálom	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	14.5	15.5	318
10	12.206	Most nad R1 na ceste III/05137	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	17+27+17	62.4	468
11	12.406	Most nad R1 na poľnej ceste	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
12	12.859	Most na R1 nad cestou I/51	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	26+2x35+26	123.4	2530
13	16.061	Most nad R1 na ceste III/06434	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	25+38+25	89.4	671
14	16.374	Most na R1 nad potokom Kadaň	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	30+2x40+30	141.4	2899
15	17.135	Most na R1 nad cestou III/0655	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
Spolu					2153.9	36628
VARIANT 5						
1	0.815	Most na R1 nad cestou I/51	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	28+8x40+38+45+22+18	473	9697
2	0.700	Most na ceste III/06433	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	468
3	3.220	Most na R1 nad Hrnčiarovským kanálom	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4.5	5	243
4	3.448	Most nad R1 na ceste III/0651	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	20+30+22	71.4	536
5	4.674	Most na R1 nad potokom Selenec	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4	4.5	92
6	5.241	Most na R1 nad potokom Štitárskym potokom	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	17.5	18.5	421
7	5.349	Most na R1 nad cestou I/65	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	694
8	6.875	Most nad R1 na ceste III/06434	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	564
9	7.108	Most na R1 nad potokom Kadaň	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	25+30+25	81.4	1669
10	7.861	Most nad R1 na ceste III/0655	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
Spolu					806.7	14890

Tunely

Tzv. severný koridor vedenia rýchlostnej cesty R1 v posudzovanom úseku Nitra – Malanta si vyžiadala návrh tunelových objektov. Návrh tunelov je podmienený predovšetkým vedením trasy v husto zastavanom území na úpätí vrchu Zobor. Tunely sú projektované podľa novovypracovanej normy STN 73 7507 Projektovanie tunelov na cestných komunikáciách. Navrhované sú dve samostatné tunelové rúry (pre každý jazdný smer osobitne), pričom osová vzdialenosť tunelových rúr je rôzna (min. 32 m).

Vo variante 1 je navrhovaný pomerne dlhý razený tunel „Zobor“, vo variantoch 2, 3 a 5 sú navrhované kratšie hĺbené tunely. Prierez razeného tunela je kruhový oblúk, hĺbené tunely sú obdĺžnikového prierezu.

Razený tunel vo variante 1 bude razený podľa zásad metódy NRTM, v priortálových úsekoch bude použitý ochranný dáždnik z mikropilót.

Hĺbené tunely budú budované v otvorenej stavebnej jame – najskôr sa vybudujú ochranné podzemné steny, následne bude vyhlbená stavebná jama a vybudujú sa steny a strop tunela. Vozovka a chodníky sa vybudujú už v uzavretom a zasýpanom tuneli.

V priortálovej oblasti tunelov bude situovaný združený obslužný objekt, v prípade variantu 1 sa počíta aj s núteným vetraním.

Technologické vybavenie tunelov je navrhované podľa príslušnej STN a bude pozostávať z nasledovných zariadení:

- bezpečnostné zariadenia – služobné chodníky, únikové spojovacie cesty, núdzové zálivy, SOS skrine, požiarne hlásiče, hydranty a i.
- centrálny riadiaci systém tunela napojený na najbližšie stredisko Správy a údržby SSC v Nitre
- vetracie zariadenia
- verejné osvetlenie.

Tunel „Zobor“ vo variante 1 je navrhovaný v km 0,897-3,517. Jeho celková dĺžka je 2620 m, z čoho je 2350 m razeného a 270 m hĺbeného tunela. Plocha teoretického výrubu je 73,05 m². Geologický substrát na väčšine trasy tunela tvoria granitoidné horniny kryštallického jadra pohoria Tribeč, tektonicky porušenými a ich zvetralinami. Maximálna výška nadložia je 27 m, minimálna 1 m. V prevažnej časti tunel v smere staničenia stúpa v sklone 1,16 %. Vetranie je navrhované ako polopriečne s privádzaním čistého vzduchu cez samostatný vetrací kanál prierezu 9,4 m² a odvádzaním znečisteného vzduchu cez portály tunela.

Vo variante 2 je navrhovaný hĺbený tunel v km 1,205-2,050, celkovej dĺžky 845 m. Geologický substrát na väčšine trasy je tvorený neogénnymi sedimentmi (íly, piesčité íly a piesky), v časti trasy sa môžu vyskytnúť skalné horniny kryštallického jadra Tríbeča. Výška nadložia dosahuje 0-6 m. Tunel v celej dĺžke v smere staničenia stúpa, pričom v druhej polovici dosahuje stúpanie až 4,36%. Vetranie tunela je navrhované ako pozdĺžne s vypúšťaním znečisteného vzduchu na výjazdových portáloch.

Vo variante 3 je navrhovaný hĺbený tunel v km 1,300-2,296, celkovej dĺžky 996 m. Geologický substrát je obdobný ako v prípade variantu 2. Výška nadložia dosahuje 0-4 m. Tunel v celej dĺžke v smere staničenia stúpa v sklone 3,45 %. Vetranie tunela je navrhované ako pozdĺžne s vypúšťaním znečisteného vzduchu na výjazdových portáloch.

Vo variante 5 je navrhovaný hĺbený tunel v km 1,205-2,322, celkovej dĺžky 1117 m. Geologický substrát je obdobný ako v prípade variantu 2. Výška nadložia dosahuje 0-4 m. Tunel v celej dĺžke v smere staničenia stúpa v sklone 3,15 %. Vetranie tunela je navrhované ako pozdĺžne s vypúšťaním znečisteného vzduchu na výjazdových portáloch.

Zárubné a oporné múry

Sú navrhované za účelom zníženia zásahu do príslušného územia v násypoch (oporné múry) a pre zabezpečenie stability zárezových svahov (zárubné múry). Pre jednotlivé varianty sú navrhované nasledovne:

Variant 1

- oporné múry – spolu 81 m, 503 m² (križovatka Dražovce)
- zárubné múry – spolu 600 m, 18171 m³ (km 8,70-9,00 obojstranne)

Variant 2

- oporné múry – spolu 225 m, 3656 m² (km 0,325-0,55 obojstranne)
- zárubné múry – spolu 696 m, 18914 m³ (km 0,00-0,30 obojstranne, km 2,254-2,35 vľavo)

Varianty 3 a 5

- oporné múry – spolu 225 m, 3656 m² (km 0,325-0,55 obojstranne)
- zárubné múry – spolu 600 m, 18171 m³ (km 8,70-9,00 obojstranne)

Variant 4

- oporné múry – spolu 125 m, 519 m² (km 7,525-7,65 vpravo)
- zárubné múry – spolu 2172 m, 95957 m³ (km 6,95-7,203 vľavo, 12,56-12,64 vpravo, 13,585-13,76 vľavo, 13,485-13,86 vpravo, 15,985-16,135 vľavo, 16,01-16,15 vpravo, 16,785-17,06 vľavo, 16,76-17,06 vpravo, vetva R2 križovatky Čermán vpravo, vetva S3 križovatky Selenec vpravo).

Protihlukové steny

V rámci technického návrhu bola posúdená potreba realizácie protihlukových opatrení pre jednotlivé varianty cesty R1 v úseku Nitra – Malanta. Ako prípustná hladina hluku pre obytnú zónu bola stanovená v nočnom období 40 dB, pre zmiešanú zónu 50 dB v noci a pre výrobnú zónu 70 dB cez deň.

Variant 1 – spolu 1995 m protihlukových stien: vetvy križovatky Dražovce - spolu 415 m, km 5,60-5,82 vpravo, 7,75-8,70 vľavo, 7,80-7,95 vpravo, 9,00-9,26 vľavo.

Variant 2 – spolu 3735 m protihlukových stien: km 0,00-1,12 vľavo, 0,50-1,18 vpravo, 4,376-4,496 vpravo, 6,527-8,037 vľavo, 6,577-6,727 vpravo, vetvy križovatky Chrenová – spolu 155 m.

Variant 3 – spolu 3835 m protihlukových stien: km 0,00-1,12 vľavo, 0,50-1,18 vpravo, 4,38-4,60 vpravo, 6,53-8,039 vľavo, 6,58-6,73 vpravo, vetvy križovatky Chrenová – spolu 155 m.

Variant 4 – spolu 4260 m protihlukových stien: km 0,50-0,90 vpravo, 4,30-5,00 vľavo, 6,60-6,95 vľavo, 7,85-8,90 vpravo, 8,10-9,10 vľavo, 10,90-11,12 vľavo, 16,05-16,20 vpravo, 16,50-16,72 vľavo, 17,18-17,35 vľavo.

Variant 5 – spolu 3832 m protihlukových stien: km 0,00-1,12 vľavo, 0,50-1,18 vpravo, 4,352-4,572 vpravo, 6,502-8,012 vľavo, 6,552-6,702 vpravo, vetvy križovatky Chrenová – spolu 155 m.

Cestná kanalizácia

Rýchlostná cesta R1 bude v celom posudzovanom úseku odkanalizovaná. Vody z vozovky budú odvedené cez betónové rigoly a uličné vpusty do kanalizácie cesty a z nej cez odlučovače ropných látok (ORL) a čistiace stanice (ČS) do recipientov – vodných tokov.

Rozsah dažďovej kanalizácie pre jednotlivé varianty je nasledovný:

Variant 1 – spolu 16500 m, ORL 6 ks, ČS 5 ks

Variant 2 – spolu 13000 m, ORL 6 ks, ČS 5 ks

Variant 3 – spolu 10500 m, ORL 6 ks, ČS 5 ks

Variant 4 – spolu 24500 m, ORL 7 ks, ČS 4 ks

Variant 5 – spolu 14000 m, ORL 6 ks, ČS 5 ks.

Vyvolané investície

Výstavba rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta 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 R1 Nitra – Malanta si vyžiada demoláciu obytných, výrobných a skladových objektov v závislosti od posudzovaných variantov.

V prípade variantu 1 je potrebná demolácia jedného skladového objektu v areáli Agro-dvor Pohranice.

V prípade variantu 2 je okrem toho potrebná demolácia niekoľkých objektov v kasárňach Obrancov mieru a 6 rodinných domov na Vašinovej ulici.

Vo variante 3 by bola navyše potrebná dočasná demontáž Esso prístreškov v objekte kasární.

Vo variante 4 by bola potrebná demolácia dvoch rodinných domov v Horných Krškanoch, štyroch objektov v priemyselných objektoch a niekoľkých záhradných chatiek v záhradkárskej osade pri obci Lehota.

V prípade variantu 5 bude potrebná demolácia dvoch rodinných domov a skladu Tatragas na Vašinovej ulici.

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

Tieto stavebné objekty sú vyvolané stretom novej rýchlostnej cesty s existujúcimi cestnými komunikáciami a potrebou ich preloženia, resp. úpravy. 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 Čermán – variant 4
- cesta III/05137 v km 12,2 R1 - variant 4.

Celkovo najväčší rozsah preložiek a úprav ciest je v prípade variantu 4. Sumarizácia rozsahu na základe údajov technickej štúdie je uvedená v tab. č. 3.

Tab. č. 3 – Preložky a úpravy dotknutej cestnej siete

Opatrenie	V1	V2	V3	V4	V5
Preložky ciest I. - III. triedy	1271	1376	1271	1944	1339

Preložky miestnych a účelových komunikácií	m	0	0	0	1246	0
Úpravy ciest I. - III. triedy	m	505	505	505	1391	505
Úprava miestnych komunikácií	m	885	644	1242	0	1043
Dočasné obchádzkové komunikácie	m	800	550	550	1100	550
Dočasné prístupové komunikácie	m	450	220	170	620	270
Rekultivácia opustených úsekov ciest	m ²	23711	9780	9780	4800	13971

Preložky a rekonštrukcie technickej infraštruktúry

Sumarizácia potrebných opatrení týkajúcich sa technickej infraštruktúry (vodovody, kanalizácia, silnoprúdové a slaboprúdové vedenia, plynovody) pre jednotlivé varianty na základe údajov v technickej štúdii je uvedená v tabuľke č. 4.

Tab. č. 4 – Preložky, rekonštrukcie a úpravy technickej infraštruktúry

Opatrenie		V1	V2	V3	V4	V5
<i>Vodovody a kanalizácia</i>						
Preložky kanalizácie DN 150	m	0	100	100	0	100
Preložky kanalizácie DN 300-400	m	0	200	200	0	200
Preložky kanalizácie DN 500-600	m	0	100	100	100	600
Preložky kanalizácie DN 1800	m	0	0	0	120	0
Preložky vodovodov DN 100-150	m	0	550	200	0	600
Preložky vodovodov DN 200-250	m	0	0	0	200	0
Ochrana vodovodov	m	1100	0	0	105	0
<i>Silnoprúdové vedenia</i>						
Prekládka vzdušných vedení VVN		0	0	0	5000	0
Prekládka vzdušných vedení VN	m	3200	3050	2650	4700	3050
Prekládka kábelových vedení VN	m	2700	2950	1500	2000	2650
Prekládka vzdušných vedení NN	m	1700	1400	1100	0	1100
Prekládka kábelových vedení NN	m	1400	2900	2900	1000	2900
Ochrana kábelových vedení VN a NN	m	1800	0	0	0	0
Prekládka verejného osvetlenia	m	5000	7450	7900	4200	7900
<i>Slaboprúdové vedenia</i>						
Prekládka diaľkových káblov	m	2800	3800	2400	1400	3900
Miestne telekomunikačné káble a káblovody	m	3400	4300	2800	950	4300
<i>Plynovody</i>						
Prekládka VTL plynovodov	m	0	0	0	200	0
Prekládka STL plynovodov	m	200	250	250	1050	750

Celkové náklady

Predpokladané celkové investičné náklady v prípade realizácie výstavby rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta sú uvedené v tab. č. 5.

Tab. č. 5 - Predpokladané náklady na realizáciu výstavby cesty R1 Nitra – Malanta vrátane DPH

	V1	V2	V3	V4	V5
Celkové investičné náklady	8.301.410	3.950.461	4.312.625	5.252.421	4.651.891
Z toho stavebná časť	5.663.665	2.922.604	3.148.898	4.167.585	3.366.611

Predpokladaná doba výstavby

Navrhovaný termín zahájenia výstavby:

rok 2006 (2007)

Predpokladaný rok uvedenia do prevádzky:

rok 2010

Užívateľ stavby

Motoristická verejnosť.

Vedúcimi spracovateľského kolektívu Správy boli Ing. Jozef Krautschneider a RNDr. Peter Mederly.

Podklady

Pre účely spracovania posudku boli poskytnuté nasledovné podklady:

1. Správa o hodnotení vplyvov činnosti „Rýchlostná cesta R1 Nitra - Malanta“, EKOPED, jún 2002
2. Technická štúdia „Rýchlostná cesta R1 Nitra - Malanta“, Dopravoprojekt a.s. Bratislava, jún 2001
3. Rozsah hodnotenia pre správu o hodnotení „Diaľnica D65 Nitra - Čaradice“ zo dňa 4.9.1998
4. Stanoviská ku Správe:
 - o MO SR – SEMI – odbor infraštruktúry a ochrany životného prostredia zo dňa 17.9.2002, č.p.: SEMI/K-84/3-227/2-2002-OdIOŽP
 - o MP SR – odbor rozvoja vidieka a životného prostredia zo dňa 26.9.2002, č.j. 7755/02-610
 - o MDPaT SR zo dňa 12.8.2002, č.j.1047/180-02
 - o Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Nitre zo dňa 7.8.2002, Č.p.:ORHZ-696/OPP-2002
 - o Úrad nitrianskeho samosprávneho kraja zo dňa 23.9.2002, č.j.1050/2002
 - o KÚ Nitra – odbor životného prostredia zo dňa 19.9.2002, č.j.2002/08437
 - o KÚ Nitra – odbor iných odvetvových vzťahov zo dňa 25.9.2002, č.j.043125/2002
 - o KÚ Nitra – odbor dopravy a pozemných komunikácií zo dňa 23.9.2002, č.j.2002/042395
 - o OÚ Nitra – odbor životného prostredia zo dňa 12.9.2002, č.j.A2002/10390-001-F34
 - o MÚ Nitra – oddelenie územného plánovania a architektúry zo dňa 30.9.2002, č.j.3946/02-Ing.GI
 - o OÚ Pohranice zo dňa 19.9.2002, č.j.190/2002
 - o OÚ Nitrianske Hrnčiarovce zo dňa 26.9.2002, č.j.280/2002v.p.
 - o Roland Kreškóci, Nitra zo dňa 27.9.2002
 - o Ing.Ján Chrást s rod., Nitra zo dňa 23.9.2002
 - o Armat – servis, Nitra zo dňa 26.9.2002
 - o Ing.Michal Volárik s rod., Nitra-Horné Krškany zo dňa 20.9.2002
 - o Ing.arch.Peter Gramblička, Nitra zo dňa 24.9.2002
 - o Ing.R.Konc, Nitra-Chrenová zo dňa – neuvedené
 - o Ing.Darina Zimová, Nitra zo dňa 24.9.2002
 - o prof.Ivan Paška, Nitra zo dňa 24.9.2002
 - o Július Hečko, Nitra zo dňa 23.9.2002
 - o prof.Ing.Imrich Točka, Nitra zo dňa – neuvedené
 - o Miroslav Kubala, Nitra zo dňa – neuvedené
 - o Zdenek Depeš, Nitra zo dňa – neuvedené
 - o Milan Cseri, Pohranice zo dňa 17.9.2002
 - o Ing.Zuzan Šmátralová, Nitra zo dňa – neuvedené
 - o Ing.Juraj Matuška s rod., Nitra zo dňa 23.9.2002
 - o Obyvatelia MČHorné Krškany zo dňa 27.9.2002
 - o Petícia občanov mesta Nitra zo dňa 05/2002
 - o Občianska iniciatíva Nitra-Chrenová IV zo dňa 19.6.2002
 - o Občianska iniciatíva Nitra-Chrenová IV zo dňa 25.8.2002
5. Záznam z verejného prerokovania Správy konaného dňa 11.9.2002 v zasadačke MÚ Nitra
6. Záznam z verejného prerokovania Správy konaného dňa 10.9.2002 v kultúrnom dome v Pohraničiach
7. Záznam z verejného prerokovania Správy konaného dňa 10.9.2002 v zasadačke OÚ Lehota
8. Záznam z verejného prerokovania Správy konaného dňa 12.9.2002 v zasadačke kultúrneho domu v Nitrianskych Hrnčiarovciach

Pri vypracovaní posudku boli ďalej využité vlastné poznatky z riešeného územia, ako aj poznatky z procesov posudzovania vplyvov líniových stavieb na životné prostredie na Slovensku a ustanovenia zákona NR SR číslo 127/1994 Z.z. a jeho prílohy č. 4.

2. ÚPLNOSŤ SPRÁVY O HODNOTENÍ VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Úplnosť správy hodnotím z troch hľadísk:

- a) naplnenie obsahu osnovy určenej Zákonom
- b) splnenie rozsahu hodnotenia určeného Ministerstvom životného prostredia SR
- c) úplnosť Správy – komplexné hodnotenie

Ad a): naplnenie obsahu osnovy určenej Zákonom

ČASŤ A

A.I. Základné údaje o navrhovateľovi podávajú informácie o navrhovateľovi posudzovanej činnosti.

A.II. Základné údaje o zámere sú spracované v intenciách návrhov z technickej štúdie a podávajú základnú informáciu o navrhovanom technickom a technologickom riešení posudzovanej činnosti. K obsahu tejto časti Správy nemám pripomienky, iba v zozname dotknutých obcí by bolo vhodné vymenovať dotknuté časti Nitry (v mape č.1 sú hranice katastrálnych území nevhodne prezentované symbolom bez rozlíšenia jednotlivých katastrov).

ČASŤ B

B.I. Požiadavky na vstupy sú spracované v intenciách technickej štúdie.

V tabuľke predpokladaných záberov pôdy by bolo vhodné uviesť odhadovaný záber podľa jednotlivých BPEJ, resp. podľa typologickoprodukčnej kategórie pre jednotlivé varianty.

V kapitole o ochranných pásmach chýba údaj o ochranných pásmach vodných zdrojov a ochrannom pásme rádiového signálu.

V požiadavkách na odber vody chýba zmienka o potrebe požiarnej vody pre tunely a technologické vody počas výstavby.

Nároky na dopravu a inú infraštruktúru sú spracované podľa podkladov z technickej dokumentácie. Nároky na zastavané územie sú spracované podľa technickej štúdie.

B.II. Údaje o výstupoch

Ovzdušie

Táto kapitola spracovaná podľa všeobecných údajov s odvolaním sa na kapitolu C.III.1.2.1. Vzhľadom na to, že sa jedná o prezentáciu údajov o výstupoch posudzovanej činnosti, kapitola mohla byť obsiahlejšia s uvedením údajov z emisnej štúdie.

Prašnosť

Významným zdrojom prachu je najmä etapa výstavby pri realizácii rozsiahlych zemných prác pri hĺbení a razení tunelov a hĺbení zárezov, ako i pri preprave vyťažených hornín. V správe je problematika prašnosti venovaná len krátkou zmienkou, avšak o významnosti tohto zdroja znečistenia vzduchu nemožno pochybovať.

Voda

Kapitola neobsahuje všetky informácie o výstupoch, v členení pôvodu odpadových vôd chýbajú napr. vody drénované tunelmi aj hlbokými zárezmi, ktoré môžu byť tiež nositeľmi znečistenia hlavne v etape výstavby. V etape výstavby chýba zmienka o odpadovej technologickej vode najmä pri razení tunelov a realizácii prác špeciálneho zakladania, resp. o odpadovej vode pri znižovaní hladiny podzemnej vody hlavne pri budovaní hĺbených tunelov a problematike spojenej s odvádzaním týchto vôd. Po upresnení hydrogeologických pomerov je možné tomuto venovať väčšiu pozornosť v ďalšom stupni dokumentácie aj pri hodnotení ovplyvnenia režimu podzemných vôd.

Odpady

Kapitola je spracovaná v zmysle technickej dokumentácie, je potrebné v ďalšej dokumentácii zosúladiť likvidáciu odpadov vzniknutých pri realizácii a prevádzke činnosti s POH mesta Nitra.

Upresnením inžinierskogeologických pomerov je potrebné preveriť predpoklad možného výskytu nebezpečného odpadu, ktorý sa môže nachádzať najmä v silne urbanizovanom území mesta s antropogénnymi sedimentami neurčitého pôvodu a znečistených zemín ropnými látkami v oblasti priemyselných a vojenských priestorov. V tejto kapitole sa tejto problematike nevenuje dostatočná pozornosť. Tak isto aj objektom, ktoré sú v kolízii s posudzovanou činnosťou a budú asanované a môžu byť zdrojom nebezpečného odpadu.

Najzávažnejším problémom je odvoz výkopových zemín hlavne pri hĺbení, resp. razení tunelov a pri hĺbení zárezov. Je potrebné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie spracovať štúdiu využitia vyťaženého horninového materiálu (napr. vhodnosť pre výstavbu násypov cestných a železničných stavieb v okolí mesta, na rekultiváciu skládok odpadov a pod.) s návrhom optimálneho odvozu s minimalizáciou vplyvov na životné prostredie. Tejto problematike je v kapitole o odpadoch venovaná len stručná zmienka, pričom by bolo vhodné obsiahlejšie hodnotenie. V kapitole o kategorizácii odpadov nepredpokladám produkciu odpadov vznikajúcich pri geologickom prieskume.

Hluk a vibrácie

Kapitola je spracovaná veľmi stručne s odvolaním sa na kapitolu C.III.1.1. Vzhľadom na to, že sa jedná o prezentáciu údajov o výstupoch posudzovanej činnosti, kapitola mohla byť obsiahlejšia s uvedením údajov z hlukovej štúdie.

Z hľadiska vibrácií nebolo potrebné v tejto etape prípravy dokumentácie spracovať vibračnú štúdiu, preto sa spracovatelia správy vplyvom vibrácií nezaoberali. podobne aj počas prevádzky v blízkosti obývaných objektov. Doporučujem sa vplyvom vibrácií venovať v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, najmä počas výstavby, resp. aj počas prevádzky.

Žiarenie a iné fyzikálne polia

V tejto kapitole chýba zmienka o možnosti zvýšenej koncentrácie prírodného radónu (α žiarenie) pri variante 1. počas razenia tunela vzhľadom na predispozíciu tejto lokality na jeho výskyt po tektonických puklinách, ktoré budú pri raziacich prácach obnažené. Je potrebné uvažovať v ďalšej príprave s radónovým prieskumom a monitoringom jeho koncentrácie počas výstavby, pokiaľ bude potrebný.

Teplo, zápach a iné výstupy

Nepredpokladá sa ich produkcia, počas výstavby len lokálne, tak ako ich hodnotia spracovatelia správy.

Doplňujúce údaje

Kapitola je spracovaná v zmysle technickej štúdie. Za menší nedostatok technickej štúdie a teda aj správy o hodnotení, možno považovať opomenutie potreby výstavby trvalej depónie vyťaženého horninového materiálu, ktorý tvorí najmä pri variantoch 1 a 4 vyvolanú investíciu čo sa týka trvalého záberu pôdy a definitívnej úpravy depónie. Túto problematiku je potrebné riešiť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Významné terénne úpravy a zásahy do krajiny sú prehľadne spracované v tabuľkovej forme. Bolo by vhodné uviesť ako jeden z významných zásahov aj portálové úseky razeného tunela pri variante 1.

ČASŤ C

C.I.Charakteristika hraníc dotknutého územia vymedzuje záujmové územie.

C.II. Charakteristika súčasného stavu životného prostredia

1. Základné charakteristiky prírodného prostredia

Horninové prostredie

Kapitola obsahuje informácie, ktoré sú prevzaté z dostupnej literatúry. Údaje o inžinierskogeologických pomeroch by bolo vhodné doplniť z realizovaného orientačného inžinierskogeologického prieskumu, ktorý bol spracovaný v rámci technickej štúdie. V ďalšom stupni je potrebné realizovať podrobný inžinierskogeologický prieskum pre vybraný variant.

Ovzdušie

Spracovanie tejto kapitoly vychádza z dostupnej literatúry a údajov SHMÚ. Pri prezentácii veternosti by bolo vhodné uviesť veternú ružicu.

Voda

Obsah tejto kapitoly je spracovaný podľa dostupný údajov. Podzemné vody by bolo vhodné doplniť o údaje z pozorovaní SHMÚ (maximálne a minimálne hladiny, smer prúdenia podzemných vôd). Údaj je dôležitý najmä vo vzťahu k realizácii hĺbených tunelov a hlbokých zárezov. V ďalšom stupni dokumentácie je potrebné vykonať podrobný hydrogeologický prieskum pre vybraný variant.

Pôda

Kapitola je spracovaná prehľadne podľa dostupných údajov.

Biota

Spracovanie tejto kapitoly vychádza z dostupnej literatúry a je popísaná veľmi podrobne.

2. Krajina - typizácia, stabilita a odolnosť, ochrana prírody

Kapitola je spracovaná veľmi precízne podľa dostupnej literatúry a terénneho prieskumu. Vysoko hodnotím prezentáciu hodnotenia biotickej kvality dotknutého územia.

3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra a kultúrna - historické hodnoty územia

Úvodné kapitoly sú spracované podrobne, prehľadne a výstižne podľa dostupných podkladov. Bolo by vhodné v tejto časti správy uviesť rozvojové aktivity dotknutých obcí, najmä však mesta Nitra čo sa týka ďalšej bytovej výstavby a výstavby občianskej vybavenosti.

V rámci dopravy a dopravných vzťahov sa spracovatelia správy opierajú o výsledky smerového dopravného prieskumu vonkajšej cestnej dopravy v SÚ Nitra z roku 2000. Kapitola je spracovaná pomerne komplikovane vo forme slovného popisu. Pre názornejšiu prezentáciu údajov by bola vhodná súčasná dopravná schéma v grafickej forme s použitím podkladov z dopravno-inžinierskeho prieskumu spracovaného v rámci technickej štúdie. Bližšie k problematike dopravy a dopravných vzťahov sa vyjadrím v ďalšej časti posudku.

4. Kontaminácia, zraniteľnosť a únosnosť prostredia

Znečistenie ovzdušia je spracované s údajmi o hlavných stacionárnych znečisťovateľoch ovzdušia v posudzovanom území. Podľa údajov z meraní hlavných zložiek imisnej štruktúry v centre mesta Nitra bola k významným zdrojom znečistenia ovzdušia pričlenená aj automobilová doprava, čo bolo potvrdené aj imisnou štúdiou realizovanou v rámci technickej štúdie.

Kontaminácia povrchových a podzemných vôd je spracovaná s uvedením najvýznamnejších zdrojov znečistenia so stručným komentárom.

Kontaminácia pôd je popísaná podľa dostupných informácií všeobecne bez bližších údajov o lokalitách s významným znečistením pôd.

Znečistenie horninového prostredia je popísané stručne, pričom však kontaminácia podzemných vôd v prostredí dobre priepustných štrkov údolnej nivy rieky Nitry prináša súčasne aj kontamináciu horninového prostredia. Údaje o radónovom riziku by mali len dopĺňať túto kapitolu.

Na doplnenie kapitoly o odpadoch by bolo vhodné uviesť údaje o divokých skládkach, smetiskách a devastovaných plochách, keďže sú evidované na príslušných oddeleniach Obecných úradov, resp. magistráte mesta Nitra.

V hodnotení celkovej kvality životného prostredia sa spracovatelia správy obmedzili na stručné konštatovanie vybraných environmentálnych problémov dotknutého územia.

5. Ekologická únosnosť (súčasný stav)

V kapitole je charakterizovaná zraniteľnosť horninového prostredia a reliéfu, povrchových a podzemných vôd, pôd, ovzdušia, vegetácie, živočíšstva a biotopov a zraniteľnosť faktorov pohody a kvality života človeka, a to opisne so snahou kvantifikovať niektoré kategórie. V zraniteľnosti faktorov pohody a kvality života človeka bolo potrebné prezentovať aj súčasný stav imisného a hlukového zaťaženia obyvateľstva.

Syntéza ekologickej únosnosti územia sa prezentuje sumárnu klasifikáciu oblastí s rôznym stupňom zraniteľnosti a ekologickej únosnosti, pričom v stabilite abiotického prostredia spracovatelia správy neuviedli povrchové a podzemné vody.

6. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa činnosť nerealizovala

Kapitola obsahuje stručnú, ale zato komplexnú informáciu o predpokladanom vývoji intenzity

dopravy za predpokladu, že sa zámer výstavby rýchlostnej cesty R1 nebude realizovať a doprava bude naďalej prechádzať po existujúcich komunikáciách, pričom negatíva nultého variantu jednoznačne podmieňujú potrebu realizácie navrhovanej činnosti. Je to zrejme aj z vývoja hlukovej a imisnej situácie, resp. nehodovosti v danom území.

7. Zhodnotenie súladu činnosti s územno-plánovacou dokumentáciou

V tejto kapitole spracovatelia správy konštatujú skutkový stav. V priloženej mape č.4 by bolo vhodné uviesť riešenie širších dopravných zámerov navrhovaných v koncepte ÚPN SÚ Nitra, čo by bolo názornejšie na prezentáciu dopravných vzťahov medzi mestom a navrhovanými obchvatmi.

C.III. Hodnotenie predpokladaných vplyvov činnosti na životné prostredie a odhad ich významnosti

1. Vplyv na obyvateľstvo

Spracovatelia správy názorne prezentujú vplyv na dotknuté obce v tabuľkovej forme s príslušným komentárom. Počet obyvateľov ovplyvnených negatívnymi účinkami posudzovanej činnosti a dotknutých priamo vo vzdialenosti do 50m a v zóne 50-100m od osi rýchlostnej cesty je vhodne doplnené údajom o počte obyvateľov ovplyvnených nulovým variantom. Bolo by však zaujímavé posúdiť, koľko obyvateľov bude ovplyvnených pozitívne.

Zdravotné riziká obyvateľstva v súvislosti s produkciou emisií automobilovou dopravou sú hodnotené v zmysle emisnej štúdie. Spracovatelia správy konštatujú, že priemerné denné koncentrácie NO_x a CO neprekročia v ani jednom z posudzovaných variantov imisné limity. Maximálne koncentrácie (nie je uvedené, či sa jedná o denné koncentrácie) za nepriaznivých rozptylových podmienok limity prekračujú. V ďalšom texte sa podrobnejšie zaoberajú hodnotením jednotlivých variantov, pričom sa v texte uvádzajú priemerné ročné koncentrácie, priemerné denné koncentrácie a krátkodobé maximálne koncentrácie, čo je z hľadiska úvodného konštatovania neprehľadne prezentované. To isté možno hovoriť aj v prípade hodnotenia tunelov. Záverečné porovnanie variantov z hľadiska produkcie emisií prezentované aj vo forme tabuľky nie je výstižné, pričom v tabuľke chýbajú údaje limitov pre jednotlivé koncentrácie.

Zdravotné riziká obyvateľstva v súvislosti s hlukovým zaťažením automobilovou dopravou sú hodnotené v zmysle hlukovej štúdie. Spracovatelia správy popisne uvádzajú hlukové zaťaženie od dopravy v posudzovaných úsekoch jednotlivých variantov. Sumarizácia hlukového zťaženia obyvateľov nie je reprezentatívna, chýbajú limity, chýba ukazovateľ hluku od dopravy v noci.

V hodnotení zdravotného rizika obyvateľov chýba hodnotenie vplyvu vibrácií, čo som však konštatoval už v predchádzajúcom.

Narušeniu pohody a kvality života bolo potrebné venovať väčší priestor, pričom bolo treba zdôrazniť najvýznamnejšie faktory narušenia pohody a kvality a rozčleniť ich na obdobie počas výstavby a počas prevádzky.

Kapitolu prijateľnosti posudzovanej činnosti pre dotknuté obce hodnotím ako veľmi dobre spracovanú, pričom prezentovaný dotazníkový prieskum hodnotím vysoko pozitívne.

2. Vplyv na prírodné prostredie

Kapitola vplyvu na horninové prostredie je spracovaná na vysokej odbornej úrovni a vychádza z prieskumov a štúdií spracovaných v rámci technickej štúdie (orientačný IGHP a štúdia rizika horninového prostredia). V ďalších stupňoch projektovej prípravy je potrebné zrealizovať podrobný inžinierskogeologický prieskum pre vybraný variant.

Vplyvy na ovzdušie a hlukovú situáciu sú spracované v zmysle imisnej a hlukovej štúdie, pričom však možno konštatovať, že tieto sú podstatnými vplyvmi na obyvateľstvo. Vplyv na miestnu klímu spracovatelia správy hodnotia podľa nivelety cesty, pričom možné vplyvy možno očakávať v prípade vysokých násypov.

Vplyvy na povrchovú vodu počas prevádzky (okrem havárijných situácií) sú eliminované vybudovaním cestnej kanalizácie, ktorá bude cez odľučovače ropných látok odvádzaná do recipientov. Spracovatelia správy upozorňujú na možné vplyvy na povrchové vody najmä počas výstavby. Vplyvy na podzemnú vodu budú hlavne v pôsobení vybudovania bariér súčasnému prúdeniu podzemných vôd (podzemné steny), resp. drénov (zárezy a tunely počas výstavby), pričom na riziká vzdutia, resp. poklesu súčasných hladín podzemných vôd je potrebné upozorniť projektanta pri spracovaní ďalších stupňov projektovej dokumentácie. Je potrebné v tejto súvislosti realizovať podrobný hydrogeologický prieskum pre vybraný variant. Vhodne popisne sú prezentované vplyvy na povrchové a podzemné vody pre

jednotlivé varianty podľa staničenia.

Vplyvy na pôdu sú spracované a vyhodnotené hlavne podľa záberov, pričom spracovatelia správy zdôrazňujú aj problematiku erózie a kontaminácie pôd.

Vplyvy na genofond a biodiverzitu sú spracované veľmi precízne a podrobne, čo možno hodnotiť vysoko pozitívne.

3. Vplyv na krajinu

Kapitola je spracovaná na vysokej odbornej úrovni a nemám k nej žiadne pripomienky.

4. Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

V hodnotení vplyvov na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská, štruktúru sídiel, architektúru a budovy bolo potrebné upozorniť na vplyv technickej seizmicity najmä pri výstavbe a čiastočne aj pri prevádzke rýchlostnej cesty na dotknutú zástavbu, čo treba rozpracovať v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Vplyvy na poľnohospodársku, lesohospodársku a vodohospodársku výrobu sú spracované prehľadne a výstižne.

Vplyvy na priemyselnú výrobu a technické areály sú popisne spracované pre každý variant a prehľadne zhodnotené.

Osobitnú pozornosť je potrebné venovať hodnoteniu vplyvov na dopravu, čo popisujem v ďalšej časti posudku.

Vplyvy nadväzujúcich stavieb, činností a infraštruktúry hodnotia z hľadiska potreby realizácie vyvolaných investícií nielen v komunikačnej sieti, ale aj ostatných zmien v infraštruktúre. Kladne hodnotím aj zmienku o potrebe vybudovať definitívne depónie nevyužitého množstva vyťažených hornín, čo bolo v predchádzajúcich častiach správy čiastočne opomenuté.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch sú hodnotené prehľadne podľa jednotlivých variantov.

Vplyvy na infraštruktúru úzko súvisia s hodnotením vplyvov na dopravu, čo bolo konštatované v predošlom.

5. Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Pozitívne vplyvy sú v správe vyjadrené najmä zlepšením nadregionálnych dopravných vzťahov a s nimi súvisiacimi ukazovateľmi v socioekonomickej oblasti a oblasti životného prostredia. Spracovatelia správy uvádzajú ako jeden z pozitívnych vplyvov zlepšenie regionálnych a prímestských dopravných vzťahov, avšak by bolo potrebné uviesť konkrétne varianty a ich podmienenosť na niektoré nadväzujúce investície.

Predpokladaná záťaž územia negatívnymi vplyvmi je spracovaná pre každý variant osobitne v tabuľkovej forme. V rámci prezentácie významných negatívnych vplyvov nie sú vplyvy na lesné hospodárstvo porovnateľné s ostatnými vplyvmi, teda v sumáre sú uvádzané zbytočne. Vhodnejšie by bolo uviesť napríklad významné negatívne vplyvy na infraštruktúru, ktoré sú podstatne vážnejšie.

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

V tejto kapitole sa v krátkosti prezentuje obsah predchádzajúcej časti správy.

7. Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

V tejto kapitole sú uvedené prevádzkové riziká zrejmé z technickej dokumentácie. Možno však predpokladať, že prevádzkové riziká počas výstavby a prevádzky sa v tak husto obývanom území dotýkajú nielen účastníkov havárií, ale aj ostatných obyvateľov mesta a okolia a to najmä možným kolapsom dopravy. Prírodné katastrofy a živelné pohromy nemožno považovať za prevádzkové riziká vyvolané posudzovanou činnosťou. Bolo potrebné zdôrazniť hlavne geotechnické riziká počas výstavby, a podobne.

C.IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie

V územnoplánovaciích opatreniach sa konštatuje súčasný stav. Varianty 1,2,3,5 sú navrhnuté v súlade s ÚP VÚC Nitrianskeho kraja z roku 1998, avšak v rozpore s ÚPN SÚ Nitra z roku 2001, naopak

Variant 4 je navrhnutý zhruba v intenciách ÚPN SÚ Nitra z roku 2001. K tomuto je potrebné objasniť fakt, že v čase spracovania technickej štúdie a taktiež správy o hodnotení, návrh ÚPN SÚ Nitra nebol schválený.

Koncepcná štúdia Diaľničný ťah D65 Trnava- Nitra-Banská Bystrica (vypracoval CEMOS v r. 1999) nie je nijako spomínaná. Väzba (nielen trasy) na pokračovanie rýchlostnej cesty R1 na Banskú Bystricu aj čo sa týka etapizácie výstavby je žiadúca. Celkovo nie je zdokumentovaná dopravná väzba na prípadné výhľadové aktivity podľa ÚPN SÚ Nitra. Najmä Variant 4 umožňuje doplnenie ďalších mimoúrovňových križovatiek.

Technické opatrenia sú navrhnuté v zmysle technickej štúdie avšak nie v dostatočnom rozsahu adekvátnom náročnosti stavby a zásahu do prírodného a urbárneho prostredia. Je potrebné tieto doplniť a špecifikovať v ďalšom stupni dokumentácie stavby vzhľadom na jej realizáciu a prevádzku.

Kompenzačné opatrenia predstavujú najmä kompenzácie za zábery pôdy a kompenzácie za majetkovú újmu. Vegetačné úpravy a náhradná výsadba je len nepodstatná časť kompenzácií za potrebný výrub drevín a zmiernenia negatívnych vplyvov zámeru na scenériu krajiny.

C.V. Porovnanie variantov a návrh optimálneho variantu

Spracovatelia správy porovnávali posudzované varianty metódou tzv. kvantitatívneho modelu, pričom stanovili 4 súbory kritérií a 16 hodnotiacich kritérií. Na presné vyhodnotenie boli použité tzv. čiastkové kritériá a ich ukazovatele, čo prezentujú prehľadne v tabuľkovej forme.

Pre stanovenie váh jednotlivých hodnotiacich kritérií spracovatelia správy oslovili zástupcov odborných organizácií z oblasti životného prostredia a územného rozvoja, zástupcov dotknutých orgánov štátnej správy, zástupcov samospráv dotknutých obcí a zástupcov investora a projektant. Na výbere sa zúčastnili aj samotní spracovatelia správy o hodnotení. Stanovenie váh považujem za reprezentatívne.

V záverečnom hodnotení spracovatelia správy prezentujú výsledok porovnania posudzovaných variantov vrátane nulového s ďalšími odporúčaniami.

C.VI. Návrh programu monitorovania a programu poprojektovej analýzy

Je spracovaný stručne a v zásade vystihuje všetky problémové oblasti, ktorým je potrebné venovať zvýšenú pozornosť aj vo forme monitoringu. V rámcovom obsahu monitoringu však chýba zmienka o potrebe monitoringu vibrácií a technickej seizmicity najmä v etape výstavby, monitoring režimu podzemných vôd v miestach hlbokých zárezov.

Monitoring zložiek životného prostredia je potrebné rozpracovať v ďalšej príprave stavby.

PRÍLOHOVÁ ČASŤ SPRÁVY

Správa obsahuje 7 príloh s vybranou technickou dokumentáciou, 4 mapové prílohy v texte, 59 tabuliek v texte, 6 grafov v texte, fotodokumentáciu a vizualizáciu a 3 samostatné mapové prílohy. Časť je prebratá z technickej štúdie a iných podkladov, pričom možno konštatovať, že prevažná väčšina z nich je na veľmi dobrej prezentačnej úrovni.

Konštatujem, že osnova pre vypracovanie Správy o hodnotení vplyvov stavby „Rýchlostná cesta R1 Nitra - Malanta“ na životné prostredie daná Zákonom bola dodržaná.

Správa je spracovaná prehľadne, na vysokej odbornej úrovni. Niektoré nedostatky, ktoré sú spracovateľom správy vytýkané v predchádzajúcom texte, nijako neznižujú jej kvalitu vzhľadom na náročnosť posudzovanej činnosti. Konečná úprava celej správy vrátane textu i príloh je veľmi dobrá.

Ad b) Splnenie rozsahu hodnotenia určeného MŽP SR

V Rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení „Rýchlostná cesta R1 Nitra - Malanta“ Ministerstvo životného prostredia SR určilo pre ďalšie hodnotenie okrem nulového variantu aj:

- juhovýchodný, juhozápadný obchvat Nitry (v zastavanej časti územia uvažovať s premostením)
- tunelový spôsob prechodu diaľnice zastavaným územím popod vrch Zobor s možným napojením ciest I/51 a I/64 na diaľnicu

- v zastavanom území mesta Nitra viesť diaľnicu pod terénom v úseku existujúcej cesty I/65 s jej zachovaním (od km 0,000 až 2,500 s možným napojením ciest I/51 a I/64 na diaľnicu)
- ďalšie vhodné varianty

Konštatujem, že Rozsah hodnotenia bol spracovateľmi Správy naplnený, pričom zo špecifických požiadaviek neboli zhodnotené nasledovné body:

- neboli pre fázu výstavby vybrané lokality pre stavebné dvory

Ostatné špecifické požiadavky boli viac-menej spracovateľmi správy zhodnotené.

Na základe vyššie uvedeného konštatujem, že správa o hodnotení vystihuje danú problematiku v zásadných otázkach. V predkladanom posudku na niektoré nedostatky upozorňujem, tieto však nie sú tak závažné, aby nebolo možné o činnosti rozhodnúť. Tieto je však možné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie konkrétne pre vybraný variant.

Ad c) Úplnosť Správy - komplexné hodnotenie

Správa umožňuje oboznámenie sa so zámerom navrhovanej činnosti, a to v rozsahu poskytnutého riešenia z technickej štúdie.

Charakteristika navrhovaných variantných riešení umožnila komplexne posúdiť ich očakávané vplyvy na životné prostredie. Zároveň však konštatujem, že boli hodnotené všetky problémové oblasti určené nielen Rozsahom hodnotenia, ale vyplývajúce aj zo stanovís k zámeru.

3. STANOVISKÁ PODĽA § 18 TOHTO ZÁKONA

Došlé stanoviská podľa § 18 Zákona možno rozdeliť nasledovne:

- stanovisko príslušného orgánu
- stanoviská povolujúcich orgánov
- stanoviská dotknutých orgánov
- stanoviská dotknutých obcí
- záznamy z verejných prerokovaní Správy
- stanoviská občianskych iniciatív a občanov

Stanovisko príslušného orgánu

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

Pre ďalšiu prípravu navrhujeme v záverečnom stanovisku odporučiť niektorý z variantov V2, V3, resp. V5.

Ing. Gejza Vegh - riaditeľ odboru cestného hospodárstva

Stanoviská povolujúcich orgánov

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

Po preštudovaní predloženej správy o hodnotení zasielame ako dotknutý a povolujúci orgán štátnej správy podľa § 18, ods. 1 Zákona R SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov nasledovné stanovisko podľa § 18 vyššie citovaného zákona.

1. Stanovisko orgánu územného plánovania OÚ Nitra

Predložená správa podrobne analyzuje vplyvy plánovanej činnosti na životné prostredie a na jeho jednotlivé zložky a s jednoznačnou snahou o objektivitu hodnotí jednotlivé varianty. V materiáloch sa však uvádzalo, že posudzované sú vždy od Lehoty po Pohranice. V záveroch však pri severných obchvatoch časť po uzol pod Šindolkou nie je zapracovaná. Najvýraznejšie je to vidno na mapovom podklade č. 2, kde sú posudzované vplyvy na životné prostredie, variant č. 4 je posudzovaný v celej svojej dĺžke, kým varianty č. 1, 2, 3, 5 len v úseku od napojovacieho uzla pod Šindolkou. 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.

Nesúhlasíme celkom s niektorými závermi predloženej správy: nesúhlasíme s tvrdením, že

nemôže 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 privádzačov v zmysle Konceptu územného plánu mesta Nitra (napojenie na Hviezdoslavovu, Novozámockú, Akademickú – s doriešením parkovania pre výstavisko).

V bode C.II.6 Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa činnosť nerealizovala je v tabuľke č. 29 uvedená prognóza vývoja intenzity dopravy na dotknutej cestnej sieti v oblasti Nitra. Pre posúdenie vhodnosti jednotlivých variantov sú však z nášho pohľadu potrebné aj informácie o toku dopravy v rámci sídelného útvaru. Nepovažujeme za vhodné úzkoprsé riešenie základného problému, ktorým je odklon tranzitnej dopravy v smere východ – západ, očividne považovanú za prioritnú, ak je možné jedným riešením pomôcť aj inému problému. Preto považujeme za potrebné pre určenie najvhodnejšieho variantu aj informácie o tokoch dopravy. Ak je totiž okrem hlavného toku východ – západ, ktorý je aj nosným účelom, najsilnejším tokom tok dopravy juhozápadný a juhovýchodný (Bratislava – Nitra – Nové Zámky, Nové Zámky – Nitra – Zlaté Moravce), považujeme za najvhodnejší variant č. 4 aj napriek jeho finančnej a priestorovej náročnosti. V prípade realizácie variantu č. 2, 3 alebo 5 (keďže realizáciu variantu č. 1 nepredpokladáme vzhľadom na nevhodnosť podložia) bude (za predpokladu uvedenia vyššie) v krátkom časovom horizonte nutné doriešiť dopravné napojenie cesty I/64 (Nitra – Nové Zámky) na plánovanú R1, ktorých situovanie je najvhodnejšie v uvažovanej trase V4, čo vlastne znamená, že sa uvedený variant č. 4 vybuduje aj tak.

Z hľadiska územného plánovania nám je trochu nepochopiteľná diskusia o vhodnosti severného alebo južného koridoru, nakoľko KÚRS 2001 počíta s oboma. A práve pri zvážení tejto skutočnosti, ako aj potreby mesta, zohľadnenej už v územnom pláne z roku 1976!, aj v jeho aktualizácii a v súčasnosti rozpracovanom novom územnom pláne, rovnako ako pri zohľadnení dopravných tokov, ktorých smery a intenzitu možno len predpokladať, nakoľko ich správa neuvádza, (nás interný zdroj – odbor dopravy, pozemných komunikácií a iných odvetvových vzťahov OÚ Nitra však potvrdil naše podozrenie ohľadom najväčšej intenzity v uvedených smeroch) jednoznačne odporúčame na realizáciu variant č. 4.

2. Stanovisko orgánu štátnej správy OÚ Nitra

Predložený dokument vo svojom hodnotení vplyvov na životné prostredie odčleňuje od seba ochranné pásma vodných zdrojov a vplyvy na podzemné vody. Považovali by sme 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. Severné varianty vo svojej existujúcej časti zasahujú do ochranného pásma dvoch vodných zdrojov a vedú vlastne v ich bezprostrednej blízkosti, čo považujeme za vážnejšie ohrozenie už aj tak výrazne intenzívnou poľnohospodárskou činnosťou ohrozovaných vodných zdrojov, ako umiestnenie južného obchvatu podľa riešenia variantu č. 4 v Správe o hodnotení. Ďalšie stupne projektovej dokumentácie požadujeme vypracovať v súlade so zákonom NR SR č. 184/2002 Z. z. o vodách a o zmene niektorých zákonov (vodný zákon) a pri rešpektovaní Záväzného opatrenia – „Úprava o základných hygienických zásadách pre zriaďovanie, vymedzenie a využívanie pásiem vodných zdrojov určených na hromadné zásobovanie pitnou a úžitkovou vodou a pre zriaďovanie vodárenských nádrží“, zverejneného vo Vestníku Ministerstva zdravotníctva SSR 20 7. 1979.

Z hľadiska ochrany povrchových a podzemných vôd považujeme za najvhodnejší variant č. 4.

3. Stanovisko orgánu ochrany prírody OÚ Nitra

Zoznam chránených stromov na str. 68-69 – tab. Č. 17 nie je hodnoverný – všetky uvedené stromy boli zrušené vyhláškou KÚ v Nitre.

V prípade prechodu komunikácie cez okraj lesného porastu Selenec navrhujeme 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.

Severné varianty neriešia zaťaženie mesta Nitra automobilovou dopravou, ktorá vy v danom prípade prechádzala smerom na juh cez mesto.

V južnom variante nebudú dotknuté záujmy územnej ochrany prírody a v prípade jeho realizovania s prvkami kompenzačných opatrení (str. 193 Správy), môžeme považovať 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 navrhujeme realizovať variant č. 4.

Záver:

Pri zhodnotení všetkých vyššie uvedených pripomienok a dôslednom zvážení charakteristiky uvažovanej činnosti navrhujeme na ďalšie spracovanie variant č. 4.

Stanoviská dotknutých orgánov

Ministerstvo obrany SR, SEMI – odbor infraštruktúry a ochrany životného prostredia (č.p. SEMI/K-84/3-227/2-2002-OdIOŽP zo dňa 17.9.2002)

Po posúdení predloženého materiálu Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, ako dotknutý orgán v zmysle zákona NR SR č. 127/1994 Z. z., zaujíma k hodnoteným variantom výstavby nasledujúce stanovisko:

Variant 1

Vzhľadom na navrhovanú trasu tak razenej, ako aj hĺbenej časti tunela v areáli kasární, vrátane nízkej výšky nadložia nad razeným tunelom, nepovažujeme tento variant z hľadiska ochrany územných záujmov rezortu ministerstva obrany za prijateľný.

Variant 2

Uvedený variant nepovažujeme 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

Z posudzovaných variantov tento variant predpokladá najrozsiahlejší zásah do objektu kasární. Z hľadiska ochrany územných záujmov rezortu ministerstva obrany nepovažujeme 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

Uvedený variant 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.

Vzhľadom k tomu, že v predloženej správe o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v zmysle zákona č. 127/1994 Z.z v znení neskorších predpisov, sú navrhnuté opatrenia prevencie, eliminácie a kompenzácie týchto vplyvov na životné prostredie, nemáme k predkladanému materiálu ďalšie pripomienky.

Z hľadiska pôsobnosti rezortu ministerstva obrany považujem, 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.

plk. Ing. Maroš Hrádela –riaditeľ(riadna dovolenka), v zastúpení plk. Ing. Peter Matejovič

Ministerstvo pôdohospodárstva SR – Odbor RV a ŽP (č.j. 7755/02-610 zo dňa 26.9.2002)

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

Ing. Rudolf Trebatický - riaditeľ odboru

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Nitre (č.p.ORHZ-696/OPP-2002 zo dňa 7.8..2002)

- k riešeniu požiadaviek protipožiarnej bezpečnosti nemá pripomienky.

riaditeľ Okresného riaditeľstva Hasičského a záchranného zboru v Nitre, mjr. Ing. Jozef Zelenka

Krajský úrad v Nitre - Odbor ŽP (č.j. 2002/08437 zo dňa 19.9.2002)

Ako najoptimálnejší variant navrhujeme variant 4, nakoľko zasahuje do funkcie štruktúry bývania mesta Nitra a výhľadovo je potrebné riešiť realizáciou južného obchvatu mesta.

Ing. Vojtech Kalló - vedúci odboru

Krajský úrad v Nitre - Odbor OV (č.j. 043125/2002 zo dňa 25.9.2002)

Krajský úrad v Nitre, odbor iných odvetvových vzťahov predkladá vyjadrenie k správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie dopravného riešenia rýchlostnej cesty R 1 Nitra – Malanta, konaného dňa 11. 9. 2002 na Mestskom úrade v Nitre, ktorú vypracoval EOPED Žilina a REGIOPLÁN Nitra.

Technická štúdia zámeru výstavby uvedenej rýchlostnej cesty obsahuje 5 variant riešenia, ktoré sú zamerané takmer výlučne iba na zabezpečenie tranzitného prietahu mestom v rámci budovanej diaľnice Trnava – B. Bystrica. Predložená „Správa o hodnotení“ vôbec nerieši dopravnú štruktúru a dopravné vzťahy s ohľadom na rozvoj regiónu Nitrianskeho kraja a budúcu sídelnú štruktúru Slovenska, resp. podunajského priestoru, ktorý sa Nitra bezprostredne týka. Z hľadiska rozvoja sídelných štruktúr, ich osídlenia, krajské mesto Nitra je prirodzeným centrom juhozápadného Slovenska k čomu je potrebné dopravné systémy riešiť tak, aby zabezpečovali prepojenie dopravných trás s ostatnými komunikačnými smermi (prepojenie ciest v smere Šaľa, Nové Zámky, Topoľčany, Hlohovec, Levice). Rozvoj daného územia a jeho technickú infraštruktúru definuje vládne nariadenie č. 188/1998, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu veľkého územného celku Nitriansky kraj. Rovnako vypracovaný plán regionálneho rozvoja Nitrianskeho kraja má jednu z hlavných priorít vybudovanie juhovýchodného obchvatu mesta Nitra a trasovanie dopravnej infraštruktúry severo-južným smerom, najmä pre zvýšenie atraktívnosti regiónu vhodného pre investície, čo môže výrazne napomôcť ekonomickému rozvoju tohto zaostávajúceho regiónu, kde bolo v posledných rokoch investované v rámci Slovenska z verejných zdrojov v priemere iba 4 % finančných prostriedkov.

Na základe uvedených dôvodov a 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 odbúrava nepriaznivé vplyvy dopravy na životné prostredie, resp. obyvateľov mesta a je rovnako v súlade s územným plánom rozvoja mesta Nitra. Navrhujeme, aby technická štúdia sa zamerala na variantné návrhy riešenia juhovýchodného obchvatu mesta Nitra s napojeniami siete cestných komunikácií tak, aby súčasný problém vysokej automobilovej záťaže mesta sa znížil, napomohol hybnosti obyvateľstva v individuálnej automobilovej doprave i hromadnej mestskej doprave. Juhovýchodný variant rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta 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 odporúčame realizovať variant V4 výstavby rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta s pokračovaním výstavby cesty R1 Pohranice – Čaradice.

Ing. František Halás, vedúci odboru

Krajský úrad v Nitre - Odbor DaPK (č.j. 2002/042395 zo dňa 23.9.2002)

Krajský úrad v Nitre, odbor dopravy a pozemných komunikácií Vám predkladá k predmetnej správe nasledovné stanovisko.

Hlavným účelom pripravovanej stavby je vybudovanie kapacitnej štvorprúdovej rýchlostnej komunikácie v smere západ – východ s cieľom zvýšiť bezpečnosť premávky, kapacitu komunikácie, jazdnú rýchlosť, priepustnosť križovatiek a znížiť nehodovosť, spotrebu pohonných hmôt, exhaláty a hluk.

Posudzovaný koridor rýchlostnej cesty R1 je v dotknutom úseku v súlade s vyššími stupňami územnoplánovacej dokumentácie – Konceptiou územného rozvoja Slovenska KURS 2001 a ÚP VUC Nitrianskeho kraja (vyhláseného nariadením vlády SR č. 188 z 28. Apríla 1998).

Po preštudovaní správy o hodnotení „Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta“ prioritne doporučujeme z hľadiska dopravných kritérií variant V4, ako výhľadové koncepčné dopravné riešenie, nielen smerom 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. Tak ako sa v citovanej správe o hodnotení uvádza, dĺžkou variantu v porovnaní s ostatnými variantmi

(stavebná dĺžka 17,349 km), vysokými investičnými a prevádzkovými nákladmi, nižšou ekonomickou efektívnosťou a návratnosťou investícií (IRR 7,98). Budovanie celej trasy V4 však do budúcnosti doporučujeme ako štvorprúdovú rýchlostnú cestu a nie v polovičnom profile.

V prípade rozhodnutia o realizácii niektorého zo severných variantov doporučujeme ako najvhodnejší variant V5, pri uprednostnení technicko-ekonomických kritérií (stavebná dĺžka 8,018 km – najnižšie investičné a prevádzkové náklady, vysoká efektívnosť a návratnosť investície IRR 10,95m súhlas Ministerstva obrany SR) ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie z hľadiska vplyvov na dotknutých občanov a zásahov do areálu Kasární Obrancov mieru pod Zoborom a tiež na realizáciu vhodné ako okamžité a ekonomicky efektívne riešenie. Tak ako sa v citovanej správe o hodnotení uvádza, nevýhodnosť variantu je daná tým, že z pohľadu mesta Nitra predstavujú len čiastkové a dočasné riešenia dopravnej situácie a majú nepriaznivý vplyv na obyvateľov mestskej časti Nová Chrenová.

Realizáciu variantu V5 považujeme za možnú, nie však za konečnú, v prípade dodržania nasledovných podmienok a etapizácie výstavby (ako je to uvedené v správe o hodnotení ma strane č. 218 a 219):

1. severná trasa R1 bude vybudovaná za účelom riešenia tranzitnej dopravy v smere západ – východ v úseku križovatka Zobor – križovatka Chrenová, nie ako definitívne a konečné riešenie dopravného systému mesta Nitra.

Odľahčenie mesta Nitry od vonkajšej dopravy (cesta II/562, I/51) pri realizácii variantu V5 by napomohla postupná etapizácia úsekov:

2. súčasne s výstavbou cesty R1 v úseku Zobor – Chrenová je potrebné vybudované prepojenie križovatky Chrenová s cestou I/51 (križovatka Selenec),

3. následne, v súvislosti od intenzity dopravy na cestách I. A II. Triedy pokračovať v budovaní prepojenia križovatky Selenec s cestou I/64 a II/562 v križovatke Čermáň. Komunikácia by mala byť vybudovaná v kategórii S 11,5 (s výhľadom R 22.5) a vytvorila by juhovýchodný obchvat mesta Nitra,

4. úsek R1 medzi križovatkami Selenec a Pohranice vybudovať v južnom variante, a to v závislosti od intenzity dopravy na súčasnej ceste I/65 v úseku Nitra – Kolíňany – Beladice a v nadväznosti na prípravu úseku R1 Pohranice – Čaradice,

5. ako posledný z budovaných úsekov realizovať prepojenie medzi cestami II/513 križovatka Lehota a II/562 križovatka Čermáň – v prípade budovania preložky cesty II/513, resp. prepojenia D61 Leopoldov – Nitra – Nové Zámky – M1 Komárom, alebo po naplnení kapacity cesty I/51 v úseku križovatka Lehota – Dražovce – Zobor. Po sprevádzkovaní by mohol byť cestný ťah R 1 presmerovaný na uvedené obchvatové komunikácie (v trase variantu V4) a severná trasa by mala byť prekategORIZOVANÁ na zbernú mestskú komunikáciu.

Časové horizonty realizácie etáp 2 – 5 budú stanovené na základe vývoja dopravy na predmetných cestách po vybudovaní 1. etapy.

Ing. Karol Slávik - vedúci odboru dopravy a pozemných komunikácií

Stanoviská dotknutých obcí a mesta

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

Mestský úrad v Nitre, oddelenie územného plánovania a architektúry, po oboznámení sa s predloženou "Správou o hodnotení Rýchlostnej cesty R1 Nitra - Malanta", Vám dáva nasledovné vyjadrenie, ktoré vychádza z týchto aspektov:

1. Pripravovaná trasa dopravného koridoru E 571 (štátna cesta I/51 a I/65) Bratislava – Nitra – Zvolen má ako budúca rýchlostná cesta R1 v úseku Nitra – Malanta všetky znaky rozhodujúcej a strategickej cestnej siete komunikácií v Slovenskej republike 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 Slovenskej republiky (4. najväčšie mesto) je definované ako centrum nadregionálneho až celoštátneho významu s významným územno-správnym postavením (sídlo kraja a orgánov VÚC) s previazanosťou na dopravnú infraštruktúru Slovenskej republiky – najmä prostredníctvom cestnej siete. Mesto leží na križovatke štátnych ciest I. triedy (I/51, I/65 a I/64), ale i štátnych ciest II. triedy (Nitra-Hlohovec-D-61 a Nitra Šaľa).

Z vyššie uvedeného vyplýva nutnosť navrhnuť optimálnu koncepciu dopravnej infraštruktúry na území mesta Nitry (najmä cestnú sieť), ktorá vytvorí ucelený a homogénny systém, ktorý bude spĺňať dlhodobé potreby rozvoja mesta Nitry, a tým i potreby rozvoja príslušného regiónu, a teda i potreby rozvoja Slovenskej republiky. 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. Základnú návrhovú kostru mesta Nitry, predstavuje v súčasnosti spracovávaný koncept riešenia územného plánu mesta Nitry, v ktorom je stanovený základný syntetický pohľad na hlavné rozvojové ciele sídla a jeho jednotlivých častí, tu je stanovená základná stratégia pre budúcnosť mesta vo všetkých polohách na výhľadové obdobie do roku 2015.

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 č. 4

Z vyššie uvedeného ako najvhodnejší variant zo Správy o hodnotení, ktorý dlhodobo bude spĺňať potreby rozvoja mesta, ale i príslušného regiónu, je „V4“ juhovýchodný a južný obchvat mesta Nitry. Tento variant prepája štátne cesty I. triedy smerujúce do Nitry. Súčasťou tejto trasy je navrhovaný koridor (v KR ÚPN Nitry), pre výhľadové prepojenie I/64 v križovatke Lehota s možnosťou križovatky na D-61. Výhodou variantu „V4“ podľa Správy o hodnotení, ale i pripravovaného Konceptu riešenia ÚPN Nitry:

- 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 (nespoplatnenej) po jestvujúcom severnom obchvate mimo CMZ mesta Nitry,
- vhodné pripojenie budúcej štátnej cesty I/64 (Prievidza – Nitra – Nové Zámky) z variantu č. 4,
- možnosť realizovania ďalších dopravných prepojeníestskej časti Zobor s CMZ navrhovaných v pripravovanom koncepte územného plánu mesta Nitry,
- pri severnom vedení rýchlostnej komunikácie 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 týchto dôvodov odporúčame variant č. V4 ďalej rozpracovať s nasledovnými pripomienkami:

- vo variante č. 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.

Prílohy:

Vyjadrenie Ing. Darina Zimová, Golianova 56, Nitra zo dňa 24. 9. 2002

Vyjadrenie Prof. Ivana Paška, Svätourbánska č. 2, Nitra zo dňa 24. 9. 2002

Vyjadrenie Prof. Ing. Imrich Točka, CSc., SPU Nitra

Vyjadrenie Miroslava Kubalu, Pri cvičisku 5, Nitra

Vyjadrenie Zdenka Depeša, Dlhá 3, Nitra

Petícia – Petičný výbor občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová IV

Ing. arch. Jozef Gabrhel
ved. odd. územného plánovania a architektúry

Obec Pohranice (č.j.3946/02-Ing.GI zo dňa 19.9.2002)

Obecné zastupiteľstvo v Pohraniciach navrhuje VARIANT č. 4 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 poronnou“.

Svoje stanovisko odôvodňujeme tým, že tento variant je najvhodnejší hlavne z dôvodu čo sa týka ochrany ovzdušia, emisie a hluku pre obyvateľov našej obce. Ako ďalší dôvod uvádzame, že v našej obci sa nachádza vojenské cvičisko, ako aj kameňolom, ktoré už v značnej miere znečisťujú ovzdušie a okrem toho zo severnej strany našej obce vedie aj zlatomoravecká cesta, ktorá 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 obývajúcich priestorov obce.

HAJDU Miroslav - starosta obce Pohranice

Obec Nitrianske Hrnčiarovce (č.j.280/2002 v.p. zo dňa 26.9.2002)

Na základe prerokovania a prieskumu výstavby rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta Obec Nitrianske Hrnčiarovce odporúča variant V2.

Ing. Rudolf Finta, starosta obce

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja (č.j.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 budovania rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta na základe dôkladnej analýzy všetkých predložených variantov dopravou komisiou pri zastupiteľstve Nitrianskeho samosprávneho kraja a jej odporúčaní.

Variant V4 budovania rýchlostnej komunikácie R1 v úseku Nitra – Malanta považujeme za najvhodnejší pre riešenie celkovej dopravnej situácie mesta Nitry a jej okolia.

Mgr. Eva Zimmermannová - riaditeľka Úradu Nitrianskeho samosprávneho kraja

Záznamy z verejných prerokovaní Správy

Záznam z verejného prerokovania „Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie rýchlostnej komunikácie R1 Nitra – Malanta, konaného dňa 11. 9. 2002 o 16.00 hod. v zasadačke Mestského úradu v Nitre.

Prítomní: 131 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal zástupca Mestského úradu v Nitre, Ing. arch. Gabrhel z odboru územného plánovania.

Zástupkyňa Slovenskej správy ciest Bratislava (ďalej SSC), Ing. Pyszková, vedúca útvaru predinvestičnej prípravy, vysvetlila históriu prípravy ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica, ktorej súčasťou je úsek Nitra – Malanta a súčasne je medzinárodným ťahom E571.

Príprava začala v rokoch 1997 – 1998 vypracovaním technickej štúdie (ďalej TŠ) Nitra – Čaradice a Zámeru, podľa zákona č. 127/94 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Rozsahom hodnotenia (ďalej RH), ktorý vydalo MŽP SR bola rozdelená na dva úseky Nitra – Malanta a Malanta – Čaradice.

- V RH stanovilo MŽP SR hodnotiť v správe varianty:

- juhozápadný a juhovýchodný obchvat Nitry, v zastavanej časti uvažovať s premostením (v správe je to variant V4),
- tunel pod Zoborom (v správe V1),
- v zastavanom území viesť rýchlostnú komunikáciu pod terénom v úseku jestvujúcej cesty I/65 s jej zachovaním (v správe V2),
- navrhnúť ďalšie vhodné varianty (v správe V3, V5).

- V roku 2001 bola vypracovaná TŠ R1 Nitra – Malanta, ktorá v zmysle RH podrobne preišla možnosti vedenia rýchlostnej komunikácie v k. ú. Mesta. V priebehu jej vypracovania, vzhľadom na pripomienky MO SR, vznikli modifikácie variantu 2, a to varianty 3 a 5, ktoré prechádzajú priestorom kasární v polohe hĺbeného tunela. Súhlasné stanovisko MO je k variantu 5.

- Rýchlostná komunikácia nemá za úlohu vyriešiť dopravnú situáciu v meste, ale môže prispieť k jej riešeniu. Oba koridory variantného riešenia sú v súlade s územno-plánovacími dokumentáciami – KURZ, VÚC Nitr. kraja a návrhom SÚP mesta Nitry.

- Technické údaje: Rýchlostná cesta je navrhovaná vo dvoch koridoroch a v piatich variantoch. V tzv. severnom koridore, ktorý nadväzuje na už sprevádzkovaný úsek obchvatu mesta v kategórii S 22,5/100 sú 4 varianty 1, 2, 3 a 5. Začiatok navrhovaných variantov je v križovatke Dražovce, koniec južne od obce Pohranice. V tzv. južnom koridore je vedený variant 4. Začína v križovatke Lehota, prechádza južne od Nitry a končí v obci Pohranice.

- Základné údaje variantov:

	V1	V2	V3	V4	V5
Stavebná dĺžka (m)	9 266	8 043	8 045	17 349	8 018
Celk.posudz.dĺ.(m)	15 276	15 645	15 647	17 349	15 620
Mimoúrovňové križ.(ks)	3 (+1)	3 (+1)	3 (+1)	4	3 (+1)

Dĺžka tunela (m)	2 620	845	996	0	1 117
Dĺžka mostov (ks/m)	5/176	6/613	6/637	8 /1605	7/640
Dl.príd.stúp. pruhov (m)	0	0	0	1 775	0
Protihlukové steny (m ²)	1 995	3 735	3 835	4 260	3 832
Trvalý záber pozem. (ha)	50,087	39,163	44,236	92,822	48,202
Demol. objektov /ks/m ³)	1/11674	9/11674	2/948	7/2824	4/14090
Celk. náklady (mil.Sk)	8 301,4	3 950,5	4 312,6	5 252,4	4 651,9
Roky návratnosti (roky)	13,24	7,64	8,24	11,95	8,98
Stupeň výnosnosti (%)	7,05	12,82	11,96	7,98	10,95

- Ďalší postup prípravy: podľa zákona č. 124/94 Z. z. môže každý občan zaslať do 30. 9. 2002 svoje stanovisko, resp. pripomienky na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov. MŽP zosumarizuje výsledky odborných dokumentácií, nezávislého posudku ako aj:
- pripomienky občanov a organizácií, na základe čoho v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií vydá „záverečné stanovisko“ s doporučením výslednej trasy. Pre túto trasu sa vypracuje dokumentácia pre územné rozhodnutie /DÚR), po vydaní územného rozhodnutia sa vypracuje dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) a po vydaní stavebného povolenia sa vypracuje realizačná dokumentácia. Realizácia tejto stavby sa predpokladá až po roku 2006.
- Všetky posudzované varianty sú s realizáciou opatrení environmentálne vhodné.
- Odborné dokumentácie TŠ a „Správa o hodnotení vplyvov“ odporúčajú v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie variant V5.
- Pre realizáciu je reálna I. etapa niektorého zo sev. variantov, t. j. po križovatku Chrenová.
- Pri realizácii variantov v severnom koridore bude v rámci stavby zlikvidovaný muničný sklad MO, čím vznikne nový priestor pre rozvojové zámery mesta.

Ing. Nurnberger, zástupca Dopravoprojektu a. s. Bratislava, spracovateľ TŠ, ktorá bola podkladom pre Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie, informoval prítomných o technických údajoch jednotlivých variantov a PhDr. Kocianová o dopravných vzťahoch – R1 je druhý najzaťaženejší úsek v SR, kde sa dnes realizuje 13 000 voz/deň v smere západ východ, tranzit predstavuje 20 % z celkovej dopravy. Mesto Nitra má vysoký podiel zdrojovej a cieľovej dopravy a ani jeden z variantov nevyrieši už dnes preťaženú cestnú sieť v centre mesta, čo ani nie je cieľom realizácie rýchlostných komunikácií. Pri nebudovaní žiadneho variantu, bolo by v roku 2010 na hlavnom ťahu 20 000 voz/deň.

Zástupcovia spracovateľa „Správy o hodnotení vplyvov na ŽP“, Ing. Krautschneider a RNDr. Mederly informovali prítomných o procese posudzovania vplyvov na ŽP a o postupe hodnotenia a o výsledkoch „Správy“. Záverečné zhodnotenie „Správy“ po multikriteriálnom hodnotení jednotlivých vplyvov: v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, odporúčajú variant V5 ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie z hľadiska vplyvov na dotknutých občanov a zásahov do areálu kasární Obrancov mieru Pod Zoborom. Variant V4 (južný koridor) je na realizáciu vhodný z perspektívneho hľadiska. V súčasnosti však nie je z dopravného hľadiska nevyhnutná a z ekonomického hľadiska reálna, vzhľadom na nízku efektívnosť stavby, budovať celú trasu V4 ako 4-pruhovú rýchlostnú cestu.

Diskusia:

A. Otázky občanov:

1. p. Cyril Ivan – splnomocnenec občianskej iniciatívy Chrenová a Zobor pre stavbu R1 Nitra – Malanta. V zastúpení petície sú za variant V4, ktorá odkláňa dopravu z Nitry, severné varianty sú nebezpečné pre kombináciu s mestskou dopravou a tunely sú tiež nebezpečné.
2. p. Viliam Laslo – Nitriansky samosprávny kraj. Na zasadnutí 9. 9. 2002 doporučil ako realizačný variant V4.
3. p. Juraj Prestovský – zastupuje staré mesto a 90 % obyvateľov je za variant V4 (?).
4. p. Miloš Macho – za Stranu zelených – oceňuje podrobnú prácu spracovateľov oboch dokumentácií na jednotlivých variantoch, ale podľa nich nie všetky sú šťastne navrhnuté. Sú radi, že V1 ustupuje do pozadia a doporučuje okruhy na zamyslenie: je potrebné odľahčiť dopravu v centre Nitry – gordický uzol je v križovatke pri Tesco, pri dopravnej nehode býva zablokovaný celý ťah mestom, je potrebné riešiť viac ako smer západ – východ, sú za variant 4, ktorý podľa nich rieši okrem smeru západ – východ aj smer sever – juh a nie je mu jasné, považuje za nesprávne riešiť iba smer západ – východ a sledovať spotrebu pohonných hmôt a iné ukazovatele, ktoré sú uvedené v letáku, mala by sa riešiť doprava v Nitre komplexne, ako to potrebujú občania.
5. p. Tibor Zelenický – Mestské zastupiteľstvo. Prikláňa sa k rečníkovi pred ním a nenašiel kritérium psychologického dopadu na človeka, odporúča, aby sa aj toto kritérium bralo do úvahy – vzťah ľudí k Zoboru. (Otázka: ako bola riešená doprava z južného smeru?)

6. p. Brestenský – ako sa zráтали ľudia, ktorí idú do mesta na výstavy a ktorí odovzdali prejdú cez mesto a idú lyžovať do Tatier, najmä Bratislavčania. Severný ťah nič nevyrieši, južný variant vyrieši všetko. (Otázka: Ako sa počítali vozidlá, ktoré idú do mesta a ktoré mesto obchádzajú?)
7. zástupca Mestského zastupiteľstva – pri Mestskom zastupiteľstve je komisia za dopravu a ich stanovisko je doporučené variantu 4, ktoré odovzdali MsÚ. Nemali by sme im vnucovať svoje názory z Bratislavy.
8. p. Sterovič – kritériá: v stĺpci 4 sú preferované najmä ekonomické, V4 je z dopravných kritérií najlepšia a v krajinoekologických najdlhšia.
9. p. Blažo – sú peniaze na výstavbu rýchlostnej komunikácie? Nitra nemá ani na železničné napojenie – je to hanba a štát nemá peniaze na cesty. Netlačte nám to čo nechceme a nájdite peniaze!
10. p. Habeková – Chrenová, koľkých ľudí sa týkajú konkrétne asanácie pri jednotlivých variantoch, ako sa budú riešiť a kde sa vystahujú?
11. p. Podhradská – žiadala hlasovať za varianty.
12. Otázka: Ministerstvo obrany je za V5 a občania nemôžu byť za niektorý z variantov?
13. p. Paštiak – kto a kedy bude rozhodovať o výslednom variante a ako a kde sa môžu občania odvolať, ak sa vyberie niektorá zo severných trás? Nebude asi správne viesť celú dopravu severom, bolo by potrebné vybudovať oba ťahy, vznikol by dopravný okruh.
14. p. Ivan Cyril – koľko stála príprava? Nie sú peniaze, načo sa robilo toľko variantov za nemalé finančné náklady?
15. p. Baláž – zástupca primátora. Akú štatistickú chybu vykazuje sčítanie dopravy? Aký je podiel nákladnej dopravy? Nitra má zlé vlakové spojenie, väčšina tovaru sa prepravuje po ceste. Variant 4 je najperspektívnejší, lebo rieši aj dopravu v meste.
16. p. Kelemen – dali písomné pripomienky na MsÚ. Vyjadril domnienku, že pri budovaní severného variantu bude v Nitre veľa smogu a pýta sa, či bola zohľadnená Zoborská lesostep a ľudia, ktorí si postavili rodinné domy a bývajú v nich so svojimi deťmi. Upozorňuje, že v Brezovom hájiku je škola a materská škôlka a pri výstavbe R1 ich zamoríme smogom. Uvádza, že nie je odborník, ale dal by urobiť V4 a vyriešilo by sa všetko.
17. p. Erinholt – mestská časť Krškany. Všetci prítomní obyvatelia hovoria o variante 4, ako keby Krškany neboli súčasťou Nitry. Ak sa trasa cesty nevysunie z Nitry až za Krškany, budú zásadne protestovať a nebudú platiť dane. Cestu treba riešiť až za Plastikou. Trasa ide cez Priemyselnú ulicu a čo exhaláty? Ako mohlo mesto navrhnuť v územnom pláne rýchlostnú cestu cez mesto, keď všade inde sa navrhuje poza mesto?
18. p. Zuzana Vydarená – Okresný úrad. Mesto povolilo výstavbu rodinných domov v priemyselnej zóne v súlade s ÚP, tak to je problém mesta.
19. p. Konc – je treba urobiť variant 4 a posunúť ho 5 km od mesta pod Krškany a všetko bude vybavené. Nevidí zmysel toho, že sme zvolávali ľudí, toto rokovanie bolo aj tak zbytočné.

Prednesené otázky a názory je možné zhrnúť do nasledovných okruhov:

- I. Väčšina z prítomných 122 občanov Nitry, vrátane neuvedeného počtu občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová, ktorej zástupcovia sa rokovania zúčastnili, preferuje výstavbu variantu V4 a nesúhlasí so severnými trasami z dôvodov: V4 ide mimo centrum Nitry, rieši aj napojenie južných smerov (Komárno, Nové Zámky, Levice), nenarušá plán rozvoja mesta Nitry, je vhodný pre nadregionálne, regionálne a mestské dopravné vzťahy, zo stránky technicko-ekonomickej, lepší z titulu vplyvov na pôdu, reliéf, vody, biotu, scenériu Zobora, obyvateľov a pod.
Bolo poukázané na výhody variantu V4 a nevýhody variantov v severnom koridore, pričom väčšina diskutujúcich nebrala do úvahy odborné hodnotenie variantov cesty R1 uvedené v „Správe o hodnotení“.
- II. Potrebné je riešiť najmä dopravu v meste Nitra a severo-južné smery (Topoľčany, Nové Zámky, Levice).
- III. Ako sa sčítavajú vozidlá idúce do mesta a len prechádzajúce Nitrou a aké sú štatistické chyby.
- IV. Koľko bude nutných asanácií rodinných domov na jednotlivých variantoch a ako sa bude riešiť presťahovanie týchto občanov
- V. Požiadavka na hlasovanie za varianty.
- VI. Kto a kedy bude rozhodovať o výslednom variante, potrebné sú severný a južný ťah v Nitre.
- VII. Hodnotenie viacerých variantov je plýtvanie peňazí a má investor finančné prostriedky na výstavbu?
- VIII. Bolo zohľadnené zvýšené emisie a ostatné negatíva pri severných trasách?
- IX. Nesúhlas občanov MČ Krškany a variantov V4, žiadali jeho posun južnejšie o cca 5 km.

B. Odpovede Slovenskej správy ciest, Dopravoprojektu, Ekopedu k jednotlivým otázkam:

I., II. Riešenie dopravy v Nitre je určite potrebné riešiť komplexne, ale nie je možné výstavbou rýchlostnej komunikácie vyriešiť problémy mestskej dopravy. Rýchlostná cesta môže byť súčasťou systému mestských komunikácií, ale rieši predovšetkým rýchle prepojenie vzdialených cieľov, ako

napr. úsek Nitra – Malanta je súčasťou ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica. SSC dostala od Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií úlohu vyriešiť toto prepojenie, ktoré môže odľahčiť mesto Nitru od tranzitnej dopravy. Podľa zákona č. 416/2001 budú od budúceho roku patriť cesty II. Triedy VÚC a III. Triedy mestám a obciam. Ak vybudujeme variant 4, bude štvorpruh v severnom koridore preklasifikovaný na nižšiu triedu. Je predpoklad, že v takomto prípade nebude nová výstavba, oprava, rekonštrukcia, údržba jestvujúcej cesty I/65 patriť do kompetencie MDPT, ale VÚC, resp. mestu.

Pri výstavbe V4 v každom prípade bude musieť mesto Nitra rekonštruovať ulice, cez ktoré bude centrum a severná časť mesta napojená na trasu V4 cez križovatky Čemáň a Selenec, najmä ulice Cabajská, Železničarska, Novozámocká, Levická a pod.

III. Riešenie dopravy v Nitre vychádza z výsledkov celoštátneho dopravného prieskumu, ktorý sa v SR robí každých 5 rokov od roku 1876 až 2000, má schválenú metodiku, podľa ktorej sa vozidlá sčítavajú od apríla do októbra v pracovných dňoch aj v sobotu a nedeľu v 4, 16 – 24-hodinových cykloch, tak aby sa zohľadnila doprava v priebehu celého dňa. Od roku 1995 vykonáva SSC smerový dopravný prieskum vo všetkých väčších mestách, cieľom ktorého je zistiť smerovanie dopravy v konkrétnych mestách. Bol vykonaný a vyhodnotený aj pre Nitru a výsledky sú v „Správe o hodnotení“ zohľadnené. Metodika aj štatistická odchýlka zodpovedajú európskym štandardom. Tranzitná doprava, t.j. tá ktorá obchádza mesto predstavuje cca 20 % z celkovej dopravy. Veľmi dôležité je prepojenie mestských komunikácií s rýchlostnou cestou, cez ktoré by sa doprava rozptýlila. Nie je pravdou, že V4 preberie lepšie dopravu ak sa vybuduje ako R1. Najlepším riešením pre odľahčenie dopravy by bolo dobudovanie úseku v severnom koridore ako R1 a v polohe V4 vybudovať cestu nižšej kategórie pre možnosť napojenia severojužných ciest (III/05137 Janíkovce, pri letisku, II/562, III/05136 a III/51311). Vytvoril by sa vhodný cestný okruh mesta.

Všetky varianty boli hodnotené rovnocenne, bola navrhnutá etapizácia výstavby jednotlivých variantov, t.j. vybudovať každý úsek cesty tak, aby bol prevádzkyschopný. Pri variantoch v severnom koridore je etapovitosť možná, pretože cez každú križovatku na variantoch V1, 2, 3, 5 sa dá napojiť na cestu I/65, pri variante 4 bolo potrebné vybudovať celý úsek buď v polovičnom, alebo v plnom profile. Štatistická chyba pri celoštátnom sčítaní sa zohľadňuje v každom z desiatich sčítacích termínov (termíny sú v apríli až októbri), vylúčením maximálnej a minimálnej hodnoty. Celková štatistická chyba je maximálne 5%.

IV. Pri variantoch budú nasledovné asanácie:

V1 - demolácia jedného skladového objektu (Agro – dvor Pohranice),

V2 - ako V1 + niekoľko objektov v kasárňach Obrancov mieru a 6 rodinných domov na Vašinovej ulici,

V3 - naviac dočasná demontáž Esso prístreškov v objekte kasární,

V4 - demolácia dvoch rodinných domov v Horných Krškanoch, 4 objektov v priemyselných objektoch a niekoľko záhradných chatiek pri obci Lehota,

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

Postup pri výkupe pozemkov je podľa zák. 465/91, ceny za ktoré investor vykupuje sú vyhláškové. Pozemky sa vykupujú ako stavebné, v spolupráci s mestom je investor povinný zabezpečiť náhradné bývanie. Predpokladáme, že po vstupe do EÚ sa bude vyplácať náhrada za rodinné domy podľa trhovej ceny, tak ako v EÚ.

V. Každý dotknutý subjekt sa samozrejme môže vyjadriť a mať pripomienky, ktoré budú pri výbere definitívnej polohy cesty zohľadnené. Na tomto rokovaní sa nerozhoduje o trase, účelom je čo najpodrobnejšie informovanie občanov. Hlasovanie na tomto rokovaní by nebolo v súlade so zákonom.

VI. Rozhodovať bude MŽP v spolupráci s MDPT, zohľadnia sa všetky vypracované odborné dokumentácie, pripomienky dotknutých orgánov, organizácií, pričom sa bude prihliadať na požiadavky občanov. Pripomienky občanov je možné do 30. 9. 2002 zaslať na MŽP, odbor posudzovania vplyvov - MŽP poverí odborného pracovníka vypracovaním nezávislého posudku v zmysle zák. 127/94 Z. z. Po jeho vypracovaní (2 – 4 mesiace), do jedného mesiaca vydá MŽP návrh Záverečného stanoviska /ZS). Po výbere definitívnej polohy cesty R1 sa vypracuje dokumentácia pre územné rozhodnutie /DÚR), s cieľom vydania ÚR na základe ktorého sa vypracuje dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP), s cieľom vydania stavebného povolenia, majetkoprávne vysporiadanie, nasleduje vypracovanie realizačnej dokumentácie, výber zhotoviteľa. V každom stupni prípravy stavby bude investor spolupracovať pri príprave projektov s MsÚ, ObÚ, občania sa budú môcť vyjadriť v rámci správnych konaní.

VII. Predchádzajúca TŠ v úseku Nitra – Čaradice riešila iba varianty v severnom koridore. Vzhľadom na pripravovaný územný plán mesta, kde bola cesta R1 vedená južne od Nitry, bola táto poloha prevzatá do TŠ z roku 2001 a predkladanej „Správy o hodnotení“ vo variante V4. Čiže investor rešpektoval ÚP mesta a v „Správe o hodnotení“ boli rovnocenne hodnotené všetky varianty. Príprava rýchlostnej komunikácie vychádzala z platných zákonov – 127/94 Z.z., podmienky RH vydaného MŽP riešiť juhovýchodný a juhozápadný obchvat Nitry, tunelový prechod popod Zoborom, v zastavanom

území viesť rýchlostnú komunikáciu pod terénom a navrhnuť ďalšie vhodné varianty. Zabezpečenie dokumentácií pre splnenie týchto podmienok stálo cca 3 milióny korún. Dopravná infraštruktúra (teda pravdepodobne aj cesta R1) bude vo väčšine hradená z fondov EÚ (ISPA, kohézne fondy). Podmienkou pre toto financovanie je ekonomická efektívnosť a environmentálna priechodnosť konkrétneho úseku. Prípravu na financovanie je možné začať až po výbere trasy.

VIII. Pripomienky odoslané na MsÚ budú pri rozhodovaní zohľadnené. Všetky vplyvy na životné prostredie sú v „Správe o hodnotení“ zohľadnené a posúdené. Priemerné denné koncentrácie oxidov dusíka a uhlíka dnes aj v budúcnosti neprekročia imisné limity na jednom variante. Tak isto hlukové zaťaženie ani v roku 2020 neprekročí hygienické limity (50dB v noci, 60 dB cez deň) ani pri jednom variante.

Záver

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.

Písomné stanovisko odovzdal Ing. Miloš Macho, predseda Okresného združenia Strany zelených na Slovensku,

Predpokladáme, že písomné stanovisko, ktoré dal pán Kelemen na MsÚ, bude priložené k stanovisku MsÚ.

Zapísala: Ing. Pyszková, Ing. Kušnierová

Stanovisko zástupcu Mestského úradu Nitra k textu záznamu:

Súhlasím so záznamom

podpis, pečiatka

Pripomienky k záznamu: neuvedené

Priložená prezenčná listina a písomné stanovisko Ing. Miloša Macha, predsedu OZ SZ na Slovensku

Stanovisko Strany zelených na Slovensku (SZS) k „zámeru výstavby rýchlostná cesta R1 Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica“.

Po oboznámení sa s riešeniami v predkladaných dvoch základných koridoroch a v piatich variantoch súhlasíme s tvrdením, že nulový variant je dlhodobu neudržateľný a nevhodný. Rovnako rozhodne odmietame variant V1 ako absolútne megalomanský! Zo zostávajúcich riešení jednoznačne podporujeme 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.

V Nitre, 11. 9. 2002

Ing. Miloš Macho
Predseda Okresného združenia Strany
Zelených na Slovensku

Záznam z verejného prerokovania „Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie rýchlostnej komunikácie R1 Nitra – Malanta, konaného dňa 10. 9. 2002 o 18.30 hod. v kultúrnom dome v Pohraničiach

Prítomní: 66 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal starosta obce pán Hajdu.

Zástupkyňa Slovenskej správy ciest Bratislava (ďalej SSC), Ing. Pyszková, vedúca útvaru predinvestičnej prípravy, vysvetlila históriu prípravy ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica, ktorej súčasťou je úsek Nitra – Malanta a súčasne je medzinárodným ťahom E571.

- Príprava začala v rokoch 1997 – 1998 vypracovaním technickej štúdie (ďalej TŠ) Nitra – Čaradice a Zámeru, podľa zákona č. 127/94 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Rozsahom hodnotenia (ďalej RH), ktorý vydalo MŽP SR bola rozdelená na dva úseky Nitra – Malanta a Malanta – Čaradice.

- V RH stanovilo MŽP SR hodnotiť v správe varianty:

- juhozápadný a juhovýchodný obchvat Nitry, v zastavanej časti uvažovať s premostením (v správe je to variant V4),
- tunel pod Zoborom (v správe V1),
- v zastavanom území viesť rýchlostnú komunikáciu pod terénom v úseku jestvujúcej cesty I/65 s jej zachovaním (v správe V2),
- navrhnuť ďalšie vhodné varianty (v správe V3, V5).

V roku 2001 bola vypracovaná TŠ R1 Nitra – Malanta, ktorá v zmysle RH podrobne preriešila možnosti vedenia rýchlostnej komunikácie v k. ú. Mesta. V priebehu jej vypracovania, vzhľadom na pripomienky MO SR, vznikli modifikácie variantu 2, a to varianty 3 a 5, ktoré prechádzajú priestorom kasární v polohe hĺbeného tunela. Súhlasné stanovisko MO je k variantu 5.

Rýchlostná komunikácia nemá za úlohu vyriešiť dopravnú situáciu v meste, ale môže prispieť k jej riešeniu. Oba koridory variantného riešenia sú v súlade s územno-plánovacími dokumentáciami – KURZ, VÚC Nitr. kraja a návrhom SÚP mesta Nitry.

Technické údaje: Rýchlostná cesta je navrhovaná vo dvoch koridoroch a v piatich variantoch. V tzv. severnom koridore, ktorý nadväzuje na už sprevádzkovaný úsek obchvatu mesta v kategórii S 22,5/100 sú 4 varianty 1, 2, 3 a 5. Začiatok navrhovaných variantov je v križovatke Dražovce, koniec južne od obce Pohranice. V tzv. južnom koridore je vedený variant 4. Začína v križovatke Lehota, prechádza južne od Nitry a končí v obci Pohranice.

- Základné údaje variantov:

	V1	V2	V3	V4	V5
Stavebná dĺžka (m)	9 266	8 043	8 045	17 349	8 018
Celk.posudz.dĺ.(m)	15 276	15 645	15 647	17 349	15 620
Mimoúrovňové križ.(ks)	3 (+1)	3 (+1)	3 (+1)	4	3 (+1)
Dĺžka tunela (m)	2 620	845	996	0	1 117
Dĺžka mostov (ks/m)	5/176	6/613	6/637	8 /1605	7/640
Dl.príd.stúp. pruhov (m)	0	0	0	1 775	0
Protihlukové steny (m ²)	1 995	3 735	3 835	4 260	3 832
Trvalý záber pozem. (ha)	50,087	39,163	44,236	92,822	48,202
Demol. objektov /ks/m ³)	1/11674	9/11674	2/948	7/2824	4/14090
Celk. náklady (mil.Sk)	8 301,4	3 950,5	4 312,6	5 252,4	4 651,9
Roky návratnosti (roky)	13,24	7,64	8,24	11,95	8,98
Stupeň výnosnosti (%)	7,05	12,82	11,96	7,98	10,95

Ďalší postup prípravy: podľa zákona č. 124/94 Z. z. môže každý občan zaslať do 30. 9. 2002 svoje stanovisko, resp. pripomienky na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov. MŽP zosumarizuje výsledky odborných dokumentácií, nezávislého posudku ako aj:

- pripomienky občanov a organizácií, na základe čoho v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií vydá „záverečné stanovisko“ s doporučením výslednej trasy. Pre túto trasu sa vypracuje dokumentácia pre územné rozhodnutie /DÚR), po vydaní územného rozhodnutia sa vypracuje dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) a po vydaní stavebného povolenia sa vypracuje realizačná dokumentácia. Realizácia tejto stavby sa predpokladá až po roku 2006.

- Všetky posudzované varianty sú s realizáciou opatrení environmentálne vhodné.

- Odborné dokumentácie TŠ a „Správa o hodnotení vplyvov“ odporúčajú v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie variant V5.

- Pre realizáciu je reálna I. etapa niektorého zo sev. variantov, t. j. po križovatku Chrenová.

- Pri realizácii variantov v severnom koridore bude v rámci stavby zlikvidovaný muničný sklad MO, čím vznikne nový priestor pre rozvojové zámery mesta.

Ing. Nurnberger, zástupca Dopravoprojektu a. s. Bratislava, spracovateľ TŠ, ktorá bola podkladom pre Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie, informoval prítomných o technických údajoch jednotlivých variantov a PhDr. Kocianová o dopravných vzťahoch – R1 je druhý najzaťaženejší úsek v SR, kde sa dnes realizuje 13 000 voz/deň v smere západ východ, tranzit predstavuje 20 % z celkovej dopravy. Mesto Nitra má vysoký podiel zdrojovej a cieľovej dopravy a ani jeden z variantov nevyrieši už dnes preťaženú cestnú sieť v centre mesta, čo ani nie je cieľom realizácie rýchlostných komunikácií. Pri nebudovaní žiadneho variantu, bolo by v roku 2010 na hlavnom ťahu 20 000 voz/deň.

Zástupcovia spracovateľa „Správy o hodnotení vplyvov na ŽP“, Ing. Krauschneider a RNDr. Mederly informovali prítomných o procese posudzovania vplyvov na ŽP a o postupe hodnotenia a o výsledkoch „Správy“. Záverečné zhodnotenie „Správy“ po multikriteriálnom hodnotení jednotlivých vplyvov: v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, odporúčajú variant V5 ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie z hľadiska vplyvov na dotknutých občanov a zásahov do areálu kasární Obrancov mieru Pod Zoborom. Variant V4 (južný koridor) je na realizáciu vhodný z perspektívneho hľadiska. V súčasnosti však nie je z dopravného hľadiska nevyhnutná

a z ekonomického hľadiska reálna, vzhľadom na nízku efektívnosť stavby, budovať celú trasu V4 ako 4-pruhovú rýchlostnú cestu.

Diskusia:

A. Otázky občanov:

p. starosta – stanovisko obecného zastupiteľstva: podporujú variant 4 s tým, že približne od km 14 odkloniť trasu poza vinice Pod Poronom.

Otázky: Aká je vzdialenosť od rodinných domov?

Kto bude rozhodovať o variantoch?

Či ešte budú stretnutia s občanmi.

Tibor Burian – súhlasí s p. starostom, hovorí za väčšinu obyvateľov, aby bola cesta R1 odsunutá čo najďalej od obce, rodinných domov a občanov.

Aladár Javorčík – má pochybnosti o hladinách hluku, ktoré boli prezentované, myslí si, že budú vyššie a o účinných opatreniach a ochrane voči nim. Ak by sa realizoval niektorý variant v severnom koridore po križovatku Chrenová, poza Malantu, doporučuje pokračovať rovnakým odklonom trasy od km 14 poza vinohrady, ako vo variante 4.

Ladislav Menth – požaduje posun trasy južnejšie od vinohradov.

Ján Kodei – trasu R1 je potrebné posunúť medzi vinohrady, sú tam tisícročné vinice, v obci už majú emisie a hluk z cesty I/65, z vojenského cvičišťa a z kameňolomu. Ak by sa trasa viedla od Selenca rovno, neškodilo by to ich obci, ani Lapášu a vzhľadom na menej kvalitnú pôdu, by to možno bolo aj lacnejšie. Ak nebude ich požiadavka rešpektovaná, podajú petíciu.

Ján Jančovič – tiež požaduje posun trasy, v obci je termálny prameň, ktorý predpokladali vyviešť za obec v priestore terajšej trasy V4, ktorá by jeho budúce využívanie znemožnila.

p. Kolarovič – budú vodné toky prekročené mostným objektom?

Bude sa dať dostať na všetky pozemky?

Jozef Toth – ktoré komunikácie sa budú využívať počas výstavby?

Tibor Kondei – ak pôjde trasa cesty cez družstvo, s kým bude rokovať investor s užívateľom, alebo s vlastníkom?

- Ako sa budú zisťovať vlastníci pôdy?

B. Odpovede SSC, Dopravoprojektu a Ekopedu:

Otázky sa dajú zosumarizovať do nasledovných okruhov:

- Otázky: 1, 2, 3, 4, 5 a 6 - *Posun trasy*:

Možnosť posunu trasy bude preverená pre variant 4, aj pre variant 5 (resp. severný koridor) a v prípade, že bude terén priechodný, nie je problém ju presunúť. Ak bude výsledný variant severného koridoru odklonený južným smerom, bude musieť ísť trasa v blízkosti Malanty (je to m. č. obce Nitrianske Hrnčiarovce), pri sčasti nevyužívanom areáli poľnohospodárskeho družstva.

- Otázka 1 – *Vzdialenosť od rodinných domov* - je cca 60 m.

- Otázka 1 - *O výslednej trase rozhodne MŽP* v spolupráci s MDPT po vypracovaní odborného nezávislého posudku, v ktorom budú zohľadnené výsledky vypracovaných dokumentácií, všetky pripomienky dotknutých orgánov, organizácií ako aj občanov.

Dnes je prvé *stretnutie s občanmi*, keď bude určená výsledná trasa vypracuje sa dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR), ku ktorej budú rokovania aj za účasti Obecného úradu, rovnako pri vypracovaní dokumentácie pre stavebné povolenie.

- Otázka 3 - *Otázka hluku a ochrany pred ním* je riešená v hlukovej štúdií.. Denný povolený limit hluku je 69 dB, nočný 50 dB, Ak sú limity prekročené vybuduje sa protihluková stena. Hluková štúdia sa robí aj v rámci DÚR a hladina hluku sa monitoruje aj po uvedení cesty do prevádzky. Ak sú limity prekročené, protihluková stena sa vybuduje dodatočne.

- Otázka 7 – *Premostenie iných ciest a vodných tokov a prístup na pozemky* - všetky vodné toky budú premostené a bude umožnený prístup na všetky pozemky rozdelené cestou R1. Vzhľadom mostov sa dnes venuje veľká pozornosť, návrhu sa zúčastňujú aj architekti. Moderné technológie veľkých mostov umožňujú väčšiu variabilitu ako v minulosti. Na svahy zemného telesa sa vysádza zeleň, aby cesta v teréne nepôsobila príliš rušivo.

- Otázka 8 – *Ktoré komunikácie sa budú využívať počas výstavby* - O využívaní ciest bude rozhodnuté v rámci spracovávania realizačnej dokumentácie tak, aby nové prístupy boli budované v minimálnej miere a využívali sa jestvujúce cesty. Tieto budú po dokončení stavby opravené, počas výstavby udržiavané podľa cestného zákona.

- Otázka 9 – *S kým bude rokovať investor pri výkupoch* - Pri výkupoch pozemkov a budov, ktoré bude nutné asanovať, bude investor rokovať s vlastníkmi (nie s užívateľmi) nehnuteľností. Bolo by vhodné, dať si do poriadku vlastnícke vzťahy, aby pri nárokoch na vyplatenie neboli problémy s preukazovaním vlastníckych práv. Užívateľovi (poľnoh. Družstvo) budú tiež uhradené újmy na jeho majetku podľa platnej legislatívy.

Záver.

Rokovanie prebiehalo vo veľmi slušnej a kultivovanej atmosfére. Väčšina občanov sa obáva hluku

a exhalátov, ak sa trasa neodsunie južným smerom od obce. Exhaláty však v navrhnutých variantoch nedosiahnu povolené limity, ochrana voči hluku je riešená protihlukovými stenami, pri obci Pohranice v dĺžke cca 415 m. Možnosť posunu trasy sa prešuduje z dôvodov jej styku s vinicami a ponechania priestoru pre využitie geotermálneho prameňa.

Zapísala: Ing. Pyszková, Ing. Kušnierová

Stanovisko starostu obce k záznamu:

Súhlasím so záznamom

podpis, pečiatka

Pripomienky k záznamu: neuvedené

Priložená prezenčná listina

Záznam z verejného prerokovania „Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta, konaného dňa 10. 9. 2002 o 16.30 hod. v zasadačke Obecného úradu v Lehotě pri Nitre

Prítomní: 25 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal starosta obce p. Prázdňovský.

Zástupkyňa Slovenskej správy ciest Bratislava (ďalej SSC), Ing. Pyszková, vedúca útvaru predinvestičnej prípravy, vysvetlila históriu prípravy ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica, ktorej súčasťou je úsek Nitra – Malanta a súčasne je medzinárodným ťahom E571.

- Príprava začala v rokoch 1997 – 1998 vypracovaním technickej štúdie (ďalej TŠ) Nitra – Čaradice a Zámeru, podľa zákona č. 127/94 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Rozsahom hodnotenia (ďalej RH), ktorý vydalo MŽP SR bola rozdelená na dva úseky Nitra – Malanta a Malanta – Čaradice.

V RH stanovilo MŽP SR hodnotiť v správe varianty:

- juhozápadný a juhovýchodný obchvat Nitrý, v zastavanej časti uvažovať s premostením (v správe je to variant V4),

- tunel pod Zoborom (v správe V1),

- v zastavanom území viesť rýchlostnú komunikáciu pod terénom v úseku jestvujúcej cesty I/65 s jej zachovaním (v správe V2),

- navrhnúť ďalšie vhodné varianty (v správe V3, V5).

- V roku 2001 bola vypracovaná TŠ R1 Nitra – Malanta, ktorá v zmysle RH podrobne preriešila možnosti vedenia rýchlostnej komunikácie v k. ú. Mesta. V priebehu jej vypracovania, vzhľadom na pripomienky MO SR, vznikli modifikácie variantu 2, a to varianty 3 a 5, ktoré prechádzajú priestorom kasární v polohe hĺbeného tunela. Súhlasné stanovisko MO je k variantu 5.

- Rýchlostná komunikácia nemá za úlohu vyriešiť dopravnú situáciu v meste, ale môže prispieť k jej riešeniu. Oba koridory variantného riešenia sú v súlade s územno-plánovacími dokumentáciami – KURZ, VÚC Nitr. kraja a návrhom SÚP mesta Nitrý.

- Technické údaje: Rýchlostná cesta je navrhovaná vo dvoch koridoroch a v piatich variantoch. V tzv. severnom koridore, ktorý nadväzuje na už sprevádzkovaný úsek obchvatu mesta v kategórii S 22,5/100 sú 4 varianty 1, 2, 3 a 5. Začiatok navrhovaných variantov je v križovatke Dražovce, koniec južne od obce Pohranice. V tzv. južnom koridore je vedený variant 4. Začína v križovatke Lehota, prechádza južne od Nitrý a končí v obci Pohranice.

- Základné údaje variantov:

	V1	V2	V3	V4	V5
Stavebná dĺžka (m)	9 266	8 043	8 045	17 349	8 018
Celk.posudz.dĺ.(m)	15 276	15 645	15 647	17 349	15 620
Mimoúrovňové križ.(ks)	3 (+1)	3 (+1)	3 (+1)	4	3 (+1)
Dĺžka tunela (m)	2 620	845	996	0	1 117
Dĺžka mostov (ks/m)	5/176	6/613	6/637	8 /1605	7/640
Dĺ.príd.stúp. pruhov (m)	0	0	0	1 775	0
Protihlukové steny (m ²)	1 995	3 735	3 835	4 260	3 832
Trvalý záber pozem. (ha)	50,087	39,163	44,236	92,822	48,202
Demol. objektov /ks/m ³)	1/11674	9/11674	2/948	7/2824	4/14090
Celk. náklady (mil.Sk)	8 301,4	3 950,5	4 312,6	5 252,4	4 651,9
Roky návratnosti (roky)	13,24	7,64	8,24	11,95	8,98

Stupeň výnosnosti (%)	7,05	12,82	11,96	7,98	10,95
-----------------------	------	-------	-------	------	-------

- Ďalší postup prípravy: podľa zákona č. 124/94 Z. z. môže každý občan zaslať do 30. 9. 2002 svoje stanovisko, resp. pripomienky na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov. MŽP zosumarizuje výsledky odborných dokumentácií, nezávislého posudku ako aj:

- pripomienky občanov a organizácií, na základe čoho v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií vydá „záverečné stanovisko“ s doporučením výslednej trasy. Pre túto trasu sa vypracuje dokumentácia pre územné rozhodnutie /DÚR), po vydaní územného rozhodnutia sa vypracuje dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) a po vydaní stavebného povolenia sa vypracuje realizačná dokumentácia. Realizácia tejto stavby sa predpokladá až po roku 2006.

- Všetky posudzované varianty sú s realizáciou opatrení environmentálne vhodné.

- Odborné dokumentácie TŠ a „Správa o hodnotení vplyvov“ odporúčajú v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie variant V5.

- Pre realizáciu je reálna I. etapa niektorého zo sev. variantov, t. j. po križovatku Chrenová.

- Pri realizácii variantov v severnom koridore bude v rámci stavby zlikvidovaný muničný sklad MO, čím vznikne nový priestor pre rozvojové zámery mesta.

Ing. Nurnberger, zástupca Dopravoprojektu a. s. Bratislava, spracovateľ TŠ, ktorá bola podkladom pre Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie, informoval prítomných o technických údajoch jednotlivých variantov a PhDr. Kocianová o dopravných vzťahoch – R1 je druhý najzaťaženejší úsek v SR, kde sa dnes realizuje 13 000 voz/deň v smere západ východ, tranzit predstavuje 20 % z celkovej dopravy. Mesto Nitra má vysoký podiel zdrojovej a cieľovej dopravy a ani jeden z variantov nevyrieši už dnes preťaženú cestnú sieť v centre mesta, čo ani nie je cieľom realizácie rýchlostných komunikácií. Pri nebudovaní žiadneho variantu, bolo by v roku 2010 na hlavnom ťahu 20 000 voz/deň.

Zástupcovia spracovateľa „Správy o hodnotení vplyvov na ŽP“, Ing. Krautschneider a RNDr. Mederly informovali prítomných o procese posudzovania vplyvov na ŽP a o postupe hodnotenia a o výsledkoch „Správy“. Záverečné zhodnotenie „Správy“ po multikriteriálnom hodnotení jednotlivých vplyvov: v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, odporúčajú variant V5 ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie z hľadiska vplyvov na dotknutých občanov a zásahov do areálu kasární Obrancov mieru Pod Zoborom. Variant V4 (južný koridor) je na realizáciu vhodný z perspektívneho hľadiska. V súčasnosti však nie je z dopravného hľadiska nevyhnutná a z ekonomického hľadiska reálna, vzhľadom na nízku efektívnosť stavby, budovať celú trasu V4 ako 4-pruhovú rýchlostnú cestu.

Diskusia

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.

Stanovisko SSC:

V prípade výslednej trasy vo variante V4 budú požiadavky riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Zapísala: Ing. Kušnierová

Stanovisko starostu obce:

Súhlasím so záznamom

podpis, pečiatka

K záznamu mám nasledovné pripomienky: neuvedené

Priložená prezenčná listina

Záznam z verejného prerokovania „Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta, konaného dňa 12. 9. 2002 o 17.00 hod. v zasadačke kultúrneho domu v Nitrianskych Hrnčiarovciach

Prítomní: 47 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal starosta.
Zástupkyňa Slovenskej správy ciest Bratislava (ďalej SSC), Ing. Pyszková, vedúca útvaru

predinvestičnej prípravy, vysvetlila históriu prípravy ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica, ktorej súčasťou je úsek Nitra – Malanta a súčasne je medzinárodným ťahom E571.

- Príprava začala v rokoch 1997 – 1998 vypracovaním technickej štúdie (ďalej TŠ) Nitra – Čaradice a Zámeru, podľa zákona č. 127/94 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Rozsahom hodnotenia (ďalej RH), ktorý vydalo MŽP SR bola rozdelená na dva úseky Nitra – Malanta a Malanta – Čaradice.

V RH stanovilo MŽP SR hodnotiť v správe varianty:

- juhozápadný a juhovýchodný obchvat Nítry, v zastavanej časti uvažovať s premostením (v správe je to variant V4),

- tunel pod Zoborom (v správe V1),

- v zastavanom území viesť rýchlostnú komunikáciu pod terénom v úseku jestvujúcej cesty I/65 s jej zachovaním (v správe V2),

- navrhnuť ďalšie vhodné varianty (v správe V3, V5).

- V roku 2001 bola vypracovaná TŠ R1 Nitra – Malanta, ktorá v zmysle RH podrobne preriešila možnosti vedenia rýchlostnej komunikácie v k. ú. Mesta. V priebehu jej vypracovania, vzhľadom na pripomienky MO SR, vznikli modifikácie variantu 2, a to varianty 3 a 5, ktoré prechádzajú priestorom kasární v polohe hĺbeného tunela. Súhlasné stanovisko MO je k variantu 5.

- Rýchlostná komunikácia nemá za úlohu vyriešiť dopravnú situáciu v meste, ale môže prispieť k jej riešeniu. Oba koridory variantného riešenia sú v súlade s územno-plánovacími dokumentáciami – KURZ, VÚC Nitr. kraja a návrhom SÚP mesta Nítry.

- Technické údaje: Rýchlostná cesta je navrhovaná vo dvoch koridoroch a v piatich variantoch. V tzv. severnom koridore, ktorý nadväzuje na už sprevádzkovaný úsek obchvatu mesta v kategórii S 22,5/100 sú 4 varianty 1, 2, 3 a 5. Začiatok navrhovaných variantov je v križovatke Dražovce, koniec južne od obce Pohranice. V tzv. južnom koridore je vedený variant 4. Začína v križovatke Lehota, prechádza južne od Nítry a končí v obci Pohranice.

- Základné údaje variantov:

	V1	V2	V3	V4	V5
Stavebná dĺžka (m)	9 266	8 043	8 045	17 349	8 018
Celk.posudz.dĺ.(m)	15 276	15 645	15 647	17 349	15 620
Mimoúrovňové križ.(ks)	3 (+1)	3 (+1)	3 (+1)	4	3 (+1)
Dĺžka tunela (m)	2 620	845	996	0	1 117
Dĺžka mostov (ks/m)	5/176	6/613	6/637	8 /1605	7/640
Dĺ.príd.stúp. pruhov (m)	0	0	0	1 775	0
Protihlukové steny (m ²)	1 995	3 735	3 835	4 260	3 832
Trvalý záber pozem. (ha)	50,087	39,163	44,236	92,822	48,202
Demol. objektov /ks/m ³)	1/11674	9/11674	2/948	7/2824	4/14090
Celk. náklady (mil.Sk)	8 301,4	3 950,5	4 312,6	5 252,4	4 651,9
Roky návratnosti (roky)	13,24	7,64	8,24	11,95	8,98
Stupeň výnosnosti (%)	7,05	12,82	11,96	7,98	10,95

- Ďalší postup prípravy: podľa zákona č. 124/94 Z. z. môže každý občan zaslať do 30. 9. 2002 svoje stanovisko, resp. pripomienky na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov. MŽP zosumarizuje výsledky odborných dokumentácií, nezávislého posudku ako aj:

- pripomienky občanov a organizácií, na základe čoho v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií vydá „záverečné stanovisko“ s doporučením výslednej trasy. Pre túto trasu sa vypracuje dokumentácia pre územné rozhodnutie /DÚR), po vydaní územného rozhodnutia sa vypracuje dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) a po vydaní stavebného povolenia sa vypracuje realizačná dokumentácia. Realizácia tejto stavby sa predpokladá až po roku 2006.

- Všetky posudzované varianty sú s realizáciou opatrení environmentálne vhodné.

- Odborné dokumentácie TŠ a „Správa o hodnotení vplyvov“ odporúčajú v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie variant V5.

- Pre realizáciu je reálna I. etapa niektorého zo sev. variantov, t. j. po križovatku Chrenová.

- Pri realizácii variantov v severnom koridore bude v rámci stavby zlikvidovaný muničný sklad MO, čím vznikne nový priestor pre rozvojové zámery mesta.

Ing. Nurnberger, zástupca Dopravoprojektu a. s. Bratislava, spracovateľ TŠ, ktorá bola podkladom pre Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie, informoval prítomných o technických údajoch jednotlivých variantov a PhDr. Kocianová o dopravných vzťahoch – R1 je druhý najzaťaženejší úsek v SR, kde sa dnes realizuje 13 000 voz/deň v smere západ východ, tranzit predstavuje 20 % z celkovej dopravy. Mesto Nitra má vysoký podiel zdrojovej a cieľovej dopravy a ani jeden z variantov nevyrieši už dnes preťaženú cestnú sieť v centre mesta, čo ani nie je cieľom realizácie rýchlostných komunikácií. Pri nebudovaní žiadneho variantu, bolo by v roku 2010 na hlavnom ťahu 20 000 voz/deň.

Zástupcovia spracovateľa „Správy o hodnotení vplyvov na ŽP“, Ing. Krautschneider a RNDr. Mederly informovali prítomných o procese posudzovania vplyvov na ŽP a o postupe hodnotenia a o výsledkoch „Správy“. Záverečné zhodnotenie „Správy“ po multikriteriálnom hodnotení jednotlivých vplyvov: v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, odporúčajú variant V5 ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie z hľadiska vplyvov na dotknutých občanov a zásahov do areálu kasární Obrancov mieru Pod Zoborom. Variant V4 (južný koridor) je na realizáciu vhodný z perspektívneho hľadiska. V súčasnosti však nie je z dopravného hľadiska nevyhnutná a z ekonomického hľadiska reálna, vzhľadom na nízku efektívnosť stavby, budovať celú trasu V4 ako 4-pruhovú rýchlostnú cestu.

Diskusia

Pán starosta oznámil, že jednotlivé varianty v obci posudzovali a 80 % občanov doporučilo variant V2.

A. Otázky občanov

1. p. Duchoň - upozornil na Martinský vrch, ktorý nie je z archeologického hľadiska preskúmaný, či sa s tým uvažovalo,

- zostane Zlatomoravecká cesta počas výstavby a po nej v prevádzke? Požaduje, aby táto cesta ostala aj počas aj po výstavbe priechodná.

2. p. Mikušík - je to prvá informácia o tejto investícii, na čo je prezenčná listina, k čomu bude priložená keď je to verejné prerokovanie? Mal obavy z jej zneužitia.

3. p. Koláč - je potrebné robiť prepojenie cez obývanú oblasť - cez Adyho ulicu? Nedá sa to posunúť inde, napr. za Štitáre?

4. p. Horváth - nemôžu ľudia dostať podrobnejšie mapy?

- akým spôsobom sa bude rozhodovať?

5. p. Táby - po ktorej strane pôjde nová cesta - po pravej, či po ľavej?

B. Odpovede SSC, Dopravoprojektu a Ekopedu:

1. Povinnosťou investora je spolupracovať s Archeologickým ústavom v Nitre. Už pri vypracovávaní TŠ sa vyjadrovali. Pred výstavbou sa robí archeologický prieskum na náklady investora - zákon č. 27/1987 Zb.

Zlatomoravecká cesta bude po výstavbe naďalej priechodná. Určite bude priechodná aj počas výstavby, môže však prísť k dočasnému obmedzeniu dopravy po nej, presmerovaniu na obchádzky pri budovaní križovatky Chrenová, premostení a pod. pri variantoch 1, 2, 3, 5, pri variante 4 nebude doprava obmedzená. Počas výstavby dodávateľ stavby dohodne s obcou podmienky užívania miestnych komunikácií.

2. Záznam z verejného prerokovania „Správy o hodnotení“ je investor spolu s obcou povinný podľa zákona č. 127/94 Z. z. spolu s prezenčnou listinou predložiť MŽP. Táto dokladuje prítomnosť občanov na stretnutí.

3. Prepojenie Nitr. Hrnčiaroviec bude cez rýchlostnú komunikáciu na druhú stranu tak, aby sa tam bolo možné dostať aj s malotraktorom, riešené ako miestna komunikácia.

4. Podrobnejšie mapy budú až v ďalšom stupni projektu, keď bude vybraná výsledná trasa. Potom to už bude aj s parcelným číslom a rokovať sa bude priamo s vlastními pozemkov. Zástupcovia SSC vyzvali prítomných, aby si vysporiadali majetkové pomery k nehnuteľnostiam, tak aby bolo možné preukázanie vlastníckych práv.

O výslednej trase R1 bude rozhodnuté na úrovni MŽP a MDPT na základe odborných dokumentácií, stanovísk, posudku, pričom sa bude prihliadať na odôvodnené požiadavky občanov.

5. Nová cesta v severnom koridore bude vybudovaná po ľavej strane cesty I/65 v smere na Zlaté Moravce a to po cca križovanie s poľnou cestou do Malanty do vzdialenosti 250 - 300 m. ďalej bude pokračovať v tesnej blízkosti po pravej strane cesty I/65.

Rokovanie prebiehalo v konštruktívnej atmosfére.

Zapísala: Ing. Pyszková, Ing. Kušnierová

Stanovisko starostu obce k záznamu:

So záznamom súhlasím

podpis, pečiatka

K záznamu mám nasledovné pripomienky:
Priložená prezenčná listina

neuvedené

Stanoviská občanov a občianskych iniciatív

Inq. Chrást Ján s rod., Malíkova 21, 941 01 Nitra

Dovoľte, aby som aj ja zareagoval na výstavbu „Rýchlostnej cesty R1 – Nitra – Malanta“ po uskutočnení verejného prerokovania predmetnej správy zo dňa 11. 9. 2002 v Nitre.

Môj dojem z tohto zasadania bol hrozný. Tak ako doteraz kompetentní ľudia z nadriadených orgánov nepočúvali hlas ľudu, ktorý sa vyjadroval k tejto téme už nejednakrát na verejných stretnutiach, rôznymi petíciami proti výstavbe R-1 vedúcej popod Zobor, či individuálnymi protestnými príspevkami už niekoľko rokov.

Keby si boli vypočuli hlas Nitranov, nikdy by nevyhadzovali naše peniaze na projektovanie variantov V2, V3, V5, ktoré boli, sú a budú neprijateľné pre občanov zainteresovaných území a všetkých občanov Nitry.

Postupovali hrubšie, bezcitnejšie a arogantnejšie voči ľuďom ako prechádzajúca „totalitná“ vláda, ktorá už v 70-tich rokoch zamýšľala postaviť túto cestnú komunikáciu cez Nitru – časť Chrenová. Nakoniec po zvážení všetkých faktorov nepokračovali vo svojich plánoch s jej výstavbou. Je pravdou, že najviac zavážil hlas „vojakov“, ktorí boli najviac proti...

A teraz, „páni“ oprašujú staré veci a idú použiť územie kasárni pod Zoborom k tomuto účelu. Myslím, že existujú aj lepšie alternatívy ako túto panenskú plochu využiť omnoho lepšie pre mesto. Mohla by sa tu postaviť napr.: nová nemocnica, lebo stará už vôbec nevyhovuje mestu, či postaviť rekreačné, relaxačné zariadenia, alebo použiť danú plochu pre individuálnu výstavbu...

Na verejnom prerokovaní správy o vplyvoch stavby na životné prostredie od firmy Ekol – Ped, nás nakrmili číslami, tabuľkami, rôznymi ukazovateľmi. O ich tendenčnom vyhodnotení by sa dalo hodne polemizovať... Výsledok bol však vždy istý:: Akože spravodlivé – nestranné a objektívne vyhodnotenie vždy preferovalo kompromisný variant V5 – severný obchvat, pred variantom V4 – južný obchvat.

Stále poukazujú len na najvýhodnejšie (pre nich) nimi preferované návrhy (Jasne to vidieť aj z dielka vyprodukovaného Slovenskou správou ciest, kde poukazujú, prečo sú jednotlivé varianty výhodné z technicko-ekonomických kritérií (tmavo zvýraznené), ale nehovoria, prečo sú nevýhodné pre ľudí z ľudského hľadiska).

No žiaľ, nik zo sediacich za predsedníckym stolom sám od seba nepovedal, čo ľudí najviac trápi: V akom rozsahu budú asanovať rodinné domy, ktoré záhrady budú zaberat' pri jednotlivých variantoch, ako nevýhodne nás budú odškodňovať... Doteraz nám na tieto otázky nik kvalifikovane neodpovedal. Len „šuškanda“ medzi ľuďmi hovorí, že ten, alebo onen rodinný dom bude zbúraný. Raz je uvedené v materiáloch pre ľudí, že bude asanovaný jeden tech. objekt, ale v projektovej technickej dokumentácii bolo už uvedené napr.: že budú asanovať 8 rod. domov (aj to len na MsÚ v Nitre do 30. 8. 2002). Viete si predstaviť, čo sú to za stresy medzi ľuďmi?!

Teda 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.

Aj keby sme sa neďali len z pohľadu budúcich poškodených ľudí žijúcich v inkriminovaných územiach, cez ktoré by mala viesť diaľnica, variant V2, V3, V5, tak skutočne z objektívnych hľadísk sú tieto varianty neprijateľné!

Nebudem presne vypočítavať, len načrtnem, prečo sú tieto varianty neprípustné (severozápadné vetry zamoria emisnými exhalátmi z automobilov celé obývané štvrte mesta Nitry; navrhované varianty V2, V3, V5 neriešia kolabujúcu dopravnú situáciu v centre mesta. Je to zbytočne drahý projekt, ktorý v podstate nerieši dopravnú situáciu Nitry, len zrýchľuje smer Bratislava – Nitra – Bystrica...) Každý súdny človek vie, že je to najnevhodnejšie riešenie.

Z podnetných diskusných príspevkov na verejnom pojednávaní od jednotlivých diskutujúcich (napr. hlavný vedúci územného rozvoja mesta; zástupca primátora; architekt z územno-plánovacej komisie mestského zastupiteľstva; predseda Strany zelených Nitra; vedúci dopravy okresu; člen komisie dopravy mesta; zástupcovia občianskych združení; diskutujúci jednotlivci...), museli jasne vidieť nevhodnosť týchto návrhov.

Rovnaký názor majú Nitriansky samosprávny kraj a veľká väčšina obyvateľov Nitry. 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 Nitry.

Preto by kompetentní ľudia mali 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.

Je potrebné sa na „Rýchlostnú cestu R1 – Nitra – Malanta“ dívať komplexne, nie riešiť len prejazd z Bratislavy cez Nitru do Bystrice. Treba doprojektovať privádzač z juhu na V4, zostávajúca cesta pod

Zoborom by sa využívala na príjazd z Topolčian a blízkeho okolia do Bystrice, prípadne na výjazd vozidiel z mesta...

Teda vidíme, že najviac vyhovuje variant V4, ktorý po doprojektovaní diaľničných privádzačov, by komplexne poriešil tranzitnú dopravu zo všetkých smerov prechádzajúcimi centrom Nitry a najväčšou mierou prispeje k zníženiu zaťaženia hlavných mestských komunikácií.

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

Vážená pani Ing. Husková, verím, že naplníte nádej ktorú do Vás vkladáme a po zvážení všetkých faktorov vyhovieť hlasu Nitranov a nedovolíte zohyzdiť mesto pretínajúcou diaľnicou vo Vašom odporúčaní, za čo vopred ďakujeme!

Chrást, Chrástová, Chrástová, Chrástová

Roland Kreškóci, Šípová 30, 949 Nitra

Žiadam, aby bolo toto stanovisko k uvedenej správe vzaté do úvahy podľa § 18, ods. 2 Zákona č. 127/1994 Z.z.

Plne sa stotožňujem s analýzou a názorom pána Ing. Juraja Matušku, ako je uvedené v jeho liste adresovanom MŽP SR dňa 23. 9. 2002.

Verím, že je v záujme všetkých zainteresovaných strán nájsť vyhovujúce riešenie, ktoré zasiahne do vlastníctva občanov v minimálnej možnej miere a súčasne bude sledovať cieľ – logické prepojenie cestného ťahu Bratislava – Banská Bystrica a zároveň vyriešenie dopravného systému mesta Nitra.

Roland Kreškóci

ARMAT-servis, Radomír Studený a manželka Miroslava, Hlboká 75, 949 01 Nitra

Týmto listom Vás žiadame i podporu nášho názoru ako občanov mesta Nitra, budovať rýchlostnú komunikáciu R1 Nitra – Malanta vo variante č. 4, t. j. južný variant a tiež o podporu pri zachovaní budovy, ktorej sme vlastníkmí, v prípade variantu č. 5.

V tomto roku sme zakúpili budovu na Vašinovej ulici v Nitre – bývalý Tatragas, so zámerom prebudovať ju na prevádzku firmy Armat – servis. Budova má byť asanovaná v prípade realizácie stavby rýchlostnej komunikácie R1 Nitra – Malanta, pri výbere variantu č. 5. Týmto Vás prosíme o podporu pre zachovanie našej budovy v prípade výberu tohto variantu. Naša firma v súčasnosti sídli v prenajatých priestoroch v centre mesta, ktoré svojou veľkosťou ani umiestnením nevyhovujú terajším potrebám. Na zakúpenie uvedenej nehnuteľnosti sme použili všetky naše prostriedky, ktoré sme nadobudli za obdobie nášho podnikania. V súčasnosti platná legislatíva o odškodnení nie je vyriešená k spokojnosti tých, ktorí sú odškodňovaní, ale k spokojnosti tých, ktorí odškodňujú. Takže sociálny dopad na obyvateľstvo je oveľa väčší, ako bolo uvedené v „objektívnej štúdii“, ktorú vypracovala nezávislá agentúra. Veď ochrana súkromného vlastníctva je jedna z hodnôt, ktoré nám mala priniesť demokracia a zmena systému po r. 1989. V súčasnosti platná legislatíva, to je pravý opak.

Dňa 11. 9. 2002 sme sa zúčastnili verejného prerokovania správy o hodnotení „Rýchlostnej cesty R1“. Ako väčšina obyvateľov mesta Nitra aj my ako občania sa prikláňame k realizácii variantu č. 4, t. j. k južnému obchvatu mesta. Jedna miliarda navyše by dokázala vyriešiť nielen dopravné spojenie Bratislava – Banská Bystrica, ale navyše aj dopravné spojenia s juhom a juhovýchodom Slovenska, čo sa nám zdá ako nezanedbateľné aj z hľadiska ochrany zdravia obyvateľov Nitry. Severné varianty sú podľa nás nevhodné aj z hľadiska väčšieho zásahu do životného prostredia obyvateľov mesta ako južný variant.

I keď je južný variant – č. 4 drahší ako variant severný – č. 5, v konečnom dôsledku vybudovanie južného obchvatu by vyriešilo dopravnú situáciu celkovo, nie len čiastočne a tým by sa ušetrili financie, ktoré by boli potrebné pre ďalšie budovanie južných napájačov. I keď je južný variant drahší a tým by boli väčšie náklady spojené s údržbou, vo variante č. 5 je plánovaný tunel, ktorý je určite na prevádzku, údržbu a bezpečnosť oveľa náročnejší.

Týmto Vás prosíme o podporu názoru, ktorý schvaľuje väčšina obyvateľov mesta, t. j. budovať variant č. 4

Studený Radomír a manželka Miroslava

Obyvatelia Mestskej časti Horné Krškany

Podpísaní obyvatelia mestskej časti Horné Krškany, ako obyvatelia dotknutí plánovanou výstavbou

cesty R1, Vám na základe Správy o hodnotení vplyvov rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta, na životné prostredie, ktoré nám boli doručené 10. 4. 2002, oznamujeme nasledovné:

Nesúhlasíme s navrhovaným variantom V4 rýchlostnej cesty R1, ktorým by sme 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, a to:

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 príslušných 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 už spomínaným hlavným cestným ťahom Nitra – Nové Zámky. Z uvedených dôvodov sme očakávali, že sa príde s riešením ako zlepšiť tento nepriaznivý stav. Takéto riešenie sme očakávali i vzhľadom k tomu, že práve Krškany sú jedným z hlavných zdrojov príjmov do mestskej pokladnice (vďaka hustote podnikateľských subjektov) a žije tu množstvo mladých rodín. Napriek tomu sa táto Mestská časť, pokiaľ ide o riešenie jej problémov, neustále odkladá bokom. Čo je však horšie, vybudovaním plánovaného variantu V4 by sa situácia v našej Mestskej časti ešte zhoršila.

Poukazujeme na to, že tomuto variantu nie je naklonený ani investor, a to Slovenská správa ciest, ani spracovateľ, ktorí presadzujú variant V5, ako najvýhodnejší, pretože 5 km tzv. severnej trasy je už hotových a ide o najlacnejší variant. Máme za to, že Slovenská republika nie je na tom po finančnej stránke tak dobre, aby bola schválená realizácia takmer najdrahšieho variantu.

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 R1. Toto tvrdenie dokazujú nasledovné skutočnosti:

Oznámenie o prvom stretnutí obyvateľov nám bolo doručené oneskorene, po termíne tohto stretnutia spolu s neprehľadnými, resp. nečitateľnými nákresmi plánovaných variantov. Napriek uvedenému sme naše stanovisko zaslali ešte v apríli tohto roku Regioplánu, Mestskému úradu v Nitre i Krajskému úradu v Nitre.

O konaní druhého stretnutia sme sa dozvedeli až z článku, ktorý bol uverejnený v Krajských Nitrianskych Novinách, ktorého obsah nás rovnako pobúrila.

Na záver chceme poukázať i na skutočnosť, že realizáciou variantu V4 by nedošlo len k demolácii siedmych objektov, cesta by viedla priamo cez naše záhrady v tesnej blízkosti našich 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 m². Ak by došlo k realizácii variantu V4 množstvo rodinných domov by sa nachádzalo práve v spomínanom ochrannom pásme. Podľa informácií, ktoré nám poskytla Slovenská správa ciest, pokiaľ by niekto chcel stavať na parcelách, ktoré sú v ochrannom pásme, nedali by mu súhlas k stavebnému povoleniu. Stojí tiež za zmienku, že v tejto dotknutej oblasti „vyrástlo“ mnoho nových rodinných domov a prístupovalo sa sem veľa mladých rodín (tieto tvrdenia by ste si mohli overiť hoc i krátkou návštevou tejto oblasti).

Z uvedeného je zrejmé, že nesúhlasíme s vybudovaním plánovanej rýchlostnej cesty R1, variant V4, pretože sa snažíme uchrániť si prostredie, v ktorom žijeme, minimálne v kvalite, ktorú má dnes.

Veríme, že pri svojom rozhodovaní vezmete naše pripomienky do úvahy a nepripustíte, aby v oblasti, ktorá je už dnes nadmerne zaťažovaná neznesiteľným pachom z kafilérie (N-ADOVA, spol. s r.o., so sídlom v našej Mestskej časti), viedla i cesta, ktorá by nepochybne bola zdrojom hluku a zdraviu škodlivých emisií.

Obyvatelia Mestskej časti Horné Krškany + 7 strán podpisov

Inq. Michal Volárik a rod., Široká č. 6, 949 05 Nitra – Horné Krškany

V zmysle § 18, ods. 2 Zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. v znení neskorších doplnkov a zmien predkladáme toto stanovisko a žiadame o jeho zohľadnenie:

S navrhovanými variantmi uvedenými v „Správe o hodnotení Rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta“

nesúhlasíme.

Žiadame „Rýchlostnú cestu R1 Nitra – Malanta“ (Nitra – Čaradice) riešiť ako skutočný obchvat mesta Nitry, 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 č. 4 považujeme zo strany štátu aj územnej samosprávy o.i. za obmedzenie našich vlastníckych práv nad nevyhnutnú mieru a porušenie práva na priaznivé životné prostredie. Pre ochranu týchto základných práv a slobôd, ako aj ďalších práv využijeme všetky dostupné prostriedky.

Odôvodnenie:

Ani jeden z navrhovaných variantov nie je skutočným obchvatom mesta Nitry. 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 Konceptii rozvoja mesta Nitry 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?

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 Konceptia rozvoja mesta, Územný plán VÚC Nitrianskeho kraja.)

Navrhovaný Variant V4 nerieši zadanú úlohu, t. j. R1 Nitra – Malanta, pretože sa napája na terajšiu cestu I/65, E571 až v oblasti za Pohranicami nie Malantu.

V prípade posunu trasy R1 medzi mestskú časť Dolné Krškany a Ivanka pri Nitre sa priamo ponúka trasa R1 smerom medzi Janíkovcami a Golianovom 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

Nesúhlasíme s niektorými sprievodnými „pozitívnymi vplyvmi“ výstavby posudzovaného úseku rýchlostnej cesty, najmä v dopravnej oblasti, uvádzanými v správe a na jej verejnom prerokovaní.

„zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, zníženie nehodovosti“

pozitívne priamo na komunikácii R1,

negatívne na Novozámockej ul. (I/64) v úseku Horné a Dolné Krškany, čiastočne Staré mesto I., na Cabajskej ceste (II/562) v mestskej časti Čermáň a na križovatkách s miestnymi komunikáciami v uvedených mestských častiach.

b) „zníženie pôsobenia nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie v niektorých častiach mesta Nitra“ (prečo v niektorých?)

- pozitívne v centre mesta,

- negatívne v mestských častiach Čermáň, Horné Krškany, Dolné Krškany,

Chrenová, Janíkovce, čiastočne Staré mesto I.

c) „variant V4 má najmenšie vplyvy na obyvateľov a sídelnú štruktúru“

- sú obyvatelia Horných Krškán, Dolných Krškán, Janíkoviec viac odolní voči negatívnym

vplyvom ako ostatná populácia?

- do akej vzdialenosti od Novozámockej ul., Priemyselnej ulice a trasy R1 v tejto lokalite sa

prejavia tieto najmenšie vplyvy?

V ďalšom sa budeme podrobnejšie vyjadrovať len k navrhovanému tzv. južnému koridoru a Variantu č. 4, ktorý sa nás najviac dotýka:

Časť „obchvatu“ – mostný objekt (estakáda) od železničnej trate, nad Novozámockou ul. (I/64) až za riekou Nitra je navrhovaný popri Priemyselnej ulici a podľa dostupnej dokumentácie v záhradkách pri rodinných domoch – IBV, ktoré sú na Širokej ul. Situáciu dokumentuje obrázok, ktorý bol prezentovaný na verejnom prerokovaní „správy“, dňa 11. 9. 2002 na MsÚ v Nitre a priložená snímka z katastrálnej mapy:

Rovnaký pohľad (zrkadlový) bude zo susednej Širokej ul., v ktorej sú vybudované obývané rodinné domy. Správa nerieši dopad takto umiestneného „obchvatu mesta“ ani jeho výstavby na obyvateľov trvalo bývajúcich na Zelenej, Širokej, Novozámockej, Bočnej a ďalších ulíc v mestskej časti Horné Krškany. 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. Ochranu vlastníckych práv a právo na priaznivé životné prostredie zaručuje predsa Ústava Slovenskej republiky.

Predložená správa nerieši konkrétne dopady na obyvateľstvo v dotknutých častiach mesta, predovšetkým nie sú vykonané odborné a presné merania aktuálneho stavu životného prostredia, najmä v obývaných zónach a priamo v budovách a rodinných domoch. Prítom je konštatované, že Novozámocká ul. (I/64) je už v súčasnosti prehustená dopravou a kapacitne nevyhovuje. Takto prehustená komunikácia musí negatívne vplyvať na obyvateľstvo a životné prostredie.

V predloženej správe nie je uvažované s kompenzáciou negatívnych vplyvov na obyvateľov dotknutých častí mesta (vplyv počas demontáží rozvodných sietí el. energie, počas výstavby, počas prevádzky – emisie, prašnosť, otrasy a pod.), okrem čiastočného zníženia hladiny hluku protihlukovými stenami po uvedení komunikácie do prevádzky. Seriózne vypracovaná správa by mala takúto časť obsahovať. Negatívne dopady na obyvateľstvo v tejto časti sú najmä (doba výstavby je uvádzaná cca 4 roky!!):

1. Počas výstavby uvedeného mostného objektu:

- demontáž jestvujúcich rozvodných sietí – elektrické vedenia, ktorých stožiare na betónových pätkách sú umiestnené v záhradách rodinných domov na Širokej ulici (priamo túto trasu kopíruje navrhované mostné prepojenie),
- hluk pri výstavbe mostného objektu
- emisie zo spaľovacích motorov stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov, vplyv smeru vetrov,
- prašnosť, vplyv smeru vetrov,
- osvetlenie a hluk staveniska aj počas nočného kludu,
- otrasy a vibrácie pôdy (vplyv aj na statiku jestvujúcich budov, ktoré sú vo vzdialenosti od cca 30 m od osi navrhovanej komunikácie),

- zvýšená stavenisková a mimostavenisková doprava, ktorá bude obmedzovať dopravu na už tak preťaženej Novozámockej ul. (I/64),

- návrh, že z dopravného hľadiska nie je nevyhnutné a z ekonomického hľadiska reálne (nízka ekonomická efektívnosť výstavby) budovať celú trasu V4 ako štvorpruhovú rýchlostnú cestu. Z toho vyplýva minimálne dvojnásobná lehota výstavby a tým aj dvojnásobné trvanie jej negatívnych vplyvov na obyvateľov. Takýto nelogický, neodborný a zavádzajúci argument je naozaj pozoruhodný. Varianty V1, V2, V3 a V5 spracovateľ navrhuje pre splnenie zadaných kritérií budovať ako štvorpruhové od začiatku, pričom Variant V4 nie je v súčasnosti ešte potrebné budovať ako štvorpruhový. Kedy nastane potreba začať budovať ušetrené dva pruhy radšej neuvádza. Podstatné je, že na začiatku „ušetrí“. Takéto stanovisko prezentoval na verejnom prerokovaní „správy“ aj zástupca mesta Nitra.

- Zmienka, že v súčasnej dobe ešte nie je známy dodávateľ stavby a ani jeho strojové vybavenie a technológia a že nie je teda možné stanoviť ich dopad na obyvateľstvo a životné prostredie počas výstavby je zavádzajúca a neodborná. Dodávateľ stavby musí predsa rešpektovať požiadavky zadávateľa v zmysle Zákona o verejnom obstarávaní..., pravdaže pokiaľ sú vopred stanovené. V odborne stanovených požiadavkách objednávateľa „správy“ mali byť takéto požiadavky uvedené a spracovateľom „správy“ a ďalších stupňoch rešpektované. Na verejnom prerokovaní mala byť takáto informácia poskytnutá.

Počas prevádzky mostného objektu

- hluk z predchádzajúcich motorových vozidiel (v správe nie sú údaje o aktuálnej skutočnej hladine hluku na Novozámockej ul., Širokej ul. a ostatných priľahlých uliciach, kde sú trvalo obývané rodinné domy, vo vnútri domov, pred výstavbou estakády, predpokladaný nárast hlučnosti po uvedení estakád do prevádzky a porovnanie s platnými predpismi (aj s ohľadom na predpisy v EÚ). Navrhovaná protihluková bariéra estakády tento problém vyrieši len čiastočne,
- emisie zo spaľovacích motorov, vplyv smeru vetrov, skutočný stav, nárast, porovnanie,
- prašnosť, vplyv smeru vetrov,
- riziko ohrozenia života a zdravia obyvateľstva v prípade havárie na estakáde (preprava nebezpečných, horľavých, výbušných nákladov apod., vplyv smeru vetrov).

Objekty na Širokej ul. Sú vo vzdialenosti od cca 30 m od osi komunikácie, čo pri navrhovanej výške estakády, maximálnej povolenej rýchlosti vozidiel, ktorú väčšinou vodiči nedodržiavajú, predstavuje reálne ohrozenia života a zdravia ľudí zdržiavajúcich sa v tejto oblasti.

Autori nepožadujú súčasné budovanie tzv. severo–južného obchvatu, t. j. komunikačné prepojenie z považského multimodálneho koridoru smerom na juh a ani len čiastkové napr. Juhozápadný obchvat (mimoúrovňová križovatka Čermáň – Nové Zámky, Komárno, Maďarsko) a juhovýchodný obchvat (mimoúrovňová križovatka Selenec – Levice, Štúrovo, Maďarsko).

Takto navrhované riešenie, alebo výstavba a uvedenie do prevádzky JZ a JV obchvatu v neskoršom termíne má za následok prehustenie dopravy v Horných a Dolných Krškanoch na Novozámockej ulici I/64 a v mestskej časti Čermáň na Cabajskej ul. II/562, pretože smerom od Komárna a Nových Zámkov je možný príjazd na R1 len cez Dolné a Horné Krškany po Novozámockej a Cabajskej ul., cez nadjazd nad

železnicou k miestu napojenia na R1 v m. časti Čermáň.

Presunutím tzv. obchvatu mesta Nitra južným smerom napr. medzi m. časť D. Krškany a Ivanka pri Nitre sa síce predĺži trasa obchvatu východ – západ, ale zároveň bude kratšia trasa v smere S-J, JZ, JV v napojení na mimoúrovňovú križovatku Čermáň a Selenec, prípadne ich náhrady, a odľahčí sa zároveň Novozámocká ul. (I/64) cez Horné a Dolné Krškany a Cabajská cesta II/562. Celá trasa Novozámockej ulice a Štefánikovej tr. by tým mala byť určená len pre hromadnú dopravu osôb a dopravnú obsluhu. V prípade pokračovania trasy obchvatu od Janíkoviec napojením na terajšiu trasu I/64, E571 až v oblasti Čaradíc sa predĺženie trasy úplne eliminuje.

Trasa pôvodne navrhovaného východného distribučného objazdu mesta v prepojení Chrenová (Akademická ul.) – most cez rieku Nitra – Priemyselná ul. – Krškany môže byť podľa finančných možností mesta Nitra riešená len ako súčasť vnútorného mestského okruhu, ako miestna komunikácia pre dopravnú obsluhu a príp. mestskú hromadnú dopravu mimo centra mesta, nie ako tranzitná komunikácia.

Tým budú dodržané predovšetkým tieto zásady:

- ochrana centrálnej mestskej zóny a ostatných zastavaných a obývaných častí mesta pre nadbytočnou dopravou a jej dôsledkami na obyvateľstvo mesta Nitra,
- obmedzenie dopravy v centre a ostatných častiach mesta Nitra,
- riešenie koncepcie statickej dopravy,
- modernizácia systému MHD a nahradenie autobusov trolejbusmi,
- vylúčenie tranzitnej osobnej a nákladnej dopravy z mesta Nitra,
 - zároveň je možné vybudovať záchytné parkoviská (aj v spolupráci s výstaviskom Agrokomplex a navrhovaným ďalším hromadným vstupom z Dlhej ul. napojením na mimoúrovňovú križovatku Selenec) a príslušné zázemie v južnej časti areálu výstaviska.

Napriek tomu, že mesto Nitra, ako základný článok územnej samosprávy, nebralo do úvahy naše stanovisko k územnému plánu mesta Nitra, doručené na podateľňu MsÚ v Nitre 10. 1. 2002 týkajúce sa tejto problematiky. Veríme, že celospoločenský záujem reprezentovaný odbornými ústrednými orgánmi štátnej správy získa prevahu nad lokálnymi, často zištnými záujmami reprezentantov samosprávy. Podané sťažnosti, protesty, podania, žaloby, súdne spory, atď. totiž väčšinou spôsobia ujmu všetkým zainteresovaným stranám.

V prípade, že napriek nášmu nesúhlasu a podniknutým krokom bude schválený na realizáciu Variant č. 4, žiadame o kompenzáciu negatívnych vplyvov tohoto variantu na naše zdravie, náš majetok a na okolité životné prostredie na náklady stavby ešte pred začiatkom realizácie prípravných a stavebných prác a počas prevádzky rýchlostnej komunikácie R1 a 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.

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.

Zo strany od R1 osadiť vonkajšie rolety, príp. podobné zariadenie, ktoré zabráni prenikaniu osvetlenia zo stavby a komunikácie do obývaných miestností.

Vykonať také účinné opatrenia, aby sa neprenášali otrasy vznikajúce pri príprave výstavby, výstavbe a prevádzke R1 do rodinného domu.

Úhradu všetkých nákladov na údržbu a prevádzku, príp. obnovu uvedených opatrení počas trvania prevádzky komunikácie R1.

Náhradu všetkých škôd, negatívnych vplyvov a obmedzení spôsobených výstavbou a prevádzkou komunikácie R1 (napr. zhoršenie zdravotného stavu osôb vplyvom hluku, emisií, 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 vysielateľa na Zobore, atď.)

Ing. Michal Volárik, Ľubica Voláriková, Ema Voláriková, Eva Voláriková

Ing. Arch. Peter Gramblička, Kvetná 15, 949 01 Nitra

Na základe prezentácie technickej štúdie rýchlostnej cesty R1 v úseku Nitra – Malanta, vypracovanej Slovenskou správou ciest Dopravoprojektom, a.s. Bratislava, mám k uvedeným variantným riešeniam nasledujúce pripomienky:

Všetky severné varianty - V2, V3 a V5 okrem V1 sú veľmi necitlivým 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 hájik, 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.

Všetky severné varianty nezohľadňujú už roky neriešené prepojenie tranzitných smerov TO-NZ, TO-SA, BB-SA, HC-NZ, HC-SA a LV-SA, aj napriek tomu, že na grafoch nám projektanti prezentovali jak súčasnú, tak prognózovanú hustotu tranzitnej dopravy z týchto smerov cez centrum Nitry, dokonca priznali, že križovatka pri OD TESCO je jednou z najfrekventovanejších na Slovensku.

Najlacnejší severný variant 3,95 mld Sk je veľký luxus na to, aby sa len zrýchlil prechod tranzitnej dopravy v smere BA-BB. Je to nekomplexné riešenie, nakoľko už dnes kolabujúca doprava v centre sa bude musieť behom niekoľkých rokov riešiť, a neviem kde potom štát vezme ďalších 4 – 5 mld. Sk. Nezanedbateľným faktorom je psychosomatické pôsobenie týchto riešení na obyvateľov priľahlých obytných častí mesta, ktorý sa nedá zmerať, ale jeho pôsobenie je preukázateľné vyššou chorobnosťou takto zasiahnutých obyvateľov.

Mestské, okresné a krajské orgány verejnej správy jednoznačne prezentovali názor, že žiaden zo severných variantov nie je pre mesto prijateľným, nakoľko v nich úplne absentuje komplexnosť napojenia južných smerov na rýchlostnú cestu R1.

Prosím, zohľadnite tieto pripomienky pri výbere konečného riešenia predmetnej rýchlostnej cesty, a rešpektujte aj potreby vlastného mesta Nitra, ktoré je označované aj ako matka slovenských miest, a nezdevastujte to, čo ešte Nitra má – krásnu polohu na úpätí Zobora a hradný vrch v oblúku rieky, priľahlé parky a obytné zóny, ktoré severné varianty nenávratne poškodia.

Ing. arch. Peter Gramblička

Ing. R. Konc. obyvateľ Nitry Chrenovej, člen výboru MČ-20 v Nitre

V nadväznosti na verejné prejed. Predmetnej dokument. Na MÚ v Nitre zač. sept. 2002 si dovoľujem poukázať na niektoré aspekty riešení a argumenty k nim.

Takmer unisono odznali návrhy na výber variantu 4, čo nemožno ani prehliadnuť a ani ignorovať pri ďalšom rozhodovaní – nielen zo strany Vášho úradu!

Akcentujem znovu moje poukázanie na nelogiku a bojím sa povedať že až zámer spracovateľa Správy o hodnotení (EKOPED Žilina) znevýhodniť V4 pre záverečné hodnotenie. Tu poukazujem na neobjektívnosť tabuľky č. 56 Skup. a výsledné VÁHOVÉ koeficienty hodnotiacich kritérií a špeciálne riadok T3. Zvlášť upozorňujem na slovo váhové – nuž 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. miesto). Navyše o takomto váhovom hodnotení pre súdneho človeka nemôže takto byť ani reč – dúfam že si toto vo vašich materiáloch opravíte a pridáte k objektívnym výsledkom.

Argument, že aj niekoľko občanov hlasovalo proti V4 je síce na mieste ale vždy a pri každej variante bude hlasovať niekoľko občanov proti – teda tento fakt sa javí ako nie fatálny či nedajbože nie rozhodujúci. Ako obyvateľ Chrenovej musím poukázať na to, že pri rozvoji mesta asi vždy musí niekoľko občanov doplatiť na to aj svojím hendikepom – tento raz to budú možno z H. Krškán, ale nutno povedať, že v podobnom záujme doslova zrovnali so zemou veľkú časť pôvodnej obce, či neskôr časti mesta Nitra, t.j. Chrenovej na mieste ktorej dnes stoja veľké sídliská Chrenová 1 až 4 s desaťtisícami obyvateľov – a jedno sa o mnohonásobne viac dotknutých obyvateľov priamou asanáciou (niekedy aj viacnásobnou) ich nemovitostí a teda nielen „dotknutých“ ale fatálne postihnutých. Ale aby sa predišlo podľa možnosti aj podobným problémom petícia občanov s viac ako 600 podpismi navrhuje oddialiť trasu o cca 5 km od centra mesta, čo by riešilo aj budúce potreby rozvoja mesta v extraviláne – je to logická požiadavka a urbanistický elév by ju iste neprehliadol – projektantovi sa to asi prihodilo.

Nevyberajte prosím KOMPROMISNÉ riešenie – je to asi najhoršie čo môžete urobiť pre nás obyvateľov Nitry!!! (kompromisy to sú krysy...)

Ak by ostalo len to posledné – že je to najdrahší variant, tak berme do úvahy, že napr. Američania sa nikdy nespýtajú čo to bude stáť, ale vždy sa niekoľkokrát spýtajú aké výhody z toho budú plynúť, nuž počuli ste že pre obyvateľov Nitry z tejto varianty najväčšie, máme zlý dojem z toho, ako keby sa išlo až do takých extrémov ako čo to spraví so zajacmi, či stromami... Áno, aj tieto sú súčasťou nášho ekosystému, ale nemal by tu stáť predsa na 1. až 25. mieste človek/obyvateľ Nitry a tesne sa ním aj ostatná ekosféra, hodnotenie predsa jasne a zrozumiteľne uvádza, že „variant V4 je vhodný na realizáciu z koncepcného a perspektívneho hľadiska“ – čo lepšie si môžeme želať, veď takýto projekt sa robí na 100-vky rokov a nie na 1 či 5 rokov! Navyše o x rokov sa príde k záveru, že kapacita nestačí a treba (tak ako je to časté na mnohých miestach v Európe – sme v jej geometr. strede) dobudovať ešte 1 pruh navyše (správa o tom

hovorí v časti CIII v období po r. 2030). Potom chcete povedať, že budeme budovať ďalší tunel??? To by predsa bolo ako zlý sen!
a to už nechcem ani domýšľať čo sa stane ak príde k vážnej havárii v ktoromkoľvek „tunelovom“ riešení – rak či viac bude Nitra v dopravnom kolapse (viď nedávne situácie z alpských tunelov)!!! Pri V4 sa takáto situácia prakticky stať nemôže – napr. havarované kamióny sa ťažkými žeriavmi dočasne odložia vedľa cesty a doprava do niekoľko hodín pokračuje. Navyše krutou smrťou nezomrú mnohí ďalší účast. cestnej premávky za nimi nasledujúci a náklady na znovu spojazdnenie nikdy nedosiahnu výšku „tunelových“ následkov.

Treba ďalšie argumenty ZA! Napíšte – obratom dodáme. Poďme spolu od zelených pľúc Nitry, t.j. Zobora a husto obývaných častí s emisiami na druhú stranu mesta a nezačusme Nitranov, urobme niečo za čo nás za pár rokov neodsúdia mladšie generácie. Na ťahu ste VY.

Ing. R. Konc, obyvateľ Nitry-Chrenovej, člen výboru MČ-20 v Nitre

Ing. Darina Zimová, Golianova 56, Nitra

Ako občianka mesta Nitry chcem vysloviť jednoznačnú podporu návrhu Mestu Nitra, Nitrianskemu samosprávnemu kraju a veľkému počtu obyvateľov mesta Nitry, ktorí uprednostňujú budovanie južného variantu V4.

Verím, že MŽP SR bude pri rozhodovaní výberu rešpektovať tento variant. Som presvedčená, že zohľadňuje komplexne environmentálne, ekonomické, súčasné, ale najmä dlhodobé očakávania – tiež v porovnaní s EÚ – pre riešenie reálnych požiadaviek na budovanie kvalitnej dopravy, nezabúdajúce na človeka, jeho súkromie a mesto v ktorom žije.

Ing. Darina Zimová, Golianova 56, Nitra

Prof. Ivan Paška, Svätourbanská 2., Nitra

Hneď v úvode chcem jednoznačne vysloviť podporu návrhu Mesta Nitra, Nitrianskemu správnomu kraju a veľkému počtu obyvateľov mesta Nitry, ktorí uprednostňujú budovanie južného variantu V4. K ďalším stanoviskám je môj názor takýto:

1. Nemyslím si, že V5 je kompromisným akceptovateľným environmentálnym riešením z hľadiska vplyvov na občanov 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 Nitry, spôsobí traumy ľuďom s možnými psychickými a zdravotnými následkami. Obmedzí možnú postupnú individuálnu zástavbu, z pohľadu urbanizmu, nástupnými generáciami súčasných vlastníkov nehnuteľností tejto lokality.

Nie je správna úvaha, že tento variant je najlacnejší. To je len celkový náklad, ale na smiešne krátky úsek. Jeden km bude stáť až 0,48 – 0,57 mld. Sk, pričom nič nerieši z pohľadu 50 – 100 rokov. Dnes sa jednoznačne ukazuje, že vybudovanie existujúcej 6 km severnej trasy bolo chybným, pretože zlikvidovalo scenériu celku MESTO-ZOBOR. Už vtedy sa táto trasa mala ťahať po variante 4. Chce sa pokračovať v tejto obrovskej chybe?

2. Plne sa stotožňujem s názormi 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 občanov, školy a pod. Kedykoľvek podľa potreby umožní bezproblémové napojenie a prepojenie nových komunikácií a hlavných ťahov do štátov Európy. Na jeden km predstavuje len 62-52% z nákladov varianty 5 /0,29 mld. Sk/. Je jednoznačne najlacnejší.

Verím, že MŽP SR bude pri rozhodovaní výberu rešpektovať variant 4. Je KOMPLEXNÝ, spĺňajúci požiadavky EÚ. Zohľadňuje environmentálne, ekonomické, súčasné, ale najmä dlhodobé vízie pre riešenie budovania kvalitnej dopravy, nezabúda na človeka, jeho súkromie a mesto v ktorom žije a bude dlho žiť.

Prof. Ivan Paška, Svätourbanská 2, Nitra

Július Hečko, Kasárenská 4, Nitra

Chcem jednoznačne vysloviť podporu návrhu Mestu Nitra, Nitrianskemu samosprávnemu kraju a veľkému počtu občanov mesta Nitry, ktorí uprednostňujú budovanie južného variantu V4. Áno, tento variant najlepšie a komplexne na dlhé roky rieši dopravné a sociálno-ekonomické požiadavky. Náklad na 1 km je len 62 – 52% z nákladov na varianty 2, 3 a 5. Je teda najlacnejší.

Nemyslím si, že variant 5 je kompromisným akceptovateľným environmentálnym riešením z hľadiska vplyvov na občanov. Ak, tak len z pohľadu neporušiteľnosti kasární.

Z pohľadu krátkej i ďalekej budúcnosti je práve tento variant absolútne neperspektívny práve pre jeho environmentálne negatívne vplyvajúce následky na občanov bývajúcich v tomto priestore. Nepredstaviteľná trauma s možnými psychickými a zdravotnými následkami bude ďalším dôsledkom. Nemožno tiež zabudnúť na možnosti postupnej individuálnej bytovej zástavby nástupnými generáciami súčasných vlastníkov nehnuteľností tejto lokality v ďalších rokoch.

Nie je pravdivé, že tento variant je najlacnejší. Je zavádzajúci, lebo hovorí len o konečnom sumáre. Ale 1 km bude stáť cca 0,48 – 0,57 mld. Sk, pričom jeho dĺžka je smiešne krátka. Práve teraz sa ukázalo, že vybudovanie existujúcej 6 km severnej trasy bolo chybným. Zlikvidovalo scenériu celku MESTO-ZOBOR. Už vtedy táto trasa mala ísť po súčasne navrhovanej variante 4. Chce sa pokračovať v tejto chybe?

Verím, že MŽP SR bude pri rozhodovaní výberu rešpektovať V4. Je KOMPLEXNÁ, spĺňa nároky EÚ, nezabúda na človeka, jeho súkromie, mesto, v ktorom žije, environmentálne i ekonomické vízie.

Július Hečko, Kasárenská 4, Nitra

Prof. Ing. Imrich Točka, CSc. – Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre

Na základe verejného prerokovania dostupných materiálov R 1 Nitra – Malanta i v zmysle Zákona č. 127/1994 Z.z., predkladám nasledovné stanovisko.

Lokalita – Martinský vrch – cez ktorú sú navrhované varianty V2, V3, V5 povrchovým tunelovým riešením pre rýchlостnú cestu R 1 Nitra – Malanta, je táto lokalita jedinečná z historického hľadiska pre starobylú Nitru, 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 hľadísk. Realizáciou zvedeného zámeru V2, V3, V5 došlo by k deštrukcii a znehodnoteniu týchto významných historických pamiatok, ktoré majú veľký význam nie len pre starobylú Nitru, ale aj z celoslovenského, európskeho i svetového hľadiska.

Je to hrubý, necitlivý, amorálny zásah do historickej lokality, ktorý narúša i naše národné povedomie a možno ho chápať ako zámerný zásah do lokality na znehodnotenie a likvidáciu významnej historickej pamiatky.

Paradoxom je, že toto riešenie rýchlостnej cesty R1 Nitra – Malanta je neúčelné, nelogické, aj z ekologického i z technologického hľadiska. Veľmi jasne to vyplýva aj z postoja občanov, ktoré vyjadrili v petícii i na verejnom prerokovaní aj podľa môjho názoru.

Varianty V2, V3, V5 hrubo a necitlivo zasahujú do obytnej aglomerácie mesta Nitry i do jej starobylej časti Chrenová IV. Spôsobili by devastáciu jej bytovej zástavby, boli by zásahom do ekológie a narúšali by psychické i sociologické aspekty obyvateľov.

Tejto lokalite venovalo sa viacero literárno-historických štúdií a v tomto období je pripravená aj moja odborná monografia: „Tormoš – Chrenová“ – ako história obce a jej okolia, ktoré s ňou historicky súvisia.

Zásah do historických a obytných častí mesta je aj z odborného hľadiska neúnosný – až absurdný. Je nezmyslom nazývať ho obchvatom.

Z verejného prerokovania predmetnej správy: „Rýchlостná cesta Nitra – Malanta“, ktoré sa konalo dňa 11. 9. 2002 na MsÚ v Nitre, je úplne zrejmé, že občania, odborné komisie i verejné inštitúcie jednoznačne zamietli varianty V2, V3, V5 i V1 a podporujú variant V4 – južný obchvat, ktorý rieši dopravnú situáciu v meste Nitra i napojenie komunikácií z ostatných, najmä južných častí Slovenska.

Svojím stanoviskom znášam dôrazný apel proti narúšaniu historickej lokality a aglomerácie mesta Nitry a jeho časti Chrenová IV.

Prof. Ing. Imrich Točka, CSc.

Miroslav Kubala, Pri cvičisku, 5, Nitra – Chrenová

Píšem svoje stanovisko ohľadom „Rýchlостnej cesty R1 Nitra - Malanta. Nakoľko sa ma osobne dotýkajú varianty V2, V3 a V5.

Všetky tieto varianty vedú cez staré mesto Nitry – Chrenovej, preto sú nevhodné, a to nielen z môjho hľadiska, ale devastovali by životné prostredie – sú neekologické a zasiahli by aj do histórie Nitry. Zásadne s týmito variantmi V2, V3 a V5 NESÚHLASÍM.

Aj keď niektoré z týchto variant sú určené tunelovým spôsobom, ale tie tunely musia mať aj vetracie šachty a viete si predstaviť domy, ktoré sú postavené nad tým tunelom, to by bolo ako sedieť a časovanej

bombe.

Mňa a moju rodinu by to postihlo najviac. Nikomu neprajem ten strach a neistotu čo bude ďalej s mojou rodinou, veď som postavil dom pre seba a svoje deti! Najviac ma zaráža situácia, keď tu okolo nášho domu začali chodiť neznámy ľudia a pozerajú, ktoré domy pôjdu na zbúranie.

Ešte nie je o ničom rozhodnuté, ale oni už vedia, že to pôjde práve tade.

Podľa môjho názoru je najlepší variant V4, t. j. JUŽNÝ OBCHVAT. Hlavná dopravná tepna bude obchádzať husto obývanú časť Nitra a možno vyrieši aj napojenie trasy od N. Zámkov, Komárna či Levíc.

Miroslav Kubala

Zdenek Depeš, Dlhá 3, Nitra

Miestnym obyvateľom je dobre známa skutočnosť, že v Nitre je z kalendárneho roku 280 – 300 dní veterných. Z uvedených dní sú to prevažne vetry severné. I keď o tejto skutočnosti projekt rýchlostnej cesty uvažoval, nedocenili sa dostatočne jeho dôsledky.

Projekt navrhuje riešiť určitý úsek rýchlostnej cesty R1 cez obývanú časť mesta. To nie je obchvat, ale jeho násilné a neprirodzené delenie. Nejedná sa ani o skutočnosť, že bude postihnutých niekoľko rodín s ich rodinnými domami, ale o to, že bude postihnutých niekoľko tisícok ľudí časti sídliska Chrenová.

Hore uvádzané poveternostné podmienky „dávajú záruku“, že jedna z najkrajších častí mesta – sídlisko Chrenová bude postihnutá exhalátmi, čo pri predpokladanom počte 20 000 automobilov za 24 hodín bude nezanedbateľné. Táto skutočnosť by značne znehodnotila podmienky bývania, naviac postihla existujúce športoviská, devastovala zeleň, ktorá dominuje uvedenému teritóriu.

Využívanie Brezového hájičku, ktorý je t. č. miestom oddychu nielen obyvateľov uvedenej štvrti by kleslo na minimum.

Akéhkoľvek riešenie severným koridorom považujeme za nevyhovujúce i z dôvodov, ktoré tu boli prednesené. Chyby, ktoré by vznikli znehodnotením bývania a tým zákonite i na zdraví obyvateľov by boli nevyčísľateľné voči miliardám ktoré sa uvažujú pri niektorej z variant severným koridorom.

I z tohoto uvedeného dôvodu je treba zrealizovať riešenie, ktoré bude obchvatom mesta, resp. jeho obývaných častí v pravom slova zmysle, čo sa dá zrealizovať južným obchvatom V4.

Zdenek Depeš

Petícia – vyjadrenie stanoviska občanov mesta NITRA k technickej štúdii: Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta

Občania dotknutej časti a aj ostatných častí mesta, mohli sa – nemilo prekvapení – zoznámiť a navrhovanými alternatívami 1 až 5.

Nemilo preto, že tento problém už ako návrh posúdili v r. 1998 a rezolútne požadovali riešiť len ako súčasnú alternatívu 4 pracovne nazývanú južný obchvat a doteraz sa nedozvedeli, kto svojvoľne to zasa začína odznova a takto plytvá tak drahocenným časom ako i nemalými peniazmi nás daňových poplatníkov.

Načo ste dostali našu petíciu v r. 1998 teda rozhodnutie občanov, je ešte nejaká iná a dôležitejšia inštitúcia pre takéto rozhodnutia???

Pre všetky alternatívy okrem č. 4 v podstate platia vo veľkej miere naše výhrady uvedené v petícii z roku 1998.

Ich prípadná realizácia by mala nesporne za následok aj 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 alt. 4,
- devastovali by životné prostredie tam, kde je ho treba paradoxne nielen uchovať ale aj zlepšiť a trvalo strážiť.

V realizácii alt. č. 4, t. j. južným obchvatom v trase navrhovanej, či príp. ešte ďalej južne posunutej (min. 5 km od stredu ako je to bežné inde vo svete – veď sa to bude robiť na 100-ky rokov a rozvoj mesta si to iste v budúcnosti vyžiada) vidíme jasnú prevahu výhod

- hlavná dopravná tepna bude obchádzať mesto a jej husto obývané zóny, čím evidentnelepší už dnes neúnosný a denne sa zhoršujúci stav v zanášaní emisií prakticky priamo do ešte nedávno zdravej časti mesta,

- rieši potrebné a v súčasnosti nedostatočné a nevyhovujúce napojenie tak trasy od/do N. Zámkov – Komárno či Vráble – Levice,

- vplyv na živ. prostredie je najmenší, resp. sa bude dať ďalej aj v budúcnosti novými technickými možnosťami minimalizovať.

V prílohe tejto petície podpísaní obyvatelia rozhodne proti akceptácii inej alternatívy ako č. 4

Protestujeme

a žiadame všetky kompetentné orgány a ustanovizne o podporu našej požiadavky a zastavenie realizácie znovurozhodovania o alternatívach a súčasne žiadame ihneď započat' práce na alternatíve južného obchvatu, lebo 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.

Predmetnú petíciu chápeme aj ako vyjadrenie iniciatívy občanov v súlade so Zákonom č. 127/94 Z.z.

Splnomocnenec obč. iniciatívy: Dr. Cyril Ivan

Petičný výbor občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová IV.

V zmysle Zákona NR SR č. 127/94 Z. z. – posielame Vám petíciu – stanovisko občanov, občianskej iniciatívy a petičného výboru Nitra – Chrenová IV.

Občania, ktorí sú podpísaní na priložených petičných listinách, vyhlasujú súhlasné stanovisko s predmetnou petíciou a plne ju podporujú.

Petícia súhlasí so zákonom NR 127/94 a je požiadavkou k realizácii variantu 4 – južný obchvat, naväzuje na petíciu z roku 1998/máj/k ceste 65/I Nitra – Čaradice s návrhom južného obchvatu.

Variant 4 – južný obchvat, z navrhovaných riešení je najvhodnejší z viacerých hľadísk:

- hlavná dopravná tepna obchádza centrum mesta Nitry 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 Nitry,
- 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 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 Nitry,
- vplyv na obyvateľstvo, územný rozvoj a výrobné aktivity je optimálny, nenarúša nevýrobné aktivity,
- technická stránka riešenia je najoptimálnejšia.

Z uvedených kritérií vyplýva, že variant 4 – južný obchvat – je objektívne najreálnejším riešením s najmenšími negatívnymi činiteľmi.

Iné alternatívy neriešia kritickú dopravnú situáciu v našom krajskom meste Nitra, sú nevhodne trasované a nežiadúco narúšajú životné prostredie, ktoré treba chrániť pre ďalšie generácie.

Petícia riešila i právnu stránku podpisovania petičných listín – rešpektovala znenie zákona 127 o rodnom čísle a najnovšie právne normy o dobrovoľnom poskytovaní osobných údajov.

Petícia splnila požadovanú právnu normu 500 podpisov, pokračujeme v podpisovaní ďalších listín, požadujeme všetky nové informácie.

Na svojom zasadnutí dňa 19. 6. 2002 VMČ č. 20 Nitra – Chrenová IV., jednohlasne odsúhlasil činnosť občianskej iniciatívy a podporuje jej ďalšie zámery a aktivity.

Prílohy: Petícia, vzor podpisovej listiny

Fotokópie podpisových listín budú na MŽP SR

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

Petičný výbor občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová IV.

V zmysle zákona NR SR č. 127/94 Z. z. – posielame Vám pripomienky k petícii zo dňa 19. 6. 2002: 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, uvedené varianty – V2, V3, V5 neriešia dopravnú situáciu, spôsobia deštrukciu obytnej zóny, sú priam hrôzostrašnou situáciou obyvateľov obytných častí, vynakladajú sa neúčelne veľké finančné prostriedky na takmer absurdné návrhy, ktoré predkladá Slovenská správa ciest – útvar investičnej prípravy, ignoruje sa komunikácia s petičným výborom a názorom obyvateľov ohrozených obytných častí,

pred spracovaním finančne nákladných absurdných návrhov, bolo by rozumnejšie robiť konzultácie so zainteresovanými zložkami, je iróniou, že všetky doteraz neúčelné návrhy, musia si zaplatiť daňoví poplatníci aj z ohrozených obytných častí, navrhovaný variant V4 – južný obchvat – raz musí riešiť prísun značnej dopravy z južných častí: Nové Zámky, Levice, Vráble, 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 rovinatom 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 uvádzame v petícii zo dňa 19. 6. 2002. Žiadame Vás o zohľadnenie našich pripomienok a návrhov, lebo sú logickým riešením danej situácie a najmenej zasahujú do obytných častí.

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

Milan Cseri, Pohranice 41

Ako obyvateľ Pohraníc chcel by som sa vyjadriť k stavbe rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta. Konkrétne k variantu č. 4

Pri obci Pohranice má byť mimoúrovňová križovatka, čo prinesie neúmernú záťaž na ulice nitrianska a Lapášska z dôvodu, že pokiaľ nebude dostavaný celý úsek až po Čaradice, všetky osobné aj nákladné autá sa budú chcieť vyhnúť mestu a preto budú prechádzať uvedenými ulicami oboma smermi. Táto situácia môže poviesť až k úplnému zahlteniu ciest, čo je najkritickejšie v piatok a v nedeľu. Obyvatelia a budovy v uvedených častiach obce budú zaťažené plynom, prachom, hlukom a bude ohrozená ich bezpečnosť. Táto situácia bude trvať roky možno aj desaťročie. Dočasným riešením by bolo neotvoriť úsek Selenec – Pohranice až do otvorenia celého úseku až po Čaradice, s čím mesto pravdepodobne nebude súhlasiť. Po dobudovaní úseku až po Čaradice, síce zaťaženie ciest poľaví, avšak aj naďalej budú tento úsek využívať obyvatelia zo širokého okolia, ktorí budú chcieť cestovať do Bratislavy, Šale, na sídlisko Čermáň a Klokočina alebo smerom na Nové Zámky, pri predpoklade postavenia križovatky v Krškanoch. Túto trasu budú využívať obyvatelia z okolia na cestovanie do práce a späť. Na zlepšenie tejto situácie je nutné posunutie mimoúrovňovej križovatky pri Pohraničiach smerom na juho - západ a vybudovanie novej prístupovej cesty z I/65 na R1, medzi obcami Pohranice a Malanta.

Varianty 2, 3 a 5 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. Jedinou nevýhodou je, že tieto varianty sú vedené bližšie k obci Pohranice, avšak v týchto miestach sa jedná o plynulú jazdu, takže zaťaženie obce bude pravdepodobne menšie ako pri variante 4. Prípadne spomenuté úseky 2, 3, 5 možno posunúť ďalej od obce.

Dúfam, že moje postrehy budú zapracované do ďalších plánov. Ďakujem.

Milan Cseri

Ing. Zuzana Šmártalová, Nécseyho 2, 949 01 Nitra, tel. Č. 037/6516715

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

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

1. Uskutočnením výstavby variantov V2, V3 alebo V5 sa nezníži 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 priami prechádza mestským parkom Brezový háj.
5. Varianty V2, V3 a V5 sú v tesnej blízkosti dvoch základných škôl a vysokoškolského internátu.
6. Pri nedodržaní financovania a stavebných termínov by mesto postihol vážny dopravný kolaps!
7. Počas výstavby, ktorá je plánovaná na cca 4 roky, sa výrazne zvýši prašnosť, hluk a otrasy tejto lokality.
8. Výstavba variantov V2, V3 alebo V5 bude mať nepriaznivý vplyv na kvalitu bývania, a tým aj na psychiku obyvateľov tejto lokality.

Záver: Jediným vyhovujúcim riešením rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta pre 90 % obyvateľov mesta je variant V4. Rieši všetky spomenuté sporné body a prechádza priemyselnou časťou Nitra – Krškany. Variant V4 je síce nákladnejší ako variant V2, ale zároveň je aj najperspektívnejší, a to aj s ohľadom na zvyšovanie počtu vozidiel do budúcnosti. Výška celkových investičných nákladov by nemala byť hlavným kritériom pre výber variantu, a to najmä pred vstupom do EÚ. Nový diaľničný úsek by mal skvalitniť rýchlosť prepravy, ale zároveň dbať aj na zdravie obyvateľstva a kvalitu ich životného prostredia.

Ďakujeme za možnosť vyjadrenia sa k „Správe o hodnotení“ a očakávame vyjadrenie MŽP SR k nášmu stanovisku.

Helena Šmátralová, Ing. Zuzana Šmátralová, Mgr. Peter Antala, Bc. Marek Šmátrala, Mgr. Mariana Hrešková

Ing. Juraj Matuška s rodinou, Vašinova 55, 949 01 Nitra

V zmysle § 18 ods. 2 zákona č. 127/1994 Z. z. dávam toto stanovisko k správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie „Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta“ (v ďalšom len „správa“). Žiadam, aby pri jej posudzovaní bolo vzaté do úvahy.

Dopravný systém je vo všeobecnosti veľmi komplikovaná a vysoko odborná záležitosť. Jeho špecifikom je, že má bezprostredný vplyv na každého z nás. Uvedená správa hodnotí varianty cestného ťahu Bratislava – B. Bystrica, čo však súčasne znamená, že musí riešiť aj dopravný systém mesta Nitra.

Nitra leží na južnom úpätí pohoria Trebič, vrchu Zobor. Táto poloha dáva charakter mestu, ktoré je zo všetkých ostatných strán obklopené rovinou, iba na severe sa týči Zobor. Ak použijem iba zdravý sedliacky rozum a rozmýšľam z koncepčného hľadiska a s nadhľadom o dopravnom obchvate mesta pre tranzitnú dopravu, núka sa mi jediné riešenie viesť tento obchvat po rovinatej časti. Veď ani v hornatých častiach Slovenska (a celého sveta) nevedie cesta po hrebeni hôr, ale v doline. Prečo to tak asi je? Asi je to menej nákladné a aj ekologickejšie. Ináč by predsa ľudia nevytvárali komunikačné trasy po stáročia takýmto spôsobom. Do kopca sa pustil vždy až v nevyhnutnom prípade. Alebo boli všetci hlúpi a až teraz sa objavili takí génovia?

Nitra má spojenie so všetkými svetovými stranami a oblasťami Slovenska po rovine. Prečo teda vôbec niekto uvažuje zasiahnuť do úpätia Zobora? Je to skutočne nevyhnutné? Nech si lámem hlavu akokoľvek, jediným dôvodom môže byť skutočnosť, že za bývalého režimu bola postavená štvorprúdová cesta, ktorá zastala až rovno pred Zoborom. Že by sa ho bývali mocipáni zľakli, alebo už nemali na taký bezprecedentný zásah do prostredia Nitry odvahu alebo peniaze? Dnes to už nie je dôležité. Dôležité je, že sa niekto chystá v tejto chybe pokračovať a urobiť to zo sebeckých dôvodov za každú cenu. Ináč by predsa nemohla byť predmetná správa v takom príkrom rozpore so zdravým „sedliackym“ rozumom. Alebo, že by som sa úplne mýlil? Veď správu spracovávali na slovo vzatí odborníci, robili to čo najobjektívnejším a najkomplexnejším spôsobom, dodržiavali všetky zákony tohto štátu. Ako mohol vzniknúť taký rozdielny výsledok? Aby som na túto otázku mohol odpovedať, musel som predsa len venovať značné množstvo času dôkladnému preštudovaniu správy a hoci nie som odborníkom v doprave, odpoveď som našiel priamo v správe. Hodnotenie uvedené v správe bolo zmanipulované navrhovateľom a čiastočne aj riešiteľmi správy, aj keď tými pravdepodobne neúmyselne!

Nebudem sa zaoberať drobnými nedostatkami správy, upozorním iba na 3 hrubé manipulácie:

1. Váhové koeficienty hodnotiacich kritérií

Na základe spoločenskej objednávky na vyriešenie komunikačného ťahu Bratislava – B. Bystrica dostal navrhovateľ (Slovenská správa ciest) za úlohu zrealizovať túto objednávku od jej počiatku, teda komplexnej prípravy, cez investičnú úlohu až po úlohu správcu. Podľa čl. 55 Ústavy SR sa hospodárstvo Slovenskej republiky zakladá na princípoch sociálne a ekologicky orientovanej trhovej ekonomiky. V takejto ekonomike platia určité ekonomické princípy aj v dodávateľsko-odberateľských vzťahoch. Ak sa pozrieme na horepopísanú situáciu, kto je v tomto prípade dodávateľom a kto odberateľom/zákazníkom? Dodávateľom je navrhovateľ a zákazníkom je spoločnosť. Komu bude takáto stavba slúžiť, kto bude znášať všetky jej výhody ale aj nevýhody? Predsa obyvatelia tohto štátu, čím bližšie k predmetnému úseku, tým viac. Možno sa zdá, že to so správou nemá nič spoločné, ale je tu jeden dôležitý moment, a to je spôsob hodnotenia jednotlivých variant. Bol zostavený obsiahly súbor kritérií, proti jeho výberu nemožno mať nijaké výhrady, bol spracovaný profesionálne. Odborní riešitelia udelili body jednotlivým variantom pre každé kritérium a podkritérium na základe práce niekoľkých odborníkov. Určite to nebola ľahká práca a vyžadovala si hlboké znalosti v danej problematike. Riešitelia v ďalšom navrhli hodnotovú analýzu, aby hodnotenie bolo čo najobjektívnejšie a aby poskytlo čo najvierohodnejší obraz zákazníkovi o tom, ktorý variant je pre nich výhodný, resp. nevýhodný. Preto bolo potrebné zistiť hodnotové preferencie zákazníkov a prideliť jednotlivým koeficientom hodnotové váhy. Iba takýmto spôsobom mohli dosiahnuť, aby správa mohla napomôcť rozhodnutiu o tom, ktorý variant je pre túto spoločnosť najvýhodnejší. Až potiaľto nemožno s postupom riešiteľov nesúhlasiť a odbornú stránku ich práce

hodnotím ako vysoko profesionálnu. Podstatná chyba sa však stala pri výbere skupín, ktoré mali prideliť hodnotové váhy a teda vyjadriť preferencie odberateľa/zákazníka.

Koho zo zvolených piatich skupín možno považovať za predstaviteľa odberateľov (teda obyvateľov tohto štátu, spoločnosti). Orgány štátnej správy určite, pretože predstavujú zástupcov obsiahlejšieho dotknutého územia a ľudí na ňom žijúcich. To isté platí aj pre zástupcov samosprávy, veď „najintenzívnejšími“ zákazníkmi budú práve obyvatelia dotknutých miest a obcí. Možno sem dokonca zahrnúť aj odborné organizácie v oblasti ochrany životného poistenia a územného rozvoja, ako zástupcov a ochrancov oprávnených práv všetkých obyvateľov akokoľvek dotknutého územia. Určite však nemožno súhlasiť s navrhovateľom (to je dodávateľ!) a s riešiteľmi správy (to je dodávateľ dodávateľa!) Nemožno s tým súhlasiť už z princípu ich postavenia (nie sú predstaviteľmi budúcich užívateľov a ich záujmy sú teda prirodzene odlišné), ale aj z dôvodu, že mali reálnu možnosť prispôbiť váhy takým spôsobom, aby presadili svoj záujem. A musím konštatovať, že navrhovateľ túto možnosť aj hrubým spôsobom zneužil.

V nasledujúcej tabuľke je zoznam kritérií a pridelené hodnotové váhy podľa jednotlivých skupín.

Nasleduje tabuľka

V stĺpci 4 sú hodnotové váhy pridelené navrhovateľom. Na prvý pohľad sa výrazne odlišujú od prvých troch stĺpcov, teda od predstaviteľov skutočných zákazníkov. Je možné, aby sa predstavy odborníkov tak výrazne líšili? Odpoveď dostaneme, keď si pozrieme, čo to spôsobilo v samotnom hodnotení variantov. Pre hodnotenie v správe bol použitý priemerný koeficient VK zo všetkých piatich skupín. Hodnotenie vyšlo nasledovne:

Nasleduje tabuľka

Severné varianty V2, V3 a V5 vychádzajú mierne výhodnejšie ako južný variant V4. Rozdiel je pri rozptyle a presnosti metódy skutočne minimálny, ale aspoň nejaký je a možno na jeho základe predsa len presadzovať severný obchvat.

Ak však z hodnotenia vynecháme skupiny, ktoré tam nepatria, dostaneme iné priemerné koeficienty:

Nasleduje tabuľka:

A samozrejme aj iné celkové výsledky:

Nasleduje tabuľka

V tomto prípade je jasne výhodnejší variant V4. Navrhovateľ teda svojím neoprávneným zásahom do hodnotenia hrubo zmenil výsledky v prospech variantov, ktoré presadzuje! Jeho zásah vidno na grafickom vyjadrení výsledkov:

Nasledujú grafy

Z týchto grafov je zrejmé, že zásahom navrhovateľa sa jasná výhodnosť južného obchvatu zmenila na miernu výhodnosť severného. Ďalej to už proste nešlo, aj tak už rozdiel v koeficientoch oproti ostatným bije do očí.

Bola to hrubá manipulácia s výsledkami štúdie!!!

K odborným riešiteľom správy mám len jednu poznámku. Ich pozícia ako dodávateľa navrhovateľa (ktorý ich aj zaplatil) bola veľmi zložitá. Zjavne sa snažili vyjsť z toho s čistým štítom, ale pritom si zachovať možnosť spracúvania ďalších správ. Riešením toho boli koeficienty takmer zhodné s priemernými. Neovplyvnili tým výrazne výsledky, ale podstatné je, že tam nemali byť vôbec zahrnutí. Ich úloha bola v bodovaní variantov podľa jednotlivých kritérií. Tu si svoju povinnosť splnili s najvyššou odbornosťou, nebol na nich vyvíjaný žiaden nátlak. Navrhovateľ vedel, že jeho príležitosť príde pri prideľovaní váhových koeficientov.

2. Hrubá manipulácia pri zadávaní úlohy pre riešiteľov.

Na túto manipuláciu ma 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 starosťou. Snažili sa zdôvodniť svoju snahu postaviť (resp. dokončiť severný variant) tým, že mesto aj tak musí riešiť svoju dopravnú situáciu iným spôsobom. To či dnešné riešenie je alebo bude dôležité aj pre komplexné riešenie dopravy mesta v budúcnosti a okolia sa snažili bagatelizovať a odsúvať na neskoršie projekty. V tomto smere sa chovali až arogantne voči neustálym protestom auditória.

Riešitelia správy pri svojej skutočne ťažkej pozícii však našli v sebe odvahu a medzi riadkami upozornili na významnú manipuláciu implantovanú už samotným zadáním. Dovolím si citovať niektoré ustanovenia zo záverečného zhodnotenia severných variantov V2, V3 a V5:

„Varianty sú z dopravného hľadiska takmer rovnocenné s variantom V1 – predstavujú okamžité riešenie tranzitného smeru západ – východ. Výhľadovo však ostáva najmä pre ďalšie smery potrebné postupné vybudovanie južného obchvatu mesta Nitra.“

„Realizáciu variantov V2, V3 alebo V5 považujeme za možnú v prípade dodržania nasledovných podmienok a etapizácie výstavby:

1. severná trasa R1 bude vybudovaná za účelom riešenia tranzitnej dopravy v smere západ – východ v úseku križovatka Zobor – križovatka Chrenová, nie ako definitívne riešenie

5. ako posledný z budovaných úsekov realizovať prepojenie medzi cestami II/513 križovatka Lehota a II/562 Čermáň – v prípade budovania preložky cesty II/513, resp. prepojenia D61 Leopoldov – Nitra – Nové Zámky – M1 Komárom, alebo po naplnení cesty I/51 v úseku križovatka Lehota – Dražovce – Zobor. Po sprevádzkovaní by mohol byť cestný ťah R1 presmerovaný na uvedené obchvatové komunikácie (v trase variantu V4) a severná trasa by mala byť prekategORIZOVANÁ na zbernú mestskú komunikáciu.“

V záverečnom hodnotení južného variantu V4 je uvedené:

„Celkovo považujeme variant V4 vhodný na realizáciu z koncepčného a perspektívneho hľadiska. V súčasnosti však nie je z dopravného hľadiska nevyhnutné a z ekonomického hľadiska reálne budovať celú trasu V4 ako štvorpruhovú rýchlostnú cestu. V zásade sú možné dve etapy riešenia v prípade realizácie variantu V4: vybudovanie trasy R1 v celej dĺžke v polovičnom profile a jeho dobudovanie po naplnení kapacity komunikácie, alebo vybudovanie trasy R1 v celej dĺžke v plnom profile.“

Dôležité je aj zhodnotenie nulového variantu, t.j. prípadu, že sa nebude realizovať žiaden variant: „Nulový variant považujeme za dlhodobu neudržateľný a nevhodný.“

Je teda nad slnko jasné, že južný obchvat sa musí postaviť tak či tak! Otázka znie či okrem južného obchvatu postaviť aj severný a nie či postaviť južný alebo severný!!!

To je odpoveď na to, prečo navrhovateľ tak zdôrazňuje iba riešenie dnešného problému podľa daného zasadania. Je to bezprecedentná manipulácia celej správy a hodnotenia. Celý bodový systém je postavený na hlavu a nezodpovedá skutočnému stavu. Dokumentujem to len na technicko-ekonomických kritériách, ktorými zmanipuloval navrhovateľ hodnotenie prostredníctvom váhových koeficientov.

Základom technicko-ekonomických kritérií sú celkové stavebné náklady. Tieto náklady vplyvajú aj na hodnotu väčšiny ostatných technicko-ekonomických kritérií. V správe sa uvádzajú tieto náklady:

Hodnotiaci ukazovateľ	V1	V2	V3	V4	V5
Celkové invest. náklady (v tis. Sk)	8301,410	3950,461	4312,625	5252,421	4651,891

Vzhľadom k tomu, že južný variant sa musí postaviť tak či tak, sú skutočné náklady iné:

Hodnotiaci ukazovateľ	V1	V2	V3	V4	V5
Celkové invest. náklady (v tis. Sk)	13553,831	9202,882	9565,046	5252,421	9904,312

Alebo graficky a názornejšie: Nasledujú grafy

Táto manipulácia implementovaná zadáním podstatným spôsobom znehodnotila výsledky celej správy. Tieto výsledky sú napriek snahe riešiteľov nerelevantné a prakticky nemôžu byť použité na posúdenie problému si severný alebo južný obchvat.

Musíme sa teda rozhodnúť, či nám stojí investovanie takmer 5 miliárd Sk navyše na dočasné riešenie problému, ktorý je neudržateľný z dlhodobého hľadiska, za to, aby sme nenávratne zničili jednu z najkrajších častí mesta Nitra.

Podľa môjho názoru už realizácia tejto správy bola mrhaním finančných prostriedkov zozbieraných z daní obyvateľov tohto štátu, ktoré boli zneužitá paradoxne proti tým, z ktorých práce peniaze pochádzali. 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.

3. Nerešpektovanie Ústavy SR

Treťou manipuláciou alebo skôr ignoráciou bolo nerešpektovanie Ústavy SR. Zástupkyňa navrhovateľa asi trikrát počas prejednávania správy s občanmi zdôraznila absolútne dodržiavanie zákonov. Až to bolo podozrivé. Samozrejme mala na mysli odborné zákony, priamo sa dotýkajúce daného problému, ktoré poznala podstatne lepšie ako všetci prítomní občania dohromady. Padla však do klasickej pasce, kvôli stromu nevidela les.

V článku 20, ods. 4 Ústavy Slovenskej republiky ako najvyššieho zákona tohto štátu, ktorým sa máme všetci riadiť je uvedené:

„Vylastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je možné iba v nevyhnutnej miere a vo verejnom záujme, a to na základe zákona a za primeranú náhradu.“

Nikde v správe nie je ani zmienka o tom, do akej miery ktorý variant vyžaduje vylastnenie a či je skutočne v nevyhnutnej miere a v čom spočíva tá nevyhnutnosť. Všetko, čo je uvedené v nižších právnych normách je podrobne rozobrané, ale toto vôbec. Dokonca na rôznych miestach

správy sú rôzne údaje o demoláciách rodinných domov. Tak významná záležitosť, ako je dodržiavanie ústavnosti, bohužiaľ, nebola dôležitá ani pre riešiteľov.

Iba v jednom bode sa správa tomuto problému aspoň nepriamo venuje. Je to v záverečnom hodnotení severných variantov V2, V3 a V5. Tieto trasy sú vyhodnotené ako prakticky rovnocenné. Rozdiel medzi nimi je len v smerovaní trasy v oblasti Kasární Obrancov mieru pod Zoborom a obytnou zónou Chrenová. Variant V3 vedie v tejto oblasti výlučne územím kasární a nezasahuje priamo do vlastníckych práv obyvateľov Chrenovej. Na rozdiel od toho varianty V2 a V5 počítajú s vyvlastnením a demoláciou rodinných domov! Z troch rovnocenných variantov jeden nevyžaduje vyvlastnenie a dva áno a ako kompromisné riešenie je navrhnutý variant V5!!!

Ako niekto zdôvodní nevyhnutnosť vyvlastnenia, keď existuje rovnocenný variant bez vyvlastnenia? Ako možno robiť kompromisy medzi dodržiavaním a nedodržiavaním Ústavy SR?

Až si musím položiť otázku, či je toto vôbec v skutočnosti právny štát. Pevne verím, že si ju položí aj niekto iný.

4. Záver

Vzhľadom na horeuvedené skutočnosti považujem celý proces návrhu a hodnotenia rýchlostnej cesty R1 za zmanipulovaný. Žiadam, aby bola správa vrátená na dopracovanie a riešenie skutočného problému bez neprimeraných zásahov navrhovateľa. Správa má obmedzenú vypovedaciu schopnosť iba v tom, že preukazuje neexistenciu problému severný alebo južný obchvat.

Ďalej žiadam, aby sa už konečne venovala väčšia pozornosť variantu V4 južného 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.

V Nitre 23. 9. 2002 Ing. Juraj Matuška

4. ÚPLNOSŤ ZISTENIA Kladných A Záporných Vplyvov Činnosti Vráťane Ich Vzájomného Pôsobenia

1. Vplyv na obyvateľstvo

Z posúdenia vplyvov výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta na obyvateľstvo vyplýva záver, že realizácia stavby bude prínosom pre dotknutých obyvateľov, najmä však obyvateľov Nitry.

Správa súčasne poukazuje na potenciálne negatívne vplyvy na obyvateľstvo, a to najmä zdravotnými rizikami a narušením pohody a kvality života.

Zo zdravotných rizík je to záťaž imisiami a hlukom z automobilovej dopravy, ktoré predstavujú priame ohrozenie ľudského zdravia.

Z hľadiska produkcie imisií by bolo vhodné prezentovať pre jednotlivé varianty tabuľkové výstupy z emisnej štúdie spracovanej v rámci technickej štúdie, pretože popisný spôsob vyhodnotenia variantov uvedený v správe je veľmi chaotický a neprehľadný. Porovnanie jednotlivých variantov z hľadiska priemerných a denných koncentrácií NO_x sa konštatuje stav uvedený v emisnej štúdii.

Hlukové zaťaženie je prezentované na základe výsledkov hlukovej štúdie. Záverečné hodnotenie je však veľmi stručné, pričom by bolo vhodné uviesť na konkrétnych lokalitách vplyv protihlukových stien na hlukové zaťaženie s odvolaním sa na výsledky hlukovej štúdie.

Narušenie pohody a kvality života je hodnotené opisne, pričom by bolo vhodné rozlíšiť vplyvy nielen počas výstavby, ale aj počas prevádzky komunikácie, čo by malo byť sumarizáciou imisného a hlukového zaťaženia jednotlivých lokalít, vrátane vplyvov vibrácií, vytvorenia brierových prvkov a podobných negatív, ktoré sa môžu v niektorých úsekoch vzájomne kumulovať.

Prijateľnosť navrhovanej činnosti pre dotknuté obce bolo veľmi reprezentatívne spracované formou dotazníkového prieskumu, pričom postoj verejnosti k potrebe výstavby diaľnic a rýchlostných komunikácií je jednotný a prevažná väčšina s ňou súhlasí.

Postoj verejnosti k posudzovaným variantom je vyhodnotený z dotazníkového prieskumu nasledovne:

- za najvhodnejší považuje 92% respondentov mesta Nitra variant 4
- obyvatelia MČ Horné Krškany vyjadrili písomný nesúhlas s variantom 4
- obyvatelia Nitry, najmä z MČ Zobor a Chrenová vyjadrili svoj názor formou petície, kde rozhodne protestujú proti inej variante ako je variant 4
- obyvatelia Pohraníc v prípade realizácie variantu 4 požadujú odklon trasy južnejšie až za lokalitu

Pod Poronom
- obyvatelia Nitrianskych Hrnčiaroviec považujú za navýhodnejší variant 2

2. Vplyv na prírodné prostredie

Vplyvy na prírodné prostredie sú v správe rozdelené na:

- vplyvy na horninové prostredie a reliéf
- vplyvy na ovzdušie, miestnu klímu a hlukovú situáciu
- vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu
- vplyvy na pôdu
- vplyvy na genofond a biodiverzitu

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf sú popisované pre každý variant samostatne po jednotlivých staničeniach, ktoré sú charakteriské nielen svojou geologickou stavbou, ale aj podobnou problematikou z hľadiska geotechnického a z hľadiska vplyvov, čo možno hodnotiť v tejto etape projektovej prípravy vysoko pozitívne.

Vzhľadom na vedenie rýchlostnej komunikácie vo veľmi zložitých geologických a geotechnických pomeroch a zároveň v husto zastavanom území, vplyvy na horninové prostredie budú veľmi významné z hľadiska najmä stability diela a stability celého tangovaného územia. Tieto je potrebné upresniť po realizácii podrobného inžinierskogeologického prieskumu s návrhom na minimalizáciu rizík horninového prostredia vhodným technickým riešením v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Z celkového posúdenia vplyvov na horninové prostredie a reliéf spracovatelia správy hodnotia za najviac náročný variant 4, avšak za najproblematickejší variant 1, s čím možno súhlasiť.

Vplyv na ovzdušie, miestnu klímu a hlukovú situáciu prezentujú spracovatelia správy s odvolaním sa na emisnú a hlukovú štúdiu spracovanú v rámci technickej štúdie, pričom predpokladané vplyvy na miestnu klímu hodnotia pre všetky varianty vo vybraných úsekoch, kde možno tento vplyv očakávať. Tieto vplyvy však považujú za menej významné, a preto im nepriradujú konkrétne hodnotenie.

Z vplyvov na povrchovú vodu významným kritériom je narušenie jej kvality pri dotyku, resp. križovaní 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. Z hodnotenia vplyvu na povrchovú vodu spracovatelia správy predstavujú bodové ohodnotenie jednotlivých variantov, pričom však z textu nie je jasné, ako sa poradie jednotlivých variantov bodovalo.

Vplyvy na podzemnú vodu sú prezentované opisne podľa staničenia jednotlivých variantov, pričom v texte sú rozlíšené na priame a nepriame. Z hodnotenia vplyvu na povrchovú vodu spracovatelia správy predstavujú bodové ohodnotenie jednotlivých variantov, pričom však z textu nie je jasné, ako sa poradie jednotlivých variantov bodovalo. Podrobnejšie bude možné však vplyvy upresniť po zrealizovaní podrobného hydrogeologického prieskumu v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Vplyvy na pôdu sú spracované podľa ich najvýznamnejšieho vplyvu – záberu. Poradie vhodnosti jednotlivých variantov je dané zábermi, čiže najvhodnejší je variant 2 a najnevhodnejší variant 4.

Pri hodnotení vplyvov na biotickú zložku spracovatelia správy brali do úvahy biotickú významnosť jednotlivých častí trasy, plošný rozsah priameho zásahu a intenzitu zásahu do prírodného prostredia súvisiacu s náročnosťou stavby.

Vplyvy na biotu prezentujú opisne pre všetky varianty veľmi precízne a podrobne, pričom aj celkové porovnanie variantov z hľadiska vplyvov na genofond a biodiverzitu je spracované veľmi dobre. Pri sumárnom hodnotení ako variant s najmenšími vplyvmi bol vyhodnotený variant 4, v ďalšom poradí variant 1, 5, 3 a s najväčšími vplyvmi variant 2.

Pri komplexnom zhodnotení vplyvov na prírodné prostredie možno konštatovať, že v správe boli v zásade popísané všetky vplyvy navrhovanej činnosti na prírodné prostredie na úrovni technickej štúdie.

3. Vplyvy na krajinu

Vplyvy na krajinu sú v správe rozdelené na:

- vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny
- vplyv na scenériu krajiny
- vplyva na chránené územia a ochranné pásma
- vplyvy na ÚSES

Pomerne prehľadne popísané vplyvy na štruktúru krajiny rozdelené na jednotlivé kategórie krajinej štruktúry podľa variantov so sumarizáciou výskytu základných kategórií krajinej štruktúry pozdĺž trasy rýchlostnej cesty. Vplyvy na štruktúru krajiny nie sú vyhodnotené.

Scenéria krajiny bude ovplyvnená výstavbou rýchlostnej komunikácie, najmä križovatkami, mostnými objektami 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.

Hodnotenie vplyvov na scenériu krajiny vychádzalo zo samotného technického riešenia jednotlivých variantov. Vplyvy sú prezentované v tabuľke podľa charakteru trasy hodnotených variantov. Z vyhodnotenia vplyvov je najvhodnejší variant 1, najnevhodnejší variant 4.

Rýchlostná komunikácia neprechádza cez žiadne chránené územia prírody a krajiny. Prechádza však ochrannými pásmami vodných zdrojov, čo nie je vôbec uvedené. Ochranné pásma technických objektov sú uvedené v ďalšom.

Rýchlostná cesta zasahuje do viacerých existujúcich prvkov územného systému ekologickej stability. Spracovatelia správy prezentujú prehľadne očakávané vplyvy na tieto prvky s popisom priamych aj nepriamych vplyvov. Pri komplexnom hodnotení z hľadiska vplyvov na prvky ÚSES je najvhodnejší variant 1, najnepriaznivejší variant 4. Z hodnotenia vplyvov spracovatelia správy predstavujú bodové ohodnotenie jednotlivých variantov.

4. Vplyv na urbárny komplex a využívanie zeme

Správa v tejto časti hodnotí predpokladané vplyvy pripravovaného zámeru na zastavané územie, pričom ani jedným z variantov nebudú dotknuté kultúrne a historické pamiatky.

Problematickým sa javí vedenie rýchlostnej komunikácie vzhľadom k súčasnému a predpokladanému využívaniu dotknutého územia najmä v intraviláne mesta Nitra. Spracovatelia správy popisne prezentujú pre každý variant kolízne miesta komunikácie s obytnou zónou a jej miestny bariérový efekt pri variantoch 2, 3 a 5.

Okrem toho z hľadiska vplyvu na štruktúru sídiel bude navrhovaný zámer významne pôsobiť hlavne počas výstavby.

Rýchlostná komunikácia v etape prevádzky pozitívne ovplyvní rozvoj aktivít mesta a mestských častí Nitry.

Z hľadiska výskytu archeologických nálezísk, ktoré je možno predpokladať pri výstavbe hlavne severných variantov, je potrebné uvažovať pri ďalšej etape prípravy zámeru s dôkladným archeologickým prieskumom.

Pri vyhodnotení vplyvu posudzovanej komunikácie na zastavané územie, kultúrne a historické pamiatky, štruktúru sídiel a archeologické náleziská je najvhodnejší variant 4, najmenej vhodné sú varianty 2, 3, 5.

Z vplyvov hodnotiacich posudzovaný zámer na poľnohospodársku, lesohospodársku a vodohospodársku výrobu je najzávažnejší záber poľnohospodárskej pôdy, ktorý pri variante 4 je najmarkantnejší. Ostatné vplyvy sú minimálne, aj keď variant 4 zaberá malú časť lesnej pôdy. Z vodohospodárskeho hľadiska prechádzajú varianty 1, 2, 3 a 5 cez PHO II. stupňa vodných zdrojov Párovské lúky a variant 4 cez PHO II. stupňa vodných zdrojov Dvorčiansky háj. Zabezpečením odkanalizovania vozovky je minimálne riziko kontaminácie týchto zdrojov, ktoré sa momentálne nevyužívajú pre zľú kvalitu vody.

Realizácia rýchlostnej komunikácie bude mať vplyv aj na zariadenia priemyselnej výroby, technické areály a súvisiacu infraštruktúru. Spracovatelia správy preukázali negatívne vplyvy na priemysel pre všetky varianty prezentáciou záberu plôch a demoláciou objektov. Z celkového hodnotenia je najvhodnejším variant 1, najmenej vhodné sú varianty 3 a 5.

Rozhodujúcim vplyvom na urbárny komplex je vplyv na dopravu. Spracovatelia správy sa vyjadrili k problematike nadregionálnych dopravných vzťahov, regionálnych a prímestských dopravných vzťahov.

Treba hneď na úvod citovať časť záveru z celkového dopravného posúdenia a porovnania variantov kapitoly 4.5. *Vplyvy na dopravu* : „realizácia žiadneho variantu nemôže vyriešiť dopravnú situáciu v centre mesta Nitry bez súčasnej realizácie iných opatrení na zmenu mestského dopravného systému. Podiel tranzitnej dopravy v centre mesta je totiž veľmi malý v porovnaní s celkovým objemom dopravy na hlavných mestských komunikáciách. Definitívne riešenie preto musí vychádzať z realizácie podstatnej zmeny dopravného systému mesta, vytvorenia mestských okruhov a hlavných zberných komunikácií mimo mestské centrum. Tejto úlohe môže realizácia jednotlivých variantov navrhovanej rýchlostnej komunikácie pomôcť len v minimálnej miere.“

Z celkového porovnania jednotlivých variantov z hľadiska vplyvov na dopravu sú prezentované ich pozitíva a negatíva, avšak bez uprednostnenia jedného z nich.

Hodnotením z hľadiska kvality dopravného riešenia, ekonómie dopravy a návratnosti stavby sa spracovatelia správy snažili prezentovať najvhodnejšie a najnevhodnejšie varianty, avšak ani jeden z posudzovaných variantov nemá spoločnú známku vhodnosti pre všetky tri požiadavky.

Vplyv nadväzujúcich stavieb, činností a infraštruktúry je jednoznačne daná náročnosťou rekonštrukcií, úprav a preložiek inžinierskych sietí a pod. Negatívnym vplyvom na infraštruktúru bude etapa výstavby s obmedzením dopravného systému, zvýšeným pohybom ťažkých mechanizmov a záťaž zvýšeným hlukom a prašnosťou počas výkopových a búracích prác. Nemalý podieľ budú mať aj vibrácie a technická seizmicita na existujúcu zástavbu a výrobu.

5. Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Pozitívne vplyvy sú prezentované opisne vo všeobecnosti pre všetky varianty.

Predpokladaná záťaž územia je spracovaná prehľadne v tabuľkách pre každý variant osobitne a to vo forme syntézy negatívnych vplyvov. Pri takto prezentovaných negatívnych vplyvoch by bolo vhodné zosumarizovať významné a veľmi významné vplyvy pre vyčlenené zložky životného prostredia napríklad percentuálnym podielom z celkovej dĺžky trasy.

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

Komplexné posúdenie je spracované z hľadiska významnosti očakávaných vplyvov so záverom, že zámer výstavby rýchlostnej cesty je v daných prírodných a sociálnych podmienkach vhodný na realizáciu. Sprievodné negatívne vplyvy je možné vhodnými opatreniami zmierniť, resp. eliminovať.

7. Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Kapitola obsahuje stručné zhrnutie potenciálnych rizík, ktoré sa môžu počas výstavby a prevádzky vyskytnúť. Zo skúseností pri posudzovaní podobných stavieb možno uviesť, že okrem uvedených prevádzkových rizík sa môžu vyskytnúť aj nasledovné:

Počas výstavby

- 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
- Vzduť 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

Pri komplexnom hodnotení časti C.III. správy o hodnotení konštatujem, že je vypracovaná dobre, pričom bola dodržaná odborná správnosť a v celku úplnosť identifikácie a vyhodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie v zmysle zákona 127/94 Z.z.

3. POUŽITÉ METÓDY HODNOTENIA A ÚPLNOSŤ VSTUPNÝCH INFORMÁCIÍ

Spracovatelia zvolili pre vyhodnotenie optimálneho variantu metódu tzv. kvantitatívneho modelu, princípom ktorého je číselné vyjadrenie všetkých vplyvov pomocou totálneho skóre medzi všetkými navrhnutými variantami.

Pri tejto metóde zvolili spracovatelia 4 hlavné súbory kritérií a 16 hodnotiacich kritérií vhodne vybraných pre posudzovaný zámer. Pre detailné hodnotenie boli v jednotlivých hodnotiacich kritériách použité tzv. čiastkové hodnotiteľné kritériá.

Na hodnotenie jednotlivých kritérií použili spracovatelia správy bodovaciu metódu, ktorú použili pre všetky definované čiastkové kritériá.

V záverečnom zhodnotení spracovatelia správy navrhli za environmentálne akceptovateľné riešenie variant 5.

Výhodou severných variantov je okamžité a ekonomicky efektívne riešenie tranzitnej dopravy v smere západ-východ, hlavným prínosom v prospech miestnej, zdrojovej a cieľovej dopravy je vybudovanie mimoúrovňových križovatiek s príslušnými úsekmi komunikácií, avšak pre komplexné riešenie odľahčenia Nitry od vonkajšej dopravy je táto varianta podmienená ďalšími investíciami. Prednosťou je využitie aj doterajších kapacitných komunikácií, najmä cesty I/51 v západnom obchvate mesta.

Variant 4 presadzovaný prevažnou väčšinou obyvateľov Nitry, sa multikritériálnym hodnotením umiestnil až na 4.mieste, pričom je najvýhodnejší podľa dopravných a socio-ekonomických kritérií, avšak najhorší podľa krajinnoeekologických kritérií a druhý najhorší podľa technicko-ekonomických kritérií.

Z pohľadu dopravných kritérií však podľa názoru odborníka z odboru dopravného inžinierstva, variant 4 nie je navrhnutý rovnocenne s variantmi 1, 2, 3 a 5. Variant 4 si vyžaduje (aj podľa prílohy č.11.2) na rozdiel od variantov 1, 2, 3 a 5, ktoré je možné vybudovať a odovzdať do užívania nezávisle od úseku R1 Malanta-Čaradice, prednostné vybudovanie úseku rýchlostnej cesty R1 v úseku Malanta-Čaradice. Takáto podmienka, resp. požiadavka nie je racionálna. Taktiež je nepriateľné dočasné napojenie na cestu I/65 cez obec Pohranice.

Variant 4 nenaplní celkom očakávanie mesta Nitry. Síce odvedie tranzitnú dopravu z centra, ale tá predstavuje iba malý dopravný objem. Vzhľadom na veľkú vzdialenosť (cca 6 km) križovatiek Čermáň a Selenec neprispieje táto nová komunikácia k prerozdeleniu (oproti tranzitnej doprave) nepomerne väčšieho objemu zaťaženia zdrojovej a cieľovej dopravy a tým neodľahčí, ale priťažuje príslušné komunikácie. Tieto súvislosti by bolo možné riešiť veľmi presne vypracovaním dopravného modelu mesta Nitry.

Variantu 4 chýba priame napojenie na cestu I/65 v smere na Banskú Bystricu, čo považujem za vážny nedostatok a aj za rozpor oproti variantnému riešeniu koncepcnej štúdie „Diaľničný ťah D65 Trnava – Nitra – Banská Bystrica (vypracoval CEMOS v r. 1999). V prípade akceptovania priameho napojenia to negatívne ovplyvní investičné náklady variantu 4 a ekonomické vyhodnotenie predmetnej stavby.

Potrebu preložky cesty I/64 do križovatky Čermáň je treba považovať za nedostatok variantu 4. Výhodou je však možnosť zakomponovania časti južného obchvatu cesty I/64 do cesty R1, nevýhodou je nevyužitie cesty I/51 v západnom obchvate mesta.

Spracovatelia správy vedomí si zložitosti problematiky v závere tejto časti správy odporúčajú definitívny výber variantu rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta až po pripomienkovaní Správy o hodnotení dotknutými orgánmi a organizáciami, verejnosťou a týmto posudkom a definitívne odporúčanie realizácie jedného z posudzovaných variantov vysloviť až v Záverečnom stanovisku MŽP SR.

V prípade oddialenia výstavby rýchlostnej cesty v posudzovanom úseku spracovatelia správy odporúčajú realizovať niektoré opatrenia na zlepšenie nepriaznivej dopravnej situácie v Nitre a okolí.

4. NÁVRH TECHNICKÉHO RIEŠENIA S OHLADOM NA DOSIAHNUTÝ STUPEŇ POZNANIA, AK IDE O VYLÚČENIE ALEBO OBMEDZENIE ZNEČISŤOVANIA ALEBO POŠKODZOVANIA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Návrh technického riešenia zámeru je v súlade s dosiahnutým stupňom poznania a dostupnými technológiami a jeho charakteristika je dostačujúca pre identifikáciu vplyvov zámeru na životné prostredie a posúdenie zmierňujúcich opatrení.

5. VARIANTY RIEŠENÍ ČINNOSTÍ

Ministerstvo životného prostredia SR v rozsahu hodnotenia pre Správu o hodnotení zo dňa 4.9.1998 určilo pre ďalšie hodnotenie vplyvov stavby „Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta“:

- o juhovýchodný, juhozápadný obchvat Nitry (v zastavanej časti územia uvažovať s premostením)
- o tunelový spôsob prechodu diaľnice zastavaným územím popod vrch Zobor s možným napojením ciest I/51 a I/64 na diaľnicu

- v zastavanom území mesta Nitra viesť diaľnicu pod terénom v úseku existujúcej cesty I/65 s jej zachovaním (od km 0,000 až 2,500 s možným napojením ciest I/51 a I/64 na diaľnicu)
- ďalšie vhodné varianty

6. NÁVRH OPATRENÍ A PODMIENOK NA VYLÚČENIE ALEBO ZNÍŽENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV ČINNOSTÍ

Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov rýchlostnej cesty na životné prostredie sú v Správe rozdelené na nasledujúce časti:

- územno-plánovacie opatrenia
- technické opatrenia
- kompenzačné opatrenia
- iné opatrenia
- vyjadrenia k technicko-ekonomickej realizovateľnosti opatrení

Územno - plánovacie opatrenia

Územný plán VÚC Nitrianskeho kraja vo svojej záväznej časti stanovuje územnú ochranu pre výstavbu rýchlostnej komunikácie v úseku Nitra – Čaradice v novej trase R22,5/100 a to v trase severných variantov (variant 1, 2, 3, 5).

V ÚPD mesta Nitra je cesta I/51 navrhovaná približne v trase južného obchvatu (variant4), pričom navrhuje realizáciu tohoto variantu.

V ÚPD obce Lehota nie je uvažované s výstavbou rýchlostnej komunikácie mimo súčasnej trasy I/51, v ÚPN obce Nitrianske Hrnčiarovce sa počíta s vedením trasy R1 v súbehu so súčasnou cestou I/65. Obec Pohranice nemá spracovanú aktualizáciu ÚPD.

V prípade realizácie variantu 1, 2, 3 a 5 by bolo potrebné tieto zapracovať do ÚPD SÚ Nitra, v prípade realizácie variantu 4 do ÚP VÚC Nitrianskeho kraja.

Navrhnutý a realizovaný variant bude potrebné zapracovať aj do ÚPD obce Lehota a ÚPN obce Nitrianske Hrnčiarovce formou doplnku.

Technické opatrenia

Technické opatrenia vyplývajúce zo stretov záujmov zámeru s existujúcou infraštruktúrou

V rámci technickej štúdie boli sumarizované vyvolané investície, ktoré možno zaradiť k technickým opatreniam vyplývajúcich zo stretov záujmov s existujúcou infraštruktúrou.

Jedná sa o preložky, úpravy a rekonštrukciu ciest súvosiach s rýchlostnou komunikáciou, dočasné prítupové a obchádzkové komunikácie. Okrem miestnych a účelových komunikácií bude potrebné realizovať preložky:

- cesty III/06433 v dotyku s križovatkou Chrenová – varianty 1, 2, 3, 5
- cesty III/0651 v dotyku s križovatkou Chrenová – varianty 1, 2, 3, 5
- cesty III/05136 v km 4,05 variantu 4
- cesty II/562 v dotyku s križovatkou Čermáň – variant 4
- cesty III/05137 v km 12,2 variantu 4

Ostatné opatrenia týkajúce sa preložiek a úprav existujúcej technickej infraštruktúry sú uvedené v časti posudku pri popise technického riešenia.

Súčasťou technických opatrení je aj návrh oporných a zárubných múrov za účelom zmiernenia vplyvov na zábery pôdy. Ich zoznam je uvedený v časti posudku pri popise technického riešenia.

Technické opatrenia na elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov zámeru na prírodné prostredie a obyvateľstvo.

Hluk

Návrh opatrení na zmiernenie vplyvov z cestnej dopravy je navrhnutý na základe výpočtov hlukovej štúdie. Umiestnenie a rozsah protihlukových stien a úpravy fasád domov (výmena okien) je uvedená v technickej štúdii, resp. v stručnosti v správe o hodnotení v kapitole C.IV.2.2.

Emisie

V správe nie je uvedený návrh na elimináciu zvýšenej koncentrácie emisií, pričom v emisnej štúdii je zmienka o potrebe vybudovať vetracie šachty pre tunelové varianty (1, 2, 3 a 5).

Povrchové vody

Zrážkové vody sú z povrchu vozovky odvádzané cestnou kanalizáciou do miestnych recipientov cez sedimetačné nádrže a odlučovače ropných látok.

Podzemné vody

Opatrenia nie sú navrhnuté pravdepodobne z dôvodu nedostatku údajov z územia, je potrebné v ďalšej príprave realizovať hydrogeologický prieskum pre vybraný variant.

Vibrácie a technická seizmicita

Opatrenia nie sú navrhnuté, je možné ich navrhnuť až po vykonaní meraní a monitoringu pred a počas výstavby a počas prevádzky rýchlostnej komunikácie.

Horninové prostredie a reliéf

Opatrenia je možné uviesť len všeobecne, pričom budú konkretizované až v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, kedy sa bude realizovať podrobný inžinierskogeologický prieskum pre vybraný variant.

Ukladanie vyťaženeho materiálu

Opatrenia nie sú navrhnuté, je potrebné v ďalšom stupni spracovať štúdiu využitia vyťaženeho horninového materiálu zo zárezov a tunelov pre vybraný variant.

Pôda

Opatrenia nie sú navrhnuté, v ďalšom stupni prípravy rýchlostnej komunikácie je potrebné navrhnuť a realizovať rekultiváciu plôch dočasného záberu a navrhnuť opatrenia na elimináciu erózie pôd.

Ochrana archeologických nálezov

Opatrenia nie sú navrhnuté, je potrebné zrealizovať archeologický prieskum pre varianty 2, 3, 5.

Migračné koridory a ÚSES

Nie sú navrhované žiadne opatrenia. Pre vybraný variant je potrebné vykonať v ďalšej projektovej príprave účelový biologický prieskum lokalít ÚSES a migračných koridorov ovplyvnených zámerom.

Krajina a urbánne prostredie

Opatrenia nie sú navrhnuté. Zachovanie krajinného obrazu spočíva v obmedzení likvidácie vegetácie a zároveň rekultivácie poškodených priestorov. Z hľadiska scenérie opatrenia spočívajú v zmierňovaní dopadov dopravy s architektonickým riešením technických diel.

V okolí komunikácie je potrebné navrhnuť pre vybraný variant nasledovné opatrenia:

- dotvorenie a úprava súčasnej krajiny štruktúry výsadbou vegetácie plošnej aj líniovej
- sanačné a agrotechnické úpravy na PPF (vinohrady)
- špeciálne opatrenia na zlepšenie stavu vegetácie v urbanizovanom prostredí
- opatrenia technologického charakteru na elimináciu kolíznych bodov

Prípady vzniku havárií

Je potrebné vypracovať havárijné plány počas výstavby aj prevádzky.

Odpady

Je potrebné zabezpečiť likvidáciu odpadov vzniknutých pri realizácii aj pri prevádzke komunikácie.

Opatrenia počas výstavby

Opatrenia nie sú navrhnuté, je potrebné v ďalšom stupni projektu pre vybraný variant spracovať podrobne všetky opatrenia na elimináciu nepriaznivých vplyvov počas výstavby.

Opatrenia pri budovaní razených a hlbených tunelov

Všeobecne navrhnuté opatrenia je potrebné upresniť po vykonaní podrobného inžinierskogeologického prieskumu pre vybraný variant a je potrebné sa zamerať na upresnenie geotechnických rizík horninového prostredia a navrhnuť opatrenia na elimináciu nepriaznivých vplyvov na horninové prostredie, realizovať radónový prieskum, navrhnuť monitoring a pod.

Kompenzačné opatrenia

Kompenzácia za trvalý záber pôdy je využitie ornice na zúrodnenie menej produkčných pôd, kompenzácia za dočasný záber je ich následná rekultivácia. Výsadbou krovínnej a stromovej zelene ošetriť plochy devastované stavbou.

Návrh vegetačných úprav sa bude riešiť súčasne s náhranou výsadbou ak kompenzácia za výrub drevín, pričom je potrebné realizovať pre navrhovaný variant dôkladný dendrologický prieskum s inventarizáciou drevín. Vegetačné úpravy sú súčasťou protierózných a krajinných opatrení, prípadne nepriamo protihlukových a protiemisných opatrení.

Kompenzácia za majetkovú újmu je veľkým problémom, pretože v súčasnosti platná legislatíva je nevyhovujúca.

Iné opatrenia

Opatrenia vyplývajúce z požiadaviek obcí Lehota a Pohranice v prípade variantu 4 je potrebné preveriť a posúdiť ich dopad na zámer.

Vyjadrenia k technicko-ekonomickej realizovateľnosti opatrení

Navrhnuté opatrenia spracovateľmi správy nie sú vyčerpávajúce, je potrebné ich v ďalšom stupni projektovej prípravy doplniť podľa uvedených doporučení tak, aby boli technicky realizovateľné a cenovo dostupné.

Musím konštatovať, že opatreniam vrátane návrhu programu monitoringu a programu poprojektovej analýzy je spracovateľmi správy venovaná dostatočná pozornosť, keďže sa vlastne jedná o zhodnotenie vplyvov, ich možnú elimináciu, minimalizáciu, prevenciu a kompenzáciu, čo by malo byť, okrem výberu najvhodnejšieho variantu, ďalším cieľom spracovania správy o hodnotení vplyvu navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Odporúčania uvedené v posudku sú uvedené na základe skúseností z procesu posudzovania podobných náročných stavieb.

Je dôležité, aby opatrenia na elimináciu a minimalizáciu vplyvov boli konkretizované, doplnené a dopracované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie a v etape výstavby a prevádzky v zmysle záverečného stanoviska MŽP SR a vyhodnotené poprojektovou analýzou - monitoringom vybraných zložiek životného prostredia.

V zmysle ustanovení § 36 zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o hodnotení vplyvov činnosti na životné prostredie je navrhovateľ povinný zabezpečiť:

- systematické sledovanie a meranie vplyvu posudzovanej činnosti v rozsahu a zameraní na určené zložky životného prostredia doporučené v „Správe“ a v „Záverečnom stanovisku“, ktoré navrhovateľ rozpracuje v Projekte monitorovania vplyvov stavby na životné prostredie
- kontrolu dodržiavania a plnenia podmienok určených príslušnými orgánmi štátnej správy pri povolení činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť
- odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v Správe o hodnotení so skutočným stavom

7. ZÁVER

Z procesu posudzovania je zrejmé, že problém riešenia najvhodnejšieho variantu rýchlostnej cesty R1 Nitra - Malanta tak zložitým environmentálnym prostredím má jednoznačnú prioritu pred nultým variantom – súčasným stavom.

Pred záverečným posúdením je potrebné ešte raz v krátkosti zhodnotiť predloženú dokumentáciu:

- ⇒ Správa o hodnotení vplyvov rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta je súhrnom informácií charakterizujúcich súčasný stav životného prostredia dotknutého územia a hodnotení jednotlivých vplyvov komunikácie na životné prostredie
- ⇒ Autori správy boli postavení pred extrémne náročnú úlohu, pretože hodnotili stavbu v antropogénne silne zaťaženom prostredí
- ⇒ Správa je spracovaná prehľadne a na odborne dobrej úrovni, vyskytujú sa však v nej určité nedostatky pravdepodobne vzniknuté náročnosťou obsiahlej problematiky, ktorá by si vyžadovala väčší časový priestor

Súčasnne je potrebné:

- ⇒ Zohľadniť stanoviská dotknutých orgánov a obcí
- ⇒ Zohľadnenie stanovísk občanov a občianskych iniciatív
- ⇒ Zohľadnenie stanovísk z verejného prerokovania

Na záver si dovoľím v zásadných otázkach stručne porovnať posudzované varianty, ich pozitíva a negatíva, ktoré ovplyvnili moje rozhodovanie o odporúčaní riešenia rýchlostnej cesty R1 Nitra - Malanta:

- Z dopravného hľadiska je v správe vyhodnotený ako najvýhodnejší variant 4, avšak podmienka prednostného vybudovania cca 12,5km z úseku Malanta – Čaradice, prípadne jeho dočasné napojenie na cestu I/65 v smere na Banskú Bystricu v križovatke Pohranice cestou III/06434 a to priamo cez obec Pohranice je neprijateľná a považujem to za najväčší nedostatok tohoto variantu, pretože nabaľuje na seba potrebu ďalších investícií a nehovoriac o predstave previesť celú tranzitnú dopravu v smere západ-východ a naopak, ale aj časť prímestskej dopravy v smere na Banskú Bystricu po dočasnom napojení na cestu I/65 cez obec Pohranice. V prípade dočasného napojenia na cestu I/65 cez obec Pohranice predpokladám, že tranzitná doprava v smere západ-východ a naopak radšej využije prejazd cez mesto Nitra tak, ako to je v súčasnosti a nehovoriac aj o časti prímestskej dopravy. To znamená, že rýchlostná komunikácia vybudovaná vo variante 4, pokiaľ nebude zrealizovaná aspoň časť úseku Malanta – Čaradice, bude prakticky nevyužitá. Najväčšou výhodou variantu 4 z dopravného hľadiska je jeho

perspektívne zakomponovanie v rámci riešenia miestnej dopravy ako južný okruh, avšak s určitými modifikáciami a nevyhnutnými ďalšími investíciami. Nevýhodou ostatných variantov je prakticky len riešenie tranzitu v smere západ-východ a naopak, ich výhodou je vybudovanie mimoúrovňových križovatiek využitých pre miestnu dopravu.

- Z hľadiska technicko-ekonomických kritérií je v správe vyhodnotený ako najvýhodnejší variant 2, čo možno považovať za relevantné hodnotenie.
- Z hľadiska krajinnoeologických kritérií sú prakticky varianty 1, 2, 3 a 5 rovnocenné, najnepriaznivejší je variant 4 z dôvodu dvojnásobne väčších záberov, ako varianty ostatné a potreby uloženia najväčšieho množstva výkopových hornín.
- Z hľadiska socioekonomických kritérií je v správe hodnotený ako najvýhodnejší variant 4, čo možno považovať zo všetkých hľadísk za relevantné hodnotenie.
- Z hľadiska stanovísk dotknutých orgánov, obcí, občanov, občianskych iniciatív a mimovládnych organizácií boli nasledovné vyjadrenia:
 - za odporúčanie variantu 1 sa nevyjadril nikto - všeobecne nepriateľný variant z hľadiska technicko-ekonomického
 - za odporúčanie variantov 2, 3 a 5 sa vyjadrili: Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR; Obecný úrad Nitrianske Hrnčiarovce za variant 2,
 - nesúhlas s variantami 2, 3, a 5 sa vyjadrila prevažná väčšina došlých stanovísk obyvateľov Nitry vo forme samostatných stanovísk, resp. vo forme petície, resp. vo forme stanoviska petičného výboru občianskej iniciatívy Nitra-Chrenová IV
 - za odporúčanie variantu 4 sa vyjadrili: Ministerstvo obrany SR; Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja; Krajský úrad – odbor ŽP, odbor IOV, odbor dopravy; Okresný úrad – odbor ŽP; Mestský úrad Nitra – oddelenie ÚPaA; prevažná väčšina došlých stanovísk obyvateľov Nitry, Strana zelených na Slovensku – okresné združenie, Obecný úrad Pohranice s podmienkou
 - nesúhlas s variantom 4 vyjadrili: Ministerstvo pôdohospodárstva SR, obyvatelia MČ Horné Krškany
- z hľadiska priebehu verejného prerokovania obyvateľov Nitry prevládali negatívne stanoviská zúčastnených k variantom 1, 2, 3 a 5 s odporúčaniami výstavby variantu 4 okrem obyvateľov MČ Horné Krškany, ktorí požadujú jeho posun o cca 5km južnejšie
- z hľadiska priebehu verejného prerokovania, obyvatelia obce Lehota nemali k variantom v severnom koridore pripomienky, avšak pri realizácii výstavby variantu 4 požadujú zabezpečiť v km 2,1 prechod pre zver a začiatok úseku upraviť tak, aby trasa bola vedená na hranici katastrov Lehota a Kynek a aby boli zabezpečené protihlukové opatrenia
- z hľadiska priebehu verejného prerokovania, obyvatelia obce Pohranice požadujú v prípade všetkých variantov posun trasy južnejšie pod vinice v lokalite Pod Ponorom, odporúčajú variant 4
- z hľadiska priebehu verejného prerokovania, obyvatelia obce Nitrianske Hrnčiarovce odporúčajú variant 2

Vzhľadom na vyššie uvedené a po zvážení všetkých okolností odporúčam pre ďalší postup výstavby posudzovaného zámeru „Rýchlostná cesta R1 Nitra - Malanta“ nasledovné:

1. Rýchlostná cesta bola koncepcne navrhovaná pre prevedenie tranzitnej dopravy v smere západ-východ bezkolízne cez mesto Nitra a z toho dôvodu pokladám za najpriateľnejšie riešiť túto koncepciu variantom 5, ako je odporúčené v Správe o hodnotení. Výhodou tohto variantu je okamžité vyriešenie tranzitnej dopravy v smere západ-východ s využitím vybudovaného úseku cesty I/51 a v prevažnej miere jej oddelenie od miestnej dopravy s čiastočným využitím pre prímestskú dopravu. V tomto prípade by postačovalo v I. etape realizovať variant 5 po križovatku Malanta, pričom v ďalšom trasovaní v smere na Čaradice sa pokúsiť modifikovať trasu rýchlostnej komunikácie od križovatky Malanta posunutím južnejšie pod lokalitu Pod Ponorom.
2. Súčasne však podmieňujem realizáciu variantu 5 riešením problematiky prímestskej a miestnej dopravy mesta Nitra etapovitým vybudovaním južného a juhovýchodného okruhu (približne v trase variantu 4), ktorý by však bol komunikáciou o kategóriu nižšie, čiže komunikácia kategórie S 11,5 (S 9,5) a to v úseku križovatka Čermán po križovatku Selenec, pričom v tomto úseku uvažovať aj s vybudovaním križovatky Malé Janíkovce. Ďalej od križovatky Selenec po križovatku Chrenová, ktorá by riešila jednak napojenie okruhu na rýchlostnú cestu (tranzitná doprava v smeroch juh-východ, juh-sever a juh-západ) a zároveň na cestu I/65 a to vo všetkých smeroch. Táto komunikácia by bola

využitá aj v rámci plánovaného rozvoja vo východnej časti mesta. Navrhovanú komunikáciu je možné riešiť s úrovňovým prechodom cez Horné Krškany s úrovňovými (okružnými) križovatkami len s premostením železnice a rieky Nitry

3. Úsek križovatka Lehota - križovatka Čermán v tejto etape nebudovať, ale riešiť tento úsek ako súčasť plánovanej preložky cesty I/64 Topoľčany – Nové Zámky ako juhozápadný okruh a to napríklad od križovatky ciest I/51 a II/513 pri Kyneku po križovatku Čermán a viesť ho v území medzi Kynekom, Mlynárkami a Klokočinou. V tomto úseku uvažovať aj s vybudovaním križovatky Klokočina.
4. Dané riešenie pokladám za prijateľné aj z toho dôvodu, že argument využiť variant 4 rýchlostnej komunikácie tak, ako je navrhovaný v technickej štúdii, na odľahčenie prímestskej dopravy (aj v budúcnosti), nie je opodstatnený, pričom by bolo nevyhnutné zahustiť počet križovatiek napojených na miestne komunikácie (križovatka Klokočina a križovatka Malé Janíkovce. Z hľadiska bezpečnosti premávky by pravdepodobne musela byť v križovatkových úsekoch rýchlostnej cesty obmedzená rýchlosť a teda spomalenie pre tranzitnú dopravu. V záverečnom odporúčaní je potrebné uviesť, že bez priameho napojenia rýchlostnej komunikácie na cestu I/65 v smere na Banskú Bystricu je variant 4 neprijateľný.

V ďalšej príprave projektovej dokumentácie odporúčam podrobne sa zaoberať hlavne nasledovným:

- vykonať podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre vybraný variant
- spracovať organizáciu výstavby komunikácie s minimálnymi vplyvmi na existujúcu infraštruktúru mesta a dotknutých obyvateľov
- zosúladiť prípravu stavby rýchlostnej cesty vo variante 5 s prípravou odporúčaného južného a juhovýchodného okruhu (napr. využitie vytŕažených vhodných zemín z výkopov rýchlostnej cesty do zemného telesa južného a juhovýchodného okruhu a naopak a pod.)
- vypracovať štúdiu využitia vytŕažených zemín z hĺbeného tunela
- na deponovanie nevhodných zemín z výkopov a taktiež pre stavebné dvory vybrať environmentálne vhodné lokality
- zaoberať sa problematikou využitia menej vhodných zemín z výkopov do zemného telesa predmetných komunikácií
- spracovať modifikáciu ďalšieho trasovania rýchlostnej cesty v smere na Čaradice podľa vyššie uvedených odporúčení
- upresniť opatrenia na elimináciu a minimalizáciu vplyvov komunikácie na životné prostredie (aktualizovať hlukovú štúdiu, imisnú štúdiu a pod.)
- riešiť tvar zemného telesa rýchlostnej cesty s minimalizáciou záberov (vystužené násypy, zabezpečenie zárezov zárubnými múrmi a pod.)
- navrhnúť ďalšie opatrenia, ktoré budú odporúčené v záveroch inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, resp. v ďalších doplnujúcich prieskumoch
- pre vybraný variant spracovať dokumentáciu monitoringu vybraných zložiek životného prostredia.

Počet strán: 64

V Bratislave dňa 15.12.2002

Spracovateľ posudku: RNDr. Ivan JAKUBIS



ZÁVEREČNÉ STANOVISKO (NÁVRH)

I. Základné údaje o navrhovateľovi

1. Názov

Slovenská správa ciest, Bratislava

2. Identifikačné číslo

00 33 28

3. Sídlo

Miletičova č. 19
826 19 Bratislava

II. Základné údaje o zámere

1. Názov:

Rýchlostná cesta R1 Nitra - Malanta

2. Účel:

Účelom zámeru je vybudovanie kapacitnej štvorpruhovej rýchlostnej komunikácie v smere západ – východ.

3. Užívateľ:

Motoristická verejnosť

4. Umiestnenie (katastrálne územie):

Kraj: Nitriansky

Okres: Nitra

Katastrálne územie: 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 hlbeného 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 Nápravnovýchovného zariadenia v miestnej časti Chrenová a pokračuje v okolí Hornej Malanty k obci Pohranice, kde je južne od obce ukončený s výhľadovým pokračovaním podľa technickej štúdie z r. 1998.

Celková stavebná dĺžka variantu je 9,266 km. Smerovo je variant tvorený štyrmi oblúkmi o polomeroch $R=1500-3000$ m s prechodnicami $L=210-700$ m. Výškové vedenie je navrhnuté v pozdĺžnom sklone 0,3-3,54 %. Súčasťou variantu sú nasledovné mimoúrovňové križovatky:

- Dražovce – km 0,697 – trojlístková križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64 a vstupu do Nitry od Bratislavy
- Chrenová – km 4,229 – trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64, III/0651, III/06433 a vstupu do Nitry od Banskej Bystrice
- Malanta – km 6,572 - trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestou I/65.

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
-6.01	0	6.01	existujúca cesta I/51 úsek križ. Lehota - križ. Dražovce
0.00	0.30	0.30	trasa v úrovni terénu, most nad potokom Dobrotka
0.30	0.55	0.25	zárez hl. do 6 m, začiatok križovatky
			zárez 6-11 m, križovatka Dražovce, úprava cesty I/64 s mostom
0.55	0.91	0.36	nad R1
0.91	3.25	2.34	razený tunel, výška nadložia 11-37 m
3.25	3.45	0.20	hlbený tunel - výška nadložia 8-15 m
3.45	4.35	0.90	zárez hl. 2-8 m, križovatka Chrenová s pripojeniami
4.35	5.70	1.35	trasa v úrovni terénu, úprava cesty III/0651 s mostom nad R1
5.70	6.10	0.40	nízky násyp do 1.5 m, most nad potokom Selenec
6.10	6.20	0.10	terén a plytký zárez
6.20	6.35	0.15	zárez 2-3.5 m
			násypy v. do 8 m, križovatka Malanta, mosty nad Štitárskym
6.35	6.87	0.52	potokom a vetvou križovatky
6.87	7.80	0.93	zárez 2-7 m
7.80	8.05	0.25	plytký zárez a nízky násyp
			vysoké násypy (priem. 7-12 m), úprava cesty III/0651, most nad
8.05	8.58	0.53	cestou III/06434 a most nad potokom Kadaň
8.58	8.62	0.04	prechod z násypu do zárezu
			hlboký zárez (priem. 8-15 m), úprava cesty III/0655 s mostom
8.62	9.10	0.48	nad R1
9.10	9.20	0.10	prechod zo zárezu do násypu (do 2 m)
9.20	9.27	0.07	prechod do vyššieho násypu (do 8 m)

V2 – modrý variant

Variant vychádza z pôvodnej dopravnej koncepcie mesta Nitra (podľa ÚPN SÚ z. r. 1976) a využíva v maximálne možnej miere severný obchvat mesta s vedením tranzitnej komunikácie medzi priestorom kasární a obytnou zónou Nová Chrenová hlbeným 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 hlbený tunel dĺžky 845 m a od km 4,108 je vedená v trase variantu 1.

Celková stavebná dĺžka variantu je 8,043 km. Smerovo je variant tvorený šiestimi oblúkmi o polomeroch $R=450-2800$ m s prechodnicami $L=150-700$ m. Výškové vedenie je navrhnuté v pozdĺžnom sklone 0,13-4,8 %. Súčasťou variantu sú nasledovné mimoúrovňové križovatky:

- Zobor – km 0,650 – križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64 a vstupu do Nitry od Bratislavy (na ulice Mostná a Dobšinského)
- Chrenová – km 3,000 – trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64, III/0651, III/06433 a vstupu do Nitry od Banskej Bystrice (totožná s variantom 1)
- Malanta – km 5,349 - trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestou I/65 (totožná s variantom 1)

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
-7.6	0	7.60	existujúca cesta I/51 úsek križ. Lehota - križ. Zobor
0.00	0.32	0.32	trasa v úrovni terénu
0.32	0.55	0.23	násyp v. do 7-8 m
0.55	1.02	0.47	most nad cestou I/51 v križovatke Zobor výšky 8-10 m
1.02	1.12	0.10	násyp, v. do 5-6 m
1.12	1.17	0.05	prechod násyp - zárez
1.17	1.22	0.05	zárez hl. do 6-7 m
1.22	2.05	0.83	tunel hĺbený, výška nadložia 6-11 m
2.05	2.20	0.15	zárez 3-7 m, križovatka Chrenová s pripojeniami
2.20	2.32	0.12	plytký zárez 1-3 m, križovatka Chrenová s pripojeniami
2.32	3.10	0.78	trasa v úrovni terénu
3.10	3.40	0.30	nízky násyp do 2 m, malý most
3.40	4.48	1.08	trasa v úrovni terénu, úprava cesty III/0651 s mostom nad R1
4.48	4.88	0.40	nízky násyp do 1.5 m, most nad potokom Selenec
4.88	4.98	0.10	terén a plytký zárez
4.98	5.13	0.15	zárez 2-3.5 m
			násypy v. do 8 m, križovatka Malanta, mosty nad Štitárskym
5.13	5.65	0.52	potokom a vetvou križovatky
5.65	6.58	0.93	zárez 2-7 m
6.58	6.83	0.25	plytký zárez a nízky násyp
			vysoké násypy (priem. 7-12 m), úprava cesty III/0651, most nad
6.83	7.35	0.52	cestou III/06434 a most nad potokom Kadaň
7.35	7.39	0.04	prechod z násypu do zárezu
			hlboký zárez (priem. 8-15 m), úprava cesty III/0655 s mostom
7.39	7.87	0.48	nad R1
7.87	7.97	0.10	prechod zo zárezu do násypu (do 2 m)
7.97	8.04	0.07	prechod do vyššieho násypu (do 8 m)

V3 – fialový variant

Variant je kombináciou variantov 1 a 2, pre hĺbený tunel využíva priestor kasární.

Začiatok variantu je situovaný do rovnakého bodu ako variant 2 – 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, ďalej trasa pokračuje súhlasne s variantom 1.

Celková stavebná dĺžka variantu je 8,045 km. Smerovo je variant tvorený piatimi oblúkmi o polomeroch $R=560-3000$ m s prechodnicami $L=132-700$ m. Výškové vedenie je navrhnuté v pozdĺžnom sklone 0,13-3,54 %. Súčasťou variantu sú nasledovné mimoúrovňové križovatky:

- Zobor – km 0,650 – križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64 a vstupu do Nitry od Bratislavy (totožná s variantom 2)
- Chrenová – km 3,000 – trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64, III/0651, III/06433 a vstupu do Nitry od Banskej Bystrice (totožná s variantmi 1 a 2)
- Malanta – km 5,356 - trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestou I/65 (totožná s variantmi 1 a 2).

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
-7.6	0	7.60	existujúca cesta I/51 úsek križ. Lehota - križ. Zobor
0.00	0.32	0.32	trasa v úrovni terénu
0.32	0.55	0.23	násyp v. do 7-8 m
0.55	1.02	0.47	most nad cestou I/51 v križovatke Zobor výšky 8-10 m
1.02	1.12	0.10	násyp, v. do 5-6 m
1.12	1.18	0.06	prechod násyp - zárez
1.18	1.30	0.12	zárez hl. do 5 m
1.30	2.30	1.00	tunel hlbený, výška nadložia 2-10 m
2.30	2.34	0.04	prechod zárez - násyp
2.34	2.55	0.21	násypy do 6 m, most nad cestou, križovatka Chrenová s pripojeniami
2.55	2.70	0.15	nízky násyp / plytký zárez do 1 m, križovatka Chrenová s pripojeniami
2.70	3.10	0.40	plytký zárez do 2.5-3 m
3.10	3.20	0.10	prechod zárez - násyp
3.20	3.40	0.20	nízky násyp do 1 m
3.40	4.48	1.08	trasa v úrovni terénu, , úprava cesty III/0651 s mostom nad R1
4.48	4.88	0.40	nízky násyp do 1.5 m, most nad potokom Selenec
4.88	4.98	0.10	terén a plytký zárez
4.98	5.13	0.15	zárez 2-3.5 m
5.13	5.65	0.52	násypy v. do 8 m, križovatka Malanta, mosty nad Štitárskym potokom a vetvou križovatky
5.65	6.58	0.93	zárez 2-7 m
6.58	6.83	0.25	plytký zárez a nízky násyp
6.83	7.36	0.53	vysoké násypy (priem. 7-12 m), úprava cesty III/0651, most nad cestou III/06434 a most nad potokom Kadaň
7.36	7.40	0.04	prechod z násypu do zárezu
7.40	7.88	0.48	hlboký zárez (priem. 8-15 m), úprava cesty III/0655 s mostom nad R1
7.88	7.98	0.10	prechod zo zárez do násypu (do 2 m)
7.98	8.05	0.07	prechod do vyššieho násypu (do 8 m)

V4 – zelený variant

Variant je vedený v súlade s novým územným plánom mesta Nitra južným obchvatom mesta. Nevyžaduje budovanie tunela, avšak navrhovaná je 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 Šaľa) a na estakáde prekonáva južný okraj mesta medzi obytňou 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 s výhľadovým pokračovaním podľa technickej štúdie z r. 1998.

Celková stavebná dĺžka variantu je 17,349 km. Smerovo je variant tvorený desiatimi oblúkmi o polomeroch $R=1100-4000$ m s prechodnicami $L=150-500$ m. Výškové vedenie je navrhnuté

v pozdĺžnom sklone 0,3-4,5 %. Na úseku dĺžky 1,775 km je navrhovaný pruh pre pomalé vozidlá v smere Žiar nad Hronom – Trnava. Súčasťou variantu sú štyri mimoúrovňové križovatky:

- Lehota – km 0,689 – križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51 a III/51311, doplňujúca súčasnú križovatku
- Čermáň – km 7,059 – osmičková križovatka zabezpečujúca prepojenie R1 s cestou II/562 a výhl'adovou cestou I/64
- Selenec – km 12,888 – kosodĺžna križovatka zabezpečujúca prepojenie s cestou I/51
- Pohranice - km 16,094 – osmičková križovatka zabezpečujúca prepojenie s cestou III/06434

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
0.00	0.23	0.23	nízky násyp 1 m
0.23	0.42	0.19	plytký zárez hl. 2-3 m, vetva križovatky s mostom nad R1
0.42	0.48	0.06	trasa v úrovni terénu
0.48	0.50	0.02	začiatok násypu
			rozsiahle násypy (v. 5-8 m), vetva križovatky Lehota, 2 mosty -
0.50	1.05	0.55	nad cestou III/51311 a nad vetvou križovatky
1.05	1.13	0.08	nízky násyp do 1 m
1.13	1.60	0.47	trasa v úrovni terénu
1.60	1.75	0.15	plytký zárez do 2 m
1.75	2.35	0.60	zárez hl. 3-4 m, úprava poľnej cesty s mostom nad R1
2.35	2.50	0.15	plytký zárez do 1 m
2.50	2.85	0.35	trasa v úrovni terénu
2.85	3.55	0.70	plytký zárez 2-3 m
3.55	3.60	0.05	prechod zárez-násyp
			rozsiahle násypy (v. do 5-7 m), most nad cestou III/05136, úprava
3.60	4.28	0.68	cesty
4.28	4.50	0.22	trasa v úrovni terénu
4.50	5.35	0.85	plytký zárez do 2 m
5.35	6.25	0.90	hlboké zárezy - do 6-8 m, úprava poľnej cesty s mostom nad R1
6.25	6.30	0.05	plytký zárez do 2 m
6.30	6.33	0.03	prechod zárez-násyp
6.33	6.48	0.15	násyp 2-4 m
6.48	6.55	0.07	nízky násyp 1-2 m
6.55	6.85	0.30	násyp 3-5 m
6.85	6.90	0.05	prechod násyp-zárez
			hlboké zárezy do 5-7 m, križovatka Čermáň, úprava cesty II/562 s
6.90	7.50	0.60	mostom nad R1
7.50	7.53	0.03	prechod zárez-násyp
7.53	7.75	0.22	násypy 2-4 m
7.75	7.90	0.15	vysoké násypy 5-9 m
7.90	8.97	1.07	most nad Priemyselnou ulicou
8.97	9.05	0.08	násypy v. 3-5 m
9.05	9.12	0.07	násypy v. 2-3 m
9.12	9.30	0.18	násypy v. 1-2 m
9.30	9.73	0.43	trasa v úrovni terénu
9.73	10.24	0.51	plytký zárez 1-2 m
10.24	10.92	0.68	trasa v úrovni terénu
10.92	11.05	0.13	nízky násyp 1-2 m, most nad Janíkovským kanálom
11.05	11.34	0.29	zárezy do 2-3.5 m, úprava cesty III/05137 s mostom nad R1
11.34	11.95	0.61	trasa v úrovni terénu
11.95	12.61	0.66	zárezy, hl. do 3-4.5 m, úprava poľnej cesty s mostom nad R1

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
12.61	12.72	0.11	trasa v úrovni terénu vyšší násyp do 8-10 m, križovatka Selenec s mostom nad cestou
12.72	13.10	0.38	I/51, úprava cesty I/51
13.10	13.16	0.06	trasa v úrovni terénu
13.16	13.34	0.18	násypy v. do 3-5 m
13.34	13.40	0.06	zárez do 3 m
13.40	13.80	0.40	hlboký zárez do 10-16 m
13.80	14.04	0.24	zárez hl. do 4-7 m
14.04	14.07	0.03	prechod zárez-násyp
14.07	14.15	0.08	násyp výšky do 3-5 m
14.15	14.47	0.32	vysoké násypy, v. 10-15 m
14.47	14.55	0.08	násypy výšky 2-5 m
14.55	14.59	0.04	prechod násyp-zárez
14.59	15.40	0.81	zárezy, hl. do 6-8 m
15.40	15.46	0.06	plytký zárez do 2 m
15.46	15.57	0.11	trasa v úrovni terénu
15.57	15.84	0.27	násypy v. do 4-6 m zárez hl. do 5-7 m, križovatka Pohranice, úprava cesty III/06434 s
15.84	16.18	0.34	mostom nad R1
16.18	16.22	0.04	prechod zárez-násyp
16.22	16.63	0.41	vyššie násypy, veľký most (v. do 8-11 m) nad potokom Kadaň
16.63	16.66	0.03	prechod násyp-zárez hlboký zárez (priem. 8-15 m), úprava cesty III/0655 s mostom nad
16.66	17.20	0.54	R1
17.20	17.24	0.04	prechod zo zárezu do násypu (do 2 m)
17.24	17.32	0.08	prechod do vyššieho násypu (do 8 m)

V5 – hnedý variant

Variant 5 bol spracovaný na základe pripomienok Ministerstva obrany SR s odlišným vedením hlbeného tunela.

Variant je kombináciou trasy variantov 1 a 2. Začiatok variantu je situovaný do rovnakého bodu ako variant 2, s ktorým je smerovo totožný až do km 1,568. Hlbený 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 1.

Celková stavebná dĺžka variantu je 8,018 km. Smerovo je variant tvorený siedmymi oblúkmi o polomeroch $R=450-2550$ m s prechodnicami $L=80-700$ m. Výškové vedenie je navrhnuté v pozdĺžnom sklone 0,13-3,54 %. Súčasťou variantu sú tri mimoúrovňové križovatky, totožné s variantom 2.

- o Zobor – km 0,650 – križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64 a vstupu do Nitry od Bratislavy (na ulice Mostná a Dobšinského)
- o Chrenová – km 3,000 – trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestami I/51, I/64, III/0651, III/06433 a vstupu do Nitry od Banskej Bystrice (totožná s variantom 1)
- o Malanta – km 5,349 - trubkovitá križovatka zabezpečujúca prepojenie cesty R1 s cestou I/65 (totožná s variantom 1)

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
-7.6	0	7.60	existujúca cesta I/51 úsek križ. Lehota - križ. Zobor

ZÚ	KÚ	Dĺžka	Popis úseku trasy R1
0.00	0.32	0.32	trasa v úrovni terénu
0.32	0.55	0.23	násyp v. do 7-8 m
0.55	1.02	0.47	most nad cestou I/51 v križovatke Zobor výšky 8-10 m
1.02	1.12	0.10	násyp, v. do 5-6 m
1.12	1.17	0.05	prechod násyp - zárez
1.17	1.21	0.04	zárez hl. do 5 m
1.21	2.33	1.12	tunel hlbený, výška nadložia 4-11 m
2.33	3.00	0.67	zárez hl. 3-5 m, križovatka Chrenová s pripojeniami
3.00	3.10	0.10	plytký zárez do 2 m
3.10	4.43	1.33	trasa v úrovni terénu, , úprava cesty III/0651 s mostom nad R1 nízke násypy do 1.5 m a úroveň terénu, most nad potokom
4.43	4.85	0.42	Selenec
4.85	4.92	0.07	trasa v úrovni terénu
4.92	5.12	0.20	zárez hl. do 3-4 m
5.12	5.62	0.50	vysoké násypy (priem. 7-12 m), križovatka Malanta, mosty nad Štitárskym potokom a vetvou križovatky
5.62	6.55	0.93	zárez 2-7 m
6.55	6.80	0.25	plytký zárez a nízky násyp
6.80	7.33	0.53	vysoké násypy (priem. 7-12 m), úprava cesty III/0651, most nad cestou III/06434 a most nad potokom Kadaň
7.33	7.37	0.04	prechod z násypu do zárezu
7.37	7.85	0.48	hlboký zárez (priem. 8-15 m), úprava cesty III/0655 s mostom nad R1
7.85	7.95	0.10	prechod zo zárezu do násypu (do 2 m)
7.95	8.02	0.07	prechod do vyššieho násypu (do 8 m)

Popis hlavných stavebných objektov cesty

Mostné objekty

Mostné objekty sú navrhované na základe smerového a výškového vedenia rýchlostnej cesty R1. Ich účelom je preklenutie prirodzených a umelých prekážok (údolia, vodné toky, cestné komunikácie, železnica). Základné parametre mostných objektov sú navrhované podľa požiadaviek STN 73 6201. Šírkové usporiadanie mostov na rýchlostnej ceste je rovnaké a zodpovedá kategórii S 22,5/100,80. Šírky mostných objektov navrhovaných nad rýchlostnou cestou sú závislé na charaktere komunikácie. Druh nosnej konštrukcie mostných objektov je navrhnutý podľa typu premostovanej prekážky, konfigurácií terénu a rozpätia polí mosta (od tyčových prefabrikátov cez železobetónové rámové konštrukcie po monolitické konštrukcie z predpätého betónu na podpornej skruži). Spôsob zakladania mostných objektov bude riešený v ďalšom stupni projektovej dokumentácie na základe inžiniersko-geologického prieskumu (predpokladá sa väčšinou hĺbkové zakladanie na pilótach). Predpokladané je architektonické dotvorenie objektov s ohľadom na ich situovanie v intraviláne mesta.

Vo *variante V1* je navrhnutých spolu 10 mostov, z toho 5 na R1 a 5 nad R1 na križujúcich cestách. Celková dĺžka mostných objektov je 517 m, z toho 176 m na R1.

Vo *variante V2* je navrhovaných spolu 9 mostov, z toho 6 na R1 a 3 nad R1. Celková dĺžka mostných objektov je 779 m, z toho 613 m na R1.

Vo *variante V3* je navrhovaný rovnaký počet mostov ako vo *variante V2*, ich celková dĺžka je 804 m, z toho na R1 637 m.

Vo *variante V4* je navrhovaných najviac mostných objektov – celkovo 15, z toho 8 na R1 a 7 nad R1. Najdlhším je estakáda na R1 nad Priemyselnou ulicou (Horné Krškany) v dĺžke 1120 m. Celková dĺžka mostných objektov je 2154 m, z toho 1605 m na R1.

Vo *variante V5* je navrhovaných 10 mostov (7 na R1, 2 nad R1) celkovej dĺžky 807 m, z toho 640 m na R1.

Základné údaje o navrhovaných mostných objektoch sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Zoznam mostných objektov

	Stani- čenie	Popis objektu	Konštrukcia	Rozpätie	Celková dĺžka	Plocha v m ²
VARIANT 1						
1	0.229	Most na R1 nad potokom Dobrotka	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	20+20	41.5	425
2	0.597	Most nad R1 na ceste I/64	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	25+34+25	85.4	1409
3	3.658	Most nad R1 na ceste III/06433	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	20+30+20+1	89.4	1565
4	4.666	Most nad R1 na ceste III/0651	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	20+30+22	71.4	536
5	5.897	Most na R1 nad potokom Selenec	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4	4.5	92
6	6.465	Most na R1 nad potokom Štitárskym potokom	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	17.5	18.5	421
7	6.572	Most na R1 nad cestou I/65	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	694
8	8.099	Most nad R1 na ceste III/06434	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	564
9	8.332	Most na R1 nad potokom Kadaň	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	25+30+25	81.4	1669
10	9.084	Most nad R1 na ceste III/0655	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
Spolu					517.5	7881
VARIANT 2						
1	0.815	Most na R1 nad cestou I/51	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	28+8x40+38 +45+22+18	473	9697
2	3.247	Most na R1 nad Hrnčiarovským kanálom	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4.5	5	243
3	3.448	Most nad R1 na ceste III/0651	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	20+30+22	71.4	536
4	4.674	Most na R1 nad potokom Selenec	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4	4.5	92
5	5.241	Most na R1 nad potokom Štitárskym potokom	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	17.5	18.5	421
6	5.349	Most na R1 nad cestou I/65	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	694
7	6.875	Most nad R1 na ceste III/06434	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	564
8	7.108	Most na R1 nad potokom Kadaň	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	25+30+25	81.4	1669
9	7.861	Most nad R1 na ceste III/0655	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
Spolu					779.2	14422
VARIANT 3						
1	0.815	Most na R1 nad cestou I/51	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	28+7x40+2x 30+35+40+3 0	475	9738
2	2.438	Most na R1 nad cestou III/06433	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	1066
3	3.445	Most nad R1 na ceste III/0651	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	20+30+22	71.4	536
4	4.676	Most na R1 nad potokom Selenec	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4	4.5	92
5	5.244	Most na R1 nad potokom Štitárskym potokom	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	17.5	18.5	421
6	5.351	Most na R1 nad cestou I/65	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	694
7	6.878	Most nad R1 na ceste III/06434	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	564
8	7.111	Most na R1 nad potokom Kadaň	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	25+30+25	81.4	1669
9	7.863	Most nad R1 na ceste III/0655	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
Spolu					803.7	15286
VARIANT 4						
1	0.468	Most nad R1 na vetve križovatky Lehota	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	30+42+30	103.4	931

	Stani- čenie	Popis objektu	Konštrukcia	Rozpätie	Celková dĺžka	Plocha v m ²
2	0.689	Most na R1 nad cestou III/51311	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	625
3	0.868	Most na R1 nad vetvou križovatky Lehota	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	625
4	2.059	Most nad R1 na poľnej ceste	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	14+26+14	55.4	416
5	4.050	Most na R1 nad cestou III/5136	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	22+31+22	76.4	1566
6	5.515	Most nad R1 na poľnej ceste	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	25+38+25	89.4	671
7	7.059	Most nad R1 na ceste II/562	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	17+2x23+17	81.4	936
8	8.500	Most na R1 nad Priemyselnou ulicou	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	28 polí rozpätia 28-45 m	1120	22960
9	11.005	Most na R1 nad Janíkovským kanálom	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	14.5	15.5	318
10	12.206	Most nad R1 na ceste III/05137	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	17+27+17	62.4	468
11	12.406	Most nad R1 na poľnej ceste	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
12	12.859	Most na R1 nad cestou I/51	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	26+2x35+26	123.4	2530
13	16.061	Most nad R1 na ceste III/06434	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	25+38+25	89.4	671
14	16.374	Most na R1 nad potokom Kadaň	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	30+2x40+30	141.4	2899
15	17.135	Most na R1 nad cestou III/0655	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
Spolu					2153.9	36628
VARIANT 5						
1	0.815	Most na R1 nad cestou I/51	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	28+8x40+38 +45+22+18	473	9697
2	0.700	Most na ceste III/06433	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	468
3	3.220	Most na R1 nad Hrnčiarovským kanálom	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4.5	5	243
4	3.448	Most nad R1 na ceste III/0651	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	20+30+22	71.4	536
5	4.674	Most na R1 nad potokom Selenec	Monolitická železobetónová rámová konštrukcia	4	4.5	92
6	5.241	Most na R1 nad potokom Štitárskym potokom	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	17.5	18.5	421
7	5.349	Most na R1 nad cestou I/65	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	29.5	30.5	694
8	6.875	Most nad R1 na ceste III/06434	Tyčové prefabrikáty z predpätého betónu	26.5	27.5	564
9	7.108	Most na R1 nad potokom Kadaň	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	25+30+25	81.4	1669
10	7.861	Most nad R1 na ceste III/0655	Monolitický spojitý nosník z predpätého betónu	18+30+18	67.4	506
Spolu					806.7	14890

Tunely

Tzv. severný koridor vedenia rýchlostnej cesty R1 v posudzovanom úseku Nitra – Malanta si vyžiadala návrh tunelových objektov. Návrh tunelov je podmienený predovšetkým vedením trasy v husto zastavanom území na úpätí vrchu Zobor. Tunely sú projektované podľa novovypracovanej normy STN 73 7507 Projektovanie tunelov na cestných komunikáciách. Navrhované sú dve samostatné tunelové rúry (pre každý jazdný smer osobitne), pričom osová vzdialenosť tunelových rúr je rôzna (min. 32 m).

Vo variante 1 je navrhovaný pomerne dlhý razený tunel „Zobor“, vo variantoch 2, 3 a 5 sú navrhované kratšie hĺbené tunely. Prierez razeného tunela je kruhový oblúk, hĺbené tunely sú obdĺžnikového prierezu.

Razený tunel vo variante 1 bude razený podľa zásad metódy NRTM, v priortálových úsekoch bude použitý ochranný dáždnik z mikropilót.

Hĺbené tunely budú budované v otvorenej stavebnej jame – najskôr sa vybudujú ochranné podzemné steny, následne bude vyhlbená stavebná jama a vybudujú sa steny a strop tunela. Vozovka a chodníky sa vybudujú už v uzavretom a zasýpanom tuneli.

V priortálovej oblasti tunelov bude situovaný združený obslužný objekt, v prípade variantu 1 sa počíta aj s núteným vetraním.

Technologické vybavenie tunelov je navrhované podľa príslušnej STN a bude pozostávať z nasledovných zariadení:

- bezpečnostné zariadenia – služobné chodníky, únikové spojovacie cesty, núdzové zálivy, SOS skrine, požiarne hlásiče, hydranty a i.
- centrálny riadiaci systém tunela napojený na najbližšie stredisko Správy a údržby SSC v Nitre
- vetracie zariadenia
- verejné osvetlenie.

Tunel „Zobor“ vo variante 1 je navrhovaný v km 0,897-3,517. Jeho celková dĺžka je 2620 m, z čoho je 2350 m razeného a 270 m hlbeného tunela. Plocha teoretického výrubu je 73,05 m². Geologický substrát na väčšine trasy tunela tvoria granitoidné horniny kryštallického jadra pohoria Tribeč, tektonicky porušenými a ich zvetralinami. Maximálna výška nadložia je 27 m, minimálna 1 m. V prevažnej časti tunel v smere staničenia stúpa v sklone 1,16 %. Vetranie je navrhované ako polopriečne s privádzaním čistého vzduchu cez samostatný vetrací kanál prierezu 9,4 m² a odvádzaním znečisteného vzduchu cez portály tunela.

Vo variante 2 je navrhovaný hlbený tunel v km 1,205-2,050, celkovej dĺžky 845 m. Geologický substrát na väčšine trasy je tvorený neogénnymi sedimentmi (íly, piesčité íly a piesky), v časti trasy sa môžu vyskytnúť skalné horniny kryštallického jadra Trábeča. Výška nadložia dosahuje 0-6 m. Tunel v celej dĺžke v smere staničenia stúpa, pričom v druhej polovici dosahuje stúpanie až 4,36%. Vetranie tunela je navrhované ako pozdĺžne s vypúšťaním znečisteného vzduchu na výjazdových portáloch.

Vo variante 3 je navrhovaný hlbený tunel v km 1,300-2,296, celkovej dĺžky 996 m. Geologický substrát je obdobný ako v prípade variantu 2. Výška nadložia dosahuje 0-4 m. Tunel v celej dĺžke v smere staničenia stúpa v sklone 3,45 %. Vetranie tunela je navrhované ako pozdĺžne s vypúšťaním znečisteného vzduchu na výjazdových portáloch.

Vo variante 5 je navrhovaný hlbený tunel v km 1,205-2,322, celkovej dĺžky 1117 m. Geologický substrát je obdobný ako v prípade variantu 2. Výška nadložia dosahuje 0-4 m. Tunel v celej dĺžke v smere staničenia stúpa v sklone 3,15 %. Vetranie tunela je navrhované ako pozdĺžne s vypúšťaním znečisteného vzduchu na výjazdových portáloch.

Zárubné a oporné múry

Sú navrhované za účelom zníženia zásahu do priľahlého územia v násypoch (oporné múry) a pre zabezpečenie stability zárezových svahov (zárubné múry). Pre jednotlivé varianty sú navrhované nasledovne:

Variant 1

- oporné múry – spolu 81 m, 503 m² (križovatka Dražovce)
- zárubné múry – spolu 600 m, 18171 m³ (km 8,70-9,00 obojstranne)

Variant 2

- oporné múry – spolu 225 m, 3656 m² (km 0,325-0,55 obojstranne)
- zárubné múry – spolu 696 m, 18914 m³ (km 0,00-0,30 obojstranne, km 2,254-2,35 vľavo)

Varianty 3 a 5

- oporné múry – spolu 225 m, 3656 m² (km 0,325-0,55 obojstranne)
- zárubné múry – spolu 600 m, 18171 m³ (km 8,70-9,00 obojstranne)

Variant 4

- oporné múry – spolu 125 m, 519 m² (km 7,525-7,65 vpravo)

- o zárubné múry – spolu 2172 m, 95957 m³ (km 6,95-7,203 vľavo, 12,56-12,64 vpravo, 13,585-13,76 vľavo, 13,485-13,86 vpravo, 15,985-16,135 vľavo, 16,01-16,15 vpravo, 16,785-17,06 vľavo, 16,76-17,06 vpravo, vetva R2 križovatky Čermán vpravo, vetva S3 križovatky Selenec vpravo).

Protihlukové steny

V rámci technického návrhu bola posúdená potreba realizácie protihlukových opatrení pre jednotlivé varianty cesty R1 v úseku Nitra – Malanta. Ako prípustná hladina hluku pre obytnú zónu bola stanovená v nočnom období 40 dB, pre zmiešanú zónu 50 dB v noci a pre výrobnú zónu 70 dB cez deň.

Variant 1 – spolu 1995 m protihlukových stien: vetvy križovatky Dražovce - spolu 415 m, km 5,60-5,82 vpravo, 7,75-8,70 vľavo, 7,80-7,95 vpravo, 9,00-9,26 vľavo.

Variant 2 – spolu 3735 m protihlukových stien: km 0,00-1,12 vľavo, 0,50-1,18 vpravo, 4,376-4,496 vpravo, 6,527-8,037 vľavo, 6,577-6,727 vpravo, vetvy križovatky Chrenová – spolu 155 m.

Variant 3 – spolu 3835 m protihlukových stien: km 0,00-1,12 vľavo, 0,50-1,18 vpravo, 4,38-4,60 vpravo, 6,53-8,039 vľavo, 6,58-6,73 vpravo, vetvy križovatky Chrenová – spolu 155 m.

Variant 4 – spolu 4260 m protihlukových stien: km 0,50-0,90 vpravo, 4,30-5,00 vľavo, 6,60-6,95 vľavo, 7,85-8,90 vpravo, 8,10-9,10 vľavo, 10,90-11,12 vľavo, 16,05-16,20 vpravo, 16,50-16,72 vľavo, 17,18-17,35 vľavo.

Variant 5 – spolu 3832 m protihlukových stien: km 0,00-1,12 vľavo, 0,50-1,18 vpravo, 4,352-4,572 vpravo, 6,502-8,012 vľavo, 6,552-6,702 vpravo, vetvy križovatky Chrenová – spolu 155 m.

Cestná kanalizácia

Rýchlostná cesta R1 bude v celom posudzovanom úseku odkanalizovaná. Vody z vozovky budú odvedené cez betónové rigoly a uličné vpusty do kanalizácie cesty a z nej cez odlučovače ropných látok (ORL) a čistiace stanice (ČS) do recipientov – vodných tokov.

Rozsah dažďovej kanalizácie pre jednotlivé varianty je nasledovný:

Variant 1 – spolu 16500 m, ORL 6 ks, ČS 5 ks

Variant 2 – spolu 13000 m, ORL 6 ks, ČS 5 ks

Variant 3 – spolu 10500 m, ORL 6 ks, ČS 5 ks

Variant 4 – spolu 24500 m, ORL 7 ks, ČS 4 ks

Variant 5 – spolu 14000 m, ORL 6 ks, ČS 5 ks.

Vyvolané investície

Výstavba rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta 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 R1 Nitra – Malanta si vyžiada demoláciu obytných, výrobných a skladových objektov v závislosti od posudzovaných variantov.

V prípade variantu 1 je potrebná demolácia jedného skladového objektu v areáli Agro-dvor Pohranice.

V prípade variantu 2 je okrem toho potrebná demolácia niekoľkých objektov v kasárňach Obrancov mieru a 6 rodinných domov na Vašinovej ulici.

Vo variante 3 by bola navyše potrebná dočasná demontáž Esso prístreškov v objekte kasární.

Vo variante 4 by bola potrebná demolácia dvoch rodinných domov v Horných Krškanoch, štyroch objektov v priemyselných objektoch a niekoľkých záhradných chatiek v záhradkárskej osade pri obci Lehota.

V prípade variantu 5 bude potrebná demolácia dvoch rodinných domov a skladu Tatragas na Vašinovej ulici.

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

Tieto stavebné objekty sú vyvolané stretom novej rýchlostnej cesty s existujúcimi cestnými komunikáciami a potrebou ich preloženia, resp. úpravy. Okrem miestnych a účelových komunikácií budú realizované preložky nasledovných ciest:

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

Celkovo najväčší rozsah preložiek a úprav ciest je v prípade variantu 4. Sumarizácia rozsahu na základe údajov technickej štúdie je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Preložky a úpravy dotknutej cestnej siete

Opatrenie		V1	V2	V3	V4	V5
Preložky ciest I. - III. triedy		1271	1376	1271	1944	1339
Preložky miestnych a účelových komunikácií	m	0	0	0	1246	0
Úpravy ciest I. - III. triedy	m	505	505	505	1391	505
Úprava miestnych komunikácií	m	885	644	1242	0	1043
Dočasné obchádzkové komunikácie	m	800	550	550	1100	550
Dočasné prístupové komunikácie	m	450	220	170	620	270
Rekultivácia opustených úsekov ciest	m ²	23711	9780	9780	4800	13971

Preložky a rekonštrukcie technickej infraštruktúry

Sumarizácia potrebných opatrení týkajúcich sa technickej infraštruktúry (vodovody, kanalizácia, silnoprúdové a slaboprúdové vedenia, plynovody) pre jednotlivé varianty na základe údajov v technickej štúdii je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Preložky, rekonštrukcie a úpravy technickej infraštruktúry

Opatrenie		V1	V2	V3	V4	V5
<i>Vodovody a kanalizácia</i>						
Preložky kanalizácie DN 150	m	0	100	100	0	100
Preložky kanalizácie DN 300-400	m	0	200	200	0	200
Preložky kanalizácie DN 500-600	m	0	100	100	100	600
Preložky kanalizácie DN 1800	m	0	0	0	120	0
Preložky vodovodov DN 100-150	m	0	550	200	0	600
Preložky vodovodov DN 200-250	m	0	0	0	200	0
Ochrana vodovodov	m	1100	0	0	105	0
<i>Silnoprúdové vedenia</i>						
Prekládka vzdušných vedení VVN		0	0	0	5000	0

Opatrenie		V1	V2	V3	V4	V5
Prekládka vzdušných vedení VN	m	3200	3050	2650	4700	3050
Prekládka kábelových vedení VN	m	2700	2950	1500	2000	2650
Prekládka vzdušných vedení NN	m	1700	1400	1100	0	1100
Prekládka kábelových vedení NN	m	1400	2900	2900	1000	2900
Ochrana kábelových vedení VN a NN	m	1800	0	0	0	0
Prekládka verejného osvetlenia	m	5000	7450	7900	4200	7900
<i>Slaboprúdové vedenia</i>						
Prekládka diaľkových káblov	m	2800	3800	2400	1400	3900
Miestne telekomunikačné káble a káblovody	m	3400	4300	2800	950	4300
<i>Plynovody</i>						
Prekládka VTL plynovodov	m	0	0	0	200	0
Prekládka STL plynovodov	m	200	250	250	1050	750

Základné údaje o variantoch

Rýchlostná cesta R1 v úseku Nitra – Malanta je navrhovaná v dvoch základných koridoroch a v piatich variantoch.

Tzv. severný koridor nadväzuje na už sprevádzkovaný úsek severného obchvatu mesta Nitra, ktorý bol sprevádzkovaný v r. 1985 v kategórii S22,5/100. Koniec obchvatu je situovaný v intraviláne mesta v križovatke Zobor (Chrenovská – Mostná – Dobšinského ul.). Začiatok navrhovanej stavebnej úpravy cesty R1 je situovaný v križovatke Dražovce pred ukončením obchvatu. Koniec koridoru bol stanovený južne od obce Pohranice. V severnom koridore sú navrhované varianty č. 1,2,3 a 5. Varianty prechádzajú katastrálnymi územiami Zobor, Nitrianske Hrnčiarovce, Chrenová a Pohranice.

Tzv. južný koridor začína križovatkou Lehota a končí južne od obce Pohranice. Cesta je vedená v jednom variante (variant č. 4) cez katastrálne územia Lehota, Kynek, Nitra I., Nitra II., Horné Krškany, Veľké Janíkovce, Chrenová, Nitrianske Hrnčiarovce a Pohranice.

Posudzované sú nasledovné varianty rýchlostnej cesty R1:

V1 – červený - stavebná dĺžka 9266 m, celková posudzovaná dĺžka 15276 m

V2 – modrý - stavebná dĺžka 8043 m, celková posudzovaná dĺžka 15645 m

V3 – fialový - stavebná dĺžka 8045 m, celková posudzovaná dĺžka 15647 m

V4 – zelený - stavebná dĺžka 17349 m, celková posudzovaná dĺžka 17349 m

V5 – hnedý - stavebná dĺžka 8018 m, celková posudzovaná dĺžka 15620 m.

Rýchlostná cesta R1 je navrhovaná v kategórii RC 22,5/100,80. Základné údaje o posudzovaných variantoch sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Základné údaje o jednotlivých variantoch rýchlostnej cesty R1

Položka	M.j.	V1	V2	V3	V4	V5
Navrhovaná stavebná dĺžka trasy	m	9266	8043	8045	17349	8018
Celková posudzovaná dĺžka trasy	m	15276	15645	15647	17349	15620
Min. polomer smerového oblúka	m	1500	500	560	1100	450
Maximálny pozdĺžny sklon	%	3,54	4,50	3,54	4,50	3,54

Položka	M.j.	V1	V2	V3	V4	V5
Priemerný pozdĺžny sklon	%	1,566	1,564	1,617	1,575	1,581
Dĺžka prídavných stúpacích pruhov	m	0	0	0	1775	0
Mimoúrovňové križovatky	ks	3	3	3	4	3
Dĺžka tunelového objektu	m	2620	845	996	0	1117
Počet / dĺžka mostných objektov na R1	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
Plocha mostných objektov	m ²	7881	14422	15286	36628	14890
Dĺžka oporných múrov	m	81	225	225	125	225
Dĺžka zárubných múrov	m	600	696	600	2172	600
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 spolu	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
Bilancia násypov	tis. m ³	489,262	565,143	521,411	948,131	514,086
Bilancia výkopov	tis. m ³	1093,860	695,431	828,794	2237,400	847,991
Výkopy z tunelov	tis. 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
Celkové náklady stavby s DPH	mil. Sk	8301,4	3950,5	4312,6	5252,4	4651,9
Návratnosť investície	roky	13,24	7,64	8,24	11,95	8,98
Stupeň výnosnosti	%	7,05	12,82	11,96	7,98	10,95

III. Opis priebehu posudzovania

1. Vypracovanie Správy o hodnotení

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

2. Posúdenie Správy o hodnotení a stanoviská k Správe o hodnotení

Posúdenie Správy o hodnotení (ďalej len Správa) 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 NR SR č.127/1994 Z. z. RNDr. Ivan Jakubis, zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa § 42 citovaného zákona a § 9 vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z., dňa 4.9.1997 pod číslom 203/97-OPV.

Navrhovateľ zámeru, Slovenská správa ciest v Bratislave (ďalej len SSC) predložil Ministerstvu životného prostredia SR Správu riešeného úseku rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta na ďalší proces posudzovania. Ministerstvo doručilo Správu príslušnému orgánu, povoľujúcemu orgánu a dotknutým orgánom, obciam a mestu Nitra.

K Správe o hodnotení došli nasledovné stanoviská:

STANOVISKO PRÍSLUŠNÉHO ORGÁNU

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

Pre ďalšiu prípravu navrhujeme v záverečnom stanovisku odporučiť niektorý z variantov V2, V3, resp. V5.

Ing. Gejza Vegh - riaditeľ odboru cestného hospodárstva

STANOVISKO POVOĽUJÚCEHO ORGÁNU

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

Po preštudovaní predloženej správy o hodnotení zasielame ako dotknutý a povoľujúci orgán štátnej správy podľa § 18, ods. 1 Zákona R SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov nasledovné stanovisko podľa § 18 vyššie citovaného zákona.

1. Stanovisko orgánu územného plánovania OÚ Nitra

Predložená správa podrobne analyzuje vplyvy plánovanej činnosti na životné prostredie a na jeho jednotlivé zložky a s jednoznačnou snahou o objektivitu hodnotí jednotlivé varianty. V materiáloch sa však uvádzalo, že posudzované sú vždy od Lehoty po Pohranice. V záveroch však pri severných obchvatoch časť po uzol pod Šindolkou nie je zapracovaná. Najvýraznejšie je to vidno na mapovom podklade č. 2, kde sú posudzované vplyvy na životné prostredie, variant č. 4 je posudzovaný v celej svojej dĺžke, kým varianty č. 1, 2, 3, 5 len v úseku od napojovacieho uzla pod Šindolkou. 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.

Nesúhlasíme celkom s niektorými závermi predloženej správy: nesúhlasíme s tvrdením, že nemôže 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 privádzačov v zmysle Konceptu územného plánu mesta Nitry (napojenie na Hviezdoslavovu, Novozámockú, Akademickú – s doriešením parkovania pre výstavisko).

V bode C.II.6 Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa činnosť nerealizovala je v tabuľke č. 29 uvedená prognóza vývoja intenzity dopravy na dotknutej cestnej sieti v oblasti Nitry. Pre posúdenie vhodnosti jednotlivých variantov sú však z nášho pohľadu potrebné aj informácie o toku dopravy v rámci sídelného útvaru. Nepovažujeme za vhodné úzkoprské riešenie základného problému, ktorým je odklon tranzitnej dopravy v smere východ – západ, očividne považovanú za prioritnú, ak je možné jedným riešením pomôcť aj inému problému. Preto považujeme za potrebné pre určenie najvhodnejšieho variantu aj informácie o tokoch dopravy. Ak je totiž okrem hlavného toku východ – západ, ktorý je aj nosným účelom, najsilnejším tokom tok dopravy juhozápadný a juhovýchodný (Bratislava – Nitra – Nové Zámky, Nové Zámky – Nitra – Zlaté Moravce), považujeme za najvhodnejší variant č. 4 aj napriek jeho finančnej a priestorovej náročnosti. V prípade realizácie variantu č. 2, 3 alebo 5 (keďže realizáciu variantu č. 1 nepredpokladáme vzhľadom na nevhodnosť podložia) bude (za predpokladu uvedeného vyššie) v krátkom časovom horizonte nutné doriešiť dopravné napojenie cesty I/64 (Nitra – Nové Zámky) na plánovanú R1, ktorých situovanie je najvhodnejšie v uvažovanej trase V4, čo vlastne znamená, že sa uvedený variant č. 4 vybuduje aj tak.

Z hľadiska územného plánovania nám je trochu nepochopiteľná diskusia o vhodnosti severného alebo južného koridoru, nakoľko KÚRS 2001 počíta s oboma. A práve pri zvážení tejto

skutočnosti, ako aj potreby mesta, zohľadnenej už v územnom pláne z roku 1976!, aj v jeho aktualizácii a v súčasnosti rozpracovanom novom územnom pláne, rovnako ako pri zohľadnení dopravných tokov, ktorých smery a intenzitu možno len predpokladať, nakoľko ich správa neuvádza, (nás interný zdroj – odbor dopravy, pozemných komunikácií a iných odvetvových vzťahov OÚ Nitra však potvrdil naše podozrenie ohľadom najväčšej intenzity v uvedených smeroch) jednoznačne odporúčame na realizáciu variant č. 4.

2. Stanovisko orgánu štátnej správy OÚ Nitra

Predložený dokument vo svojom hodnotení vplyvov na životné prostredie odčleňuje od seba ochranné pásma vodných zdrojov a vplyvy na podzemné vody. Považovali by sme 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. Severné varianty vo svojej existujúcej časti zasahujú do ochranného pásma dvoch vodných zdrojov a vedú vlastne v ich bezprostrednej blízkosti, čo považujeme za vážnejšie ohrozenie už aj tak výrazne intenzívnou poľnohospodárskou činnosťou ohrozovaných vodných zdrojov, ako umiestnenie južného obchvatu podľa riešenia variantu č. 4 v Správe o hodnotení. Ďalšie stupne projektovej dokumentácie požadujeme vypracovať v súlade so zákonom NR SR č. 184/2002 Z. z. o vodách a o zmene niektorých zákonov (vodný zákon) a pri rešpektovaní Záväzného opatrenia – „Úprava o základných hygienických zásadách pre zriaďovanie, vymedzenie a využívanie pásiem vodných zdrojov určených na hromadné zásobovanie pitnou a úžitkovou vodou a pre zriaďovanie vodárenských nádrží“, zverejneného vo Vestníku Ministerstva zdravotníctva SSR 20 7. 1979.

Z hľadiska ochrany povrchových a podzemných vôd považujeme za najvhodnejší variant č. 4.

3. Stanovisko orgánu ochrany prírody OÚ Nitra

Zoznam chránených stromov na str. 68-69 – tab. Č. 17 nie je hodnoverný – všetky uvedené stromy boli zrušené vyhláškou KÚ v Nitre.

V prípade prechodu komunikácie cez okraj lesného porastu Selenec navrhujeme 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.

Severné varianty neriešia zaťaženie mesta Nitra automobilovou dopravou, ktorá vy v danom prípade prechádzala smerom na juh cez mesto.

V južnom variante nebudú dotknuté záujmy územnej ochrany prírody a v prípade jeho realizovania s prvkami kompenzačných opatrení (str. 193 Správy), môžeme považovať 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 navrhujeme realizovať variant č. 4.

Záver:

Pri zhodnotení všetkých vyššie uvedených pripomienok a dôslednom zvážení charakteristiky uvažovanej činnosti navrhujeme na ďalšie spracovanie variant č. 4.

Ing. Zlatica Húsková - vedúca oddelenia starostlivosti o ŽP a územného plánovania

STANOVISKÁ DOTKNUTÝCH ORGÁNOV

Ministerstvo obrany SR, SEMI – odbor infraštruktúry a ochrany životného prostredia (č.p. SEMI/K-84/3-227/2-2002-OdIOŽP zo dňa 17.9.2002)

Po posúdení predloženého materiálu Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, ako dotknutý orgán v zmysle zákona NR SR č. 127/1994 Z. z., zaujíma k hodnoteným variantom výstavby nasledujúce stanovisko:

Variant 1

Vzhľadom na navrhovanú trasu tak razenej, ako aj hĺbenej časti tunela v areáli kasární, vrátane nízkej výšky nadložia nad razeným tunelom, nepovažujeme tento variant z hľadiska ochrany územných záujmov rezortu ministerstva obrany za prijateľný.

Variant 2

Uvedený variant nepovažujeme 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

Z posudzovaných variantov tento variant predpokladá najrozsiahlejší zásah do objektu kasární. Z hľadiska ochrany územných záujmov rezortu ministerstva obrany nepovažujeme 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

Uvedený variant 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.

Vzhľadom k tomu, že v predloženej správe o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v zmysle zákona č. 127/1994 Z.z v znení neskorších predpisov, sú navrhnuté opatrenia prevencie, eliminácie a kompenzácie týchto vplyvov na životné prostredie, nemáme k predkladanému materiálu ďalšie pripomienky.

Z hľadiska pôsobnosti rezortu ministerstva obrany považujem, 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.

plk. Ing. Maroš Hrádela –riaditeľ(riadna dovolenka), v zastúpení plk. Ing. Peter Matejovič

Ministerstvo pôdohospodárstva SR – Odbor RV a ŽP (č.j. 7755/02-610 zo dňa 26.9.2002)

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

Ing. Rudolf Trebatický - riaditeľ odboru

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Nitre (č.p.ORHZ-696/OPP-2002 zo dňa 7.8.2002)

- k riešeniu požiadaviek protipožiarnej bezpečnosti nemá pripomienky.

riaditeľ Okresného riaditeľstva Hasičského a záchranného zboru v Nitre, mjr. Ing. Jozef Zelenka

Krajský úrad v Nitre - Odbor ŽP (č.j. 2002/08437 zo dňa 19.9.2002)

Ako najoptimálnejší variant navrhujeme variant 4, nakoľko zasahuje do funkcie štruktúry bývania mesta Nitry a výhľadovo je potrebné riešiť realizáciou južného obchvatu mesta.

Ing. Vojtech Kalló - vedúci odboru

Krajský úrad v Nitre - Odbor OV (č.j.043125/2002 zo dňa 25.9.2002)

Krajský úrad v Nitre, odbor iných odvetvových vzťahov predkladá vyjadrenie k správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie dopravného riešenia rýchlostnej cesty R 1 Nitra – Malanta, konaného dňa 11. 9. 2002 na Mestskom úrade v Nitre, ktorú vypracoval EOPED Žilina a REGIOPLÁN Nitra.

Technická štúdia zámeru výstavby uvedenej rýchlostnej cesty obsahuje 5 variant riešenia, ktoré sú zamerané takmer výlučne iba na zabezpečenie tranzitného prietahu mestom v rámci budovanej diaľnice Trnava – B. Bystrica. Predložená „Správa o hodnotení“ vôbec nerieši dopravnú štruktúru a dopravné vzťahy s ohľadom na rozvoj regiónu Nitrianskeho kraja a budúcu sídelnú štruktúru Slovenska, resp. podunajského priestoru, ktorý sa Nitry bezprostredne týka. Z hľadiska rozvoja sídelných štruktúr, ich osídlenia, krajské mesto Nitra je prirodzeným centrom juhozápadného Slovenska k čomu je potrebné dopravné systémy riešiť tak, aby zabezpečovali prepojenie dopravných trás s ostatnými komunikačnými smermi (prepojenie ciest v smere Šaľa, Nové Zámky, Topoľčany, Hlohovec, Levice). Rozvoj daného územia a jeho technickú infraštruktúru definuje vládne nariadenie č. 188/1998, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu veľkého územného celku Nitriansky kraj. Rovnako vypracovaný plán regionálneho rozvoja Nitrianskeho kraja má jednu z hlavných priorít vybudovanie juhovýchodného obchvatu mesta Nitry a trasovanie dopravnej infraštruktúry severo-južným smerom, najmä pre zvýšenie atraktívnosti regiónu vhodného pre investície, čo môže výrazne napomôcť ekonomickému rozvoju tohto zaostávajúceho regiónu, kde bolo v posledných rokoch investované v rámci Slovenska z verejných zdrojov v priemere iba 4 % finančných prostriedkov.

Na základe uvedených dôvodov a 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 odbúrava nepriaznivé vplyvy dopravy na životné prostredie, resp. obyvateľov mesta a je rovnako v súlade s územným plánom rozvoja mesta Nitry. Navrhujeme, aby technická štúdia sa zamerala na variantné návrhy riešenia juhovýchodného obchvatu mesta Nitry s napojeniami siete cestných komunikácií tak, aby súčasný problém vysokej automobilovej záťaže mesta sa znížil, napomohol hybnosti obyvateľstva v individuálnej automobilovej doprave i hromadnej mestskej doprave. Juhovýchodný variant rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta 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 odporúčame realizovať variant V4 výstavby rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta s pokračovaním výstavby cesty R1 Pohranice – Čaradice.

Ing. František Halás, vedúci odboru

Krajský úrad v Nitre, odbor dopravy a pozemných komunikácií Vám predkladá k predmetnej správe nasledovné stanovisko.

Hlavným účelom pripravovanej stavby je vybudovanie kapacitnej štvorprúdovej rýchlostnej komunikácie v smere západ – východ s cieľom zvýšiť bezpečnosť premávky, kapacitu komunikácie, jazdnú rýchlosť, priepustnosť križovatiek a znížiť nehodovosť, spotrebu pohonných hmôt, exhaláty a hluk.

Posudzovaný koridor rýchlostnej cesty R1 je v dotknutom úseku v súlade s vyššími stupňami územnoplánovacej dokumentácie – Konceptiou územného rozvoja Slovenska KURS 2001 a ÚP VUC Nitrianskeho kraja (vyhláseného nariadením vlády SR č. 188 z 28. Apríla 1998).

Po preštudovaní správy o hodnotení „Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta“ prioritne doporučujeme 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. Tak ako sa v citovanej správe o hodnotení uvádza, dĺžkou variantu v porovnaní s ostatnými variantmi (stavebná dĺžka 17,349 km), vysokými investičnými a prevádzkovými nákladmi, nižšou ekonomickou efektívnosťou a návratnosťou investícií (IRR 7,98). Budovanie celej trasy V4 však do budúcnosti doporučujeme ako štvorprúdovú rýchlostnú cestu a nie v polovičnom profile.

V prípade rozhodnutia o realizácii niektorého zo severných variantov doporučujeme ako najvhodnejší variant V5, pri uprednostnení technicko-ekonomických kritérií (stavebná dĺžka 8,018 km – najnižšie investičné a prevádzkové náklady, vysoká efektívnosť a návratnosť investície IRR 10,95m súhlas Ministerstva obrany SR) ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie z hľadiska vplyvov na dotknutých občanov a zásahov do areálu Kasární Obrancov mieru pod Zoborom a tiež na realizáciu vhodné ako okamžité a ekonomicky efektívne riešenie. Tak ako sa v citovanej správe o hodnotení uvádza, nevýhodnosť variantu je daná tým, že z pohľadu mesta Nitra predstavujú len čiastkové a dočasné riešenia dopravnej situácie a majú nepriaznivý vplyv na obyvateľov mestskej časti Nová Chrenová.

Realizáciu variantu V5 považujeme za možnú, nie však za konečnú, v prípade dodržania nasledovných podmienok a etapizácie výstavby (ako je to uvedené v správe o hodnotení ma strane č. 218 a 219):

1. severná trasa R1 bude vybudovaná za účelom riešenia tranzitnej dopravy v smere západ – východ v úseku križovatka Zobor – križovatka Chrenová, nie ako definitívne a konečné riešenie dopravného systému mesta Nitra.

Odľahčeniu mesta Nitry od vonkajšej dopravy (cesta II/562, I/51) pri realizácii variantu V5 by napomohla postupná etapizácia úsekov:

2. súčasne s výstavbou cesty R1 v úseku Zobor – Chrenová je potrebné vybudované prepojenie križovatky Chrenová s cestou I/51 (križovatka Selenec),

3. následne, v súvislosti od intenzity dopravy na cestách I. A II. Triedy pokračovať v budovaní prepojenia križovatky Selenec s cestou I/64 a II/562 v križovatke Čermáň. Komunikácia by mala byť vybudovaná v kategórii S 11,5 (s výhľadom R 22.5) a vytvorila by juhovýchodný obchvat mesta Nitra,

4. úsek R1 medzi križovatkami Selenec a Pohranice vybudovať v južnom variante, a to v závislosti od intenzity dopravy na súčasnej ceste I/65 v úseku Nitra – Kolíňany – Beladice a v nadväznosti na prípravu úseku R1 Pohranice – Čaradice,

5. ako posledný z budovaných úsekov realizovať prepojenie medzi cestami II/513 križovatka Lehota a II/562 križovatka Čermáň – v prípade budovania preložky cesty II/513, resp. prepojenia D61 Leopoldov – Nitra – Nové Zámky – M1 Komárom, alebo po naplnení kapacity cesty I/51 v úseku križovatka Lehota – Dražovce – Zobor. Po sprevádzkovaní by mohol byť cestný ťah R 1 presmerovaný na uvedené obchvatové komunikácie (v trase variantu V4) a severná trasa by mala byť prekategORIZOVANÁ na zbernú mestskú komunikáciu.

Časové horizonty realizácie etáp 2 – 5 budú stanovené na základe vývoja dopravy na predmetných cestách po vybudovaní 1. etapy.

Ing. Karol Slávik - vedúci odboru dopravy a pozemných komunikácií

STANOVISKÁ DOTKNUTÝCH OBCÍ A MESTA

Mesto Nitra, Mestský úrad – odd.územného plánovania a architektúry (č.j.3946/02-Ing.Gl zo dňa 30.9.2002)

Mestský úrad v Nitre, oddelenie územného plánovania a architektúry, po oboznámení sa s predloženou "Správou o hodnotení Rýchlostnej cesty R1 Nitra - Malanta", Vám dáva nasledovné vyjadrenie, ktoré vychádza z týchto aspektov:

1. Pripravovaná trasa dopravného koridoru E 571 (štátna cesta I/51 a I/65) Bratislava – Nitra – Zvolen má ako budúca rýchlostná cesta R1 v úseku Nitra – Malanta všetky znaky rozhodujúcej a strategickej cestnej siete komunikácií v Slovenskej republike 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 Slovenskej republiky (4. najväčšie mesto) je definované ako centrum nadregionálneho až celoštátneho významu s významným územno-správnym postavením (sídlo kraja a orgánov VÚC) s previazanosťou na dopravnú infraštruktúru Slovenskej republiky – najmä prostredníctvom cestnej siete. Mesto leží na križovatke štátnych ciest I. triedy (I/51, I/65 a I/64), ale i štátnych ciest II. triedy (Nitra-Hlohovec-D-61 a Nitra Šaľa).

Z vyššie uvedeného vyplýva nutnosť navrhnuť optimálnu koncepciu dopravnej infraštruktúry na území mesta Nitry (najmä cestnú sieť), ktorá vytvorí ucelený a homogénny systém, ktorý bude spĺňať dlhodobu potrebu rozvoja mesta Nitry, a tým i potreby rozvoja príslušného regiónu, a teda i potreby rozvoja Slovenskej republiky. 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. Základnú návrhovú kosť mesta Nitry, predstavuje v súčasnosti spracovávaný koncept riešenia územného plánu mesta Nitry, v ktorom je stanovený základný syntetický pohľad na hlavné rozvojové ciele sídla a jeho jednotlivých častí, tu je stanovená základná stratégia pre budúcnosť mesta vo všetkých polohách na výhľadové obdobie do roku 2015.

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 č. 4

Z vyššie uvedeného ako najvhodnejší variant zo Správy o hodnotení, ktorý dlhodobu bude spĺňať potreby rozvoja mesta, ale i príslušného regiónu, je „V4“ juhovýchodný a južný obchvat mesta Nitry. Tento variant prepája štátne cesty I. triedy smerujúce do Nitry. Súčasťou tejto trasy je navrhovaný koridor (v KR ÚPN Nitry), pre výhľadové prepojenie I/64 v križovatke Lehota s možnosťou križovatky na D-61. Výhodou variantu „V4“ podľa Správy o hodnotení, ale i pripravovaného Konceptu riešenia ÚPN Nitry:

- 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 (nespoplatnenej) po jestvujúcom severnom obchvate mimo CMZ mesta Nitry,

- vhodné pripojenie budúcej štátnej cesty I/64 (Prievidza – Nitra – Nové Zámky) z variantu č. 4,
- možnosť realizovania ďalších dopravných prepojení mestskej časti Zobor s CMZ navrhovaných v pripravovanom koncepte územného plánu mesta Nitry,
- pri severnom vedení rýchlostnej komunikácie 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 týchto dôvodov odporúčame variant č. V4 ďalej rozpracovať s nasledovnými pripomienkami:

- vo variante č. 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.

Prílohy:

Vyjadrenie Ing. Darina Zimová, Golianova 56, Nitra zo dňa 24. 9. 2002

Vyjadrenie Prof. Ivana Paška, Svätourbánska č. 2, Nitra zo dňa 24. 9. 2002

Vyjadrenie Prof. Ing. Imrich Točka, CSc., SPU Nitra

Vyjadrenie Miroslava Kubalu, Pri cvičisku 5, Nitra

Vyjadrenie Zdenka Depeša, Dlhá 3, Nitra

Petícia – Petičný výbor občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová IV

Ing. arch. Jozef Gabrhel - vedúci oddelenia územného plánovania a architektúry

Obec Pohranice (č.j.3946/02-Ing.GI zo dňa 19.9.2002)

Obecné zastupiteľstvo v Pohraniciach navrhuje VARIANT č. 4 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 poronnou“.

Svoje stanovisko odôvodňujeme tým, že tento variant je najvýhodnejší hlavne z dôvodu čo sa týka ochrany ovzdušia, emisie a hluku pre obyvateľov našej obce. Ako ďalší dôvod uvádzame, že v našej obci sa nachádza vojenské cvičisko, ako aj kameňolom, ktoré už v značnej miere znečisťujú ovzdušie a okrem toho zo severnej strany našej obce vedie aj zlatomoravecká cesta, ktorá 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 obývajúcich priestorov obce.

Hajdu Miroslav - starosta obce Pohranice

Obec Nitrianske Hrnčiarovce (č.j.280/2002 v.p. zo dňa 26.9.2002)

Na základe prerokovania a prieskumu výstavby rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta Obec Nitrianske Hrnčiarovce odporúča variant V2.

Ing. Rudolf Finta, starosta obce

Úrad nitrianskeho samosprávneho kraja (č.j.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 budovania rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta na základe dôkladnej analýzy všetkých predložených variantov dopravou komisiou pri zastupiteľstve Nitrianskeho samosprávneho kraja a jej odporúčenia.

Variant V4 budovania rýchlostnej komunikácie R1 v úseku Nitra – Malanta považujeme za najvhodnejší pre riešenie celkovej dopravnej situácie mesta Nitry a jej okolia.

Mgr. Eva Zimmermannová - riaditeľka Úradu Nitrianskeho samosprávneho kraja

Väčšina stanovísk je kladných a odporúčajú vybudovať rýchlostnú cestu s určitými pripomienkami, rozchádzajú sa len vo výbere trasy.

Opodstatnené pripomienky sú zohľadnené pri návrhu opatrení záverečného stanoviska.

V záverečnom stanovisku MŽP SR navrhujeme uviesť do podmienok pre prípravu stavby vyššie uvedené požiadavky na základe ich vyhodnotenia. Rozsah ďalšieho sledovania účinkov počas prípravy, realizácie a projektovej analýzy zostávajú týmto stanoviskom bezo zmien.

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

Záznam z verejného prerokovania „Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie rýchlostnej komunikácie R1 Nitra – Malanta, konaného dňa 11. 9. 2002 o 16.00 hod. v zasadačke Mestského úradu v Nitre.

Prítomní: 131 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal zástupca Mestského úradu v Nitre, Ing. arch. Gabrhel z odboru územného plánovania.

Zástupkyňa Slovenskej správy ciest Bratislava (ďalej SSC), Ing. Pyszková, vedúca útvaru predinvestičnej prípravy, vysvetlila históriu prípravy ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica, ktorej súčasťou je úsek Nitra – Malanta a súčasne je medzinárodným ťahom E571.

Príprava začala v rokoch 1997 – 1998 vypracovaním technickej štúdie (ďalej TŠ) Nitra – Čaradice a Zámeru, podľa zákona č. 127/94 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Rozsahom hodnotenia (ďalej RH), ktorý vydalo MŽP SR bola rozdelená na dva úseky Nitra – Malanta a Malanta – Čaradice.

- V RH stanovilo MŽP SR hodnotiť v správe varianty:
 - juhozápadný a juhovýchodný obchvat Nitry, v zastavanej časti uvažovať s premostením (v správe je to variant V4),
 - tunel pod Zoborom (v správe V1),
 - v zastavanom území viesť rýchlostnú komunikáciu pod terénom v úseku jestvujúcej cesty I/65 s jej zachovaním (v správe V2),
 - navrhnúť ďalšie vhodné varianty (v správe V3, V5).
- V roku 2001 bola vypracovaná TŠ R1 Nitra – Malanta, ktorá v zmysle RH podrobne preriešila možnosti vedenia rýchlostnej komunikácie v k. ú. Mesta. V priebehu jej vypracovania, vzhľadom na pripomienky MO SR, vznikli modifikácie variantu 2, a to varianty 3 a 5, ktoré prechádzajú priestorom kasární v polohe hlbeného tunela. Súhlasné stanovisko MO je k variantu 5.

- Rýchlostná komunikácia nemá za úlohu vyriešiť dopravnú situáciu v meste, ale môže prispieť k jej riešeniu. Oba koridory variantného riešenia sú v súlade s územno-plánovacími dokumentáciami – KURZ, VÚC Nitr. kraja a návrhom SÚP mesta Nitry.
- Technické údaje: Rýchlostná cesta je navrhovaná vo dvoch koridoroch a v piatich variantoch. V tzv. severnom koridore, ktorý nadväzuje na už sprevádzkovaný úsek obchvatu mesta v kategórii S 22,5/100 sú 4 varianty 1, 2, 3 a 5. Začiatok navrhovaných variantov je v križovatke Dražovce, koniec južne od obce Pohranice. V tzv. južnom koridore je vedený variant 4. Začína v križovatke Lehota, prechádza južne od Nitry a končí v obci Pohranice.
- Základné údaje variantov:

	V1	V2	V3	V4	V5
Stavebná dĺžka (m)	9 266	8 043	8 045	17 349	8 018
Celk. posudz. dl. (m)	15 276	15 645	15 647	17 349	15 620
Mimoúrovňové križ. (ks)	3 (+1)	3 (+1)	3 (+1)	4	3 (+1)
Dĺžka tunela (m)	2 620	845	996	0	1 117
Dĺžka mostov (ks/m)	5/176	6/613	6/637	8 /1605	7/640
Dl. príd. stúp. pruhov (m)	0	0	0	1 775	0
Protihlukové steny (m ²)	1 995	3 735	3 835	4 260	3 832
Trvalý záber pozem. (ha)	50,087	39,163	44,236	92,822	48,202
Demol. objektov /ks/m ³)	1/11674	9/11674	2/948	7/2824	4/14090
Celk. náklady (mil. Sk)	8 301,4	3 950,5	4 312,6	5 252,4	4 651,9
Roky návratnosti (roky)	13,24	7,64	8,24	11,95	8,98
Stupeň výnosnosti (%)	7,05	12,82	11,96	7,98	10,95

- Ďalší postup prípravy: podľa zákona č. 124/94 Z. z. môže každý občan zaslať do 30. 9. 2002 svoje stanovisko, resp. pripomienky na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov. MŽP zosumarizuje výsledky odborných dokumentácií, nezávislého posudku ako aj:
- pripomienky občanov a organizácií, na základe čoho v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií vydá „záverečné stanovisko“ s doporučením výslednej trasy. Pre túto trasu sa vypracuje dokumentácia pre územné rozhodnutie /DÚR), po vydaní územného rozhodnutia sa vypracuje dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) a po vydaní stavebného povolenia sa vypracuje realizačná dokumentácia. Realizácia tejto stavby sa predpokladá až po roku 2006.
- Všetky posudzované varianty sú s realizáciou opatrení environmentálne vhodné.
- Odborné dokumentácie TŠ a „Správa o hodnotení vplyvov“ odporúčajú v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie variant V5.
- Pre realizáciu je reálna I. etapa niektorého zo sev. variantov, t. j. po križovatku Chrenová.
- Pri realizácii variantov v severnom koridore bude v rámci stavby zlikvidovaný muničný sklad MO, čím vznikne nový priestor pre rozvojové zámery mesta.

Ing. Nurnberger, zástupca Dopravoprojektu a. s. Bratislava, spracovateľ TŠ, ktorá bola podkladom pre Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie, informoval prítomných o technických údajoch jednotlivých variantov a PhDr. Kocianová o dopravných vzťahoch – R1 je druhý najzaťaženejší úsek v SR, kde sa dnes realizuje 13 000 voz/deň v smere západ východ, tranzit predstavuje 20 % z celkovej dopravy. Mesto Nitra má vysoký podiel zdrojovej a cieľovej dopravy a ani jeden z variantov nevyrieši už dnes preťaženú cestnú sieť v centre mesta, čo ani nie je cieľom realizácie rýchlostných komunikácií. Pri nebudovaní žiadneho variantu, bolo by v roku 2010 na hlavnom ťahu 20 000 voz/deň.

Zástupcovia spracovateľa „Správy o hodnotení vplyvov na ŽP“, Ing. Krautschneider a RNDr. Mederly informovali prítomných o procese posudzovania vplyvov na ŽP a o postupe hodnotenia a o výsledkoch „Správy“. Záverečné zhodnotenie „Správy“ po multikriteriálnom hodnotení jednotlivých vplyvov: v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore,

odporúčajú variant V5 ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie z hľadiska vplyvov na dotknutých občanov a zásahov do areálu kasární Obrancov mieru Pod Zoborom. Variant V4 (južný koridor) je na realizáciu vhodný z perspektívneho hľadiska. V súčasnosti však nie je z dopravného hľadiska nevyhnutná a z ekonomického hľadiska reálna, vzhľadom na nízku efektívnosť stavby, budovať celú trasu V4 ako 4-pruhovú rýchlostnú cestu.

Diskusia:

A. Otázky občanov:

1. p. Cyril Ivan – splnomocnenec občianskej iniciatívy Chrenová a Zobor pre stavbu R1 Nitra – Malanta. V zastúpení petície sú za variant V4, ktorá odkláňa dopravu z Nitry, severné varianty sú nebezpečné pre kombináciu s mestskou dopravou a tunely sú tiež nebezpečné.
2. p. Viliam Laslo – Nitriansky samosprávny kraj. Na zasadaní 9. 9. 2002 doporučil ako realizačný variant V4.
3. p. Juraj Prestovský – zastupuje staré mesto a 90 % obyvateľov je za variant V4 (?).
4. p. Miloš Macho – za Stranu zelených – oceňuje podrobnú prácu spracovateľov oboch dokumentácií na jednotlivých variantoch, ale podľa nich nie všetky sú šťastne navrhnuté. Sú radi, že V1 ustupuje do pozadia a doporučuje okruhy na zamyslenie: je potrebné odľahčiť dopravu v centre Nitry – gordický uzol je v križovatke pri Tesco, pri dopravnej nehode býva zablokovaný celý ťah mestom, je potrebné riešiť viac ako smer západ – východ, sú za variant 4, ktorý podľa nich rieši okrem smeru západ – východ aj smer sever – juh a nie je mu jasné, považuje za nesprávne riešiť iba smer západ – východ a sledovať spotrebu pohonných hmôt a iné ukazovatele, ktoré sú uvedené v letáku, mala by sa riešiť doprava v Nitre komplexne, ako to potrebujú občania.
5. p. Tibor Zelenický – Mestské zastupiteľstvo. Prikláňa sa k rečníkovi pred ním a nenašiel kritérium psychologického dopadu na človeka, odporúča, aby sa aj toto kritérium bralo do úvahy – vzťah ľudí k Zoboru. (Otázka: ako bola riešená doprava z južného smeru?)
6. p. Brestenský – ako sa zráтали ľudia, ktorí idú do mesta na výstavy a ktorí odovzdali prejdú cez mesto a idú lyžovať do Tatier, najmä Bratislavčania. Severný ťah nič nevyrieši, južný variant vyrieši všetko. (Otázka: Ako sa počítali vozidlá, ktoré idú do mesta a ktoré mesto obchádzajú?)
7. zástupca Mestského zastupiteľstva – pri Mestskom zastupiteľstve je komisia za dopravu a ich stanovisko je doporučené variantu 4, ktoré odovzdali MsÚ. Nemali by sme im vnucovať svoje názory z Bratislavy.
8. p. Sterovič – kritériá: v stĺpci 4 sú preferované najmä ekonomické, V4 je z dopravných kritérií najlepšia a v krajinoekologických najdlhšia.
9. p. Blažo – sú peniaze na výstavbu rýchlostnej komunikácie? Nitra nemá ani na železničné napojenie – je to hanba a štát nemá peniaze na cesty. Netlačte nám to čo nechceme a nájdite peniaze!
10. p. Habeková – Chrenová, koľkých ľudí sa týkajú konkrétne asanácie pri jednotlivých variantoch, ako sa budú riešiť a kde sa vystáhnú?
11. p. Podhradská – žiadala hlasovať za varianty.
12. Otázka: Ministerstvo obrany je za V5 a občania nemôžu byť za niektorý z variantov?
13. p. Paštiak – kto a kedy bude rozhodovať o výslednom variante a ako a kde sa môžu občania odvolať, ak sa vyberie niektorá zo severných trás? Nebude asi správne viesť celú dopravu severom, bolo by potrebné vybudovať oba ťahy, vznikol by dopravný okruh.
14. p. Ivan Cyril – koľko stála príprava? Nie sú peniaze, načo sa robilo toľko variantov za nemalé finančné náklady?
15. p. Baláž – zástupca primátora. Akú štatistickú chybu vykazuje sčítanie dopravy? Aký je podiel nákladnej dopravy? Nitra má zlé vlakové spojenie, väčšina tovaru sa prepravuje po ceste. Variant 4 je najperspektívnejší, lebo rieši aj dopravu v meste.
16. p. Kelemen – dali písomné pripomienky na MsÚ. Vyjadril domnienku, že pri budovaní severného variantu bude v Nitre veľa smogu a pýta sa, či bola zohľadnená Zoborská lesostep a ľudia, ktorí si postavili rodinné domy a bývajú v nich so svojimi deťmi. Upozorňuje, že

v Brezovom hájiku je škola a materská škôlka a pri výstavbe R1 ich zamoríme smogom. Uvádza, že nie je odborník, ale dal by urobiť V4 a vyriešilo by sa všetko.

17. p. Erinhold – mestská časť Krškany. Všetci prítomní obyvatelia hovoria o variante 4, ako keby Krškany neboli súčasťou Nitry. Ak sa trasa cesty nevysunie z Nitry až za Krškany, budú zásadne protestovať a nebudú platiť dane. Cestu treba riešiť až za Plastikou. Trasa ide cez Priemyselnú ulicu a čo exhaláty? Ako mohlo mesto navrhnúť v územnom pláne rýchlostnú cestu cez mesto, keď všade inde sa navrhuje poza mesto?
18. p. Zuzana Vydarená – Okresný úrad. Mesto povolilo výstavbu rodinných domov v priemyselnej zóne v súlade s ÚP, tak to je problém mesta.
19. p. Konc – je treba urobiť variant 4 a posunúť ho 5 km od mesta pod Krškany a všetko bude vybavené. Nevidí zmysel toho, že sme zvolávali ľudí, toto rokovanie bolo aj tak zbytočné.

Prednesené otázky a názory je možné zhrnúť do nasledovných okruhov:

- I. Väčšina z prítomných 122 občanov Nitry, vrátane neuvedeného počtu občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová, ktorej zástupcovia sa rokovania zúčastnili, preferuje výstavbu variantu V4 a nesúhlasí so severnými trasami z dôvodov: V4 ide mimo centrum Nitry, rieši aj napojenie južných smerov (Komárno, Nové Zámky, Levice), nenarúša plán rozvoja mesta Nitry, je vhodný pre nadregionálne, regionálne a mestské dopravné vzťahy, zo stránky technicko-ekonomickej, lepší z titulu vplyvov na pôdu, reliéf, vody, biotu, scenériu Zobora, obyvateľov a pod.
Bolo poukázané na výhody variantu V4 a nevýhody variantov v severnom koridore, pričom väčšina diskutujúcich nebrala do úvahy odborné hodnotenie variantov cesty R1 uvedené v „Správe o hodnotení“.
- II. Potrebne je riešiť najmä dopravu v meste Nitra a severo-južné smery (Topoľčany, Nové Zámky, Levice).
- III. Ako sa sčítavajú vozidlá idúce do mesta a len prechádzajúce Nitrou a aké sú štatistické chyby.
- IV. Koľko bude nutných asanácií rodinných domov na jednotlivých variantoch a ako sa bude riešiť presťahovanie týchto občanov
- V. Požiadavka na hlasovanie za varianty.
- VI. Kto a kedy bude rozhodovať o výslednom variante, potrebné sú severný a južný ťah v Nitre.
- VII. Hodnotenie viacerých variantov je plýtvanie peňazí a má investor finančné prostriedky na výstavbu?

VIII. Bolo zohľadnené zvýšené emisie a ostatné negatíva pri severných trasách?

IX. Nesúhlas občanov MČ Krškany a variantov V4, žiadali jeho posun južnejšie o cca 5 km.

B. Odpovede Slovenskej správy ciest, Dopravoprojektu, Ekopedu k jednotlivým otázkam:

I., II. Riešenie dopravy v Nitre je určite potrebné riešiť komplexne, ale nie je možné výstavbou rýchlostnej komunikácie vyriešiť problémy mestskej dopravy. Rýchlostná cesta môže byť súčasťou systému mestských komunikácií, ale rieši predovšetkým rýchle prepojenie vzdialených cieľov, ako napr. úsek Nitra – Malanta je súčasťou ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica. SSC dostala od Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií úlohu vyriešiť toto prepojenie, ktoré môže odľahčiť mesto Nitru od tranzitnej dopravy. Podľa zákona č. 416/2001 budú od budúceho roku patriť cesty II. Triedy VÚC a III. Triedy mestám a obciam. Ak vybudujeme variant 4, bude štvorpruh v severnom koridore preklasifikovaný na nižšiu triedu. Je predpoklad, že v takomto prípade nebude nová výstavba, oprava, rekonštrukcia, údržba jestvujúcej cesty I/65 patriť do kompetencie MDPT, ale VÚC, resp. mestu.

Pri výstavbe V4 v každom prípade bude musieť mesto Nitra rekonštruovať ulice, cez ktoré bude centrum a severná časť mesta napojená na trasu V4 cez križovatky Čermán a Selenec, najmä ulice Cabajská, Železničiarska, Novozámocká, Levická a pod.

III. Riešenie dopravy v Nitre vychádza z výsledkov celoštátneho dopravného prieskumu, ktorý sa v SR robí každých 5 rokov od roku 1976 až 2000, má schválenú metodiku, podľa ktorej sa vozidlá sčítavajú od apríla do októbra v pracovných dňoch aj v sobotu a nedeľu v 4, 16 – 24-hodinových cykloch, tak aby sa zohľadnila doprava v priebehu celého dňa. Od roku 1995

vykonáva SSC smerový dopravný prieskum vo všetkých väčších mestách, cieľom ktorého je zistiť smerovanie dopravy v konkrétnych mestách. Bol vykonaný a vyhodnotený aj pre Nitru a výsledky sú v „Správe o hodnotení“ zohľadnené. Metodika aj štatistická odchýlka zodpovedajú európskym štandardom. Tranzitná doprava, t.j. tá ktorá obchádza mesto predstavuje cca 20 % z celkovej dopravy. Veľmi dôležité je prepojenie mestských komunikácií s rýchlostnou cestou, cez ktoré by sa doprava rozptýlila. Nie je pravdou, že V4 preberie lepšie dopravu ak sa vybuduje ako R1. Najlepším riešením pre odľahčenie dopravy by bolo dobudovanie úseku v severnom koridore ako R1 a v polohe V4 vybudovať cestu nižšej kategórie pre možnosť napojenia severojužných ciest (III/05137 Janíkovce, pri letisku, II/562, III/05136 a III/51311). Vytvoril by sa vhodný cestný okruh mesta.

Všetky varianty boli hodnotené rovnocenne, bola navrhnutá etapizácia výstavby jednotlivých variantov, t. j. vybudovať každý úsek cesty tak, aby bol prevádzkyschopný. Pri variantoch v severnom koridore je etapovitosť možná, pretože cez každú križovatku na variantoch V1, 2, 3, 5 sa dá napojiť na cestu I/65, pri variante 4 bolo potrebné vybudovať celý úsek buď v polovičnom, alebo v plnom profile.

Štatistická chyba pri celoštátnom sčítaní sa zohľadňuje v každom z desiatich sčítacích termínov (termíny sú v apríli až októbri), vylúčením maximálnej a minimálnej hodnoty. Celková štatistická chyba je maximálne 5%.

IV. Pri variantoch budú nasledovné asanácie:

V1 - demolácia jedného skladového objektu (Agro – dvor Pohranice),

V2 - ako V1 + niekoľko objektov v kasárňach Obrancov mieru a 6 rodinných domov na Vašinovej ulici,

V3 - navyše dočasná demontáž Esso prístreškov v objekte kasární,

V4 - demolácia dvoch rodinných domov v Horných Krškanoch, 4 objektov v priemyselných objektoch a niekoľko záhradných chatiek pri obci Lehota,

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

Postup pri výkupe pozemkov je podľa zák. 465/91, ceny za ktoré investor vykupuje sú vyhláškové. Pozemky sa vykupujú ako stavebné, v spolupráci s mestom je investor povinný zabezpečiť náhradné bývanie. Predpokladáme, že po vstupe do EÚ sa bude vyplácať náhrada za rodinné domy podľa trhovej ceny, tak ako v EÚ.

V. Každý dotknutý subjekt sa samozrejme môže vyjadriť a mať pripomienky, ktoré budú pri výbere definitívnej polohy cesty zohľadnené. Na tomto rokovaní sa nerozhoduje o trase, účelom je čo najpodrobnejšie informovanie občanov. Hlasovanie na tomto rokovaní by nebolo v súlade so zákonom.

VI. Rozhodovať bude MŽP v spolupráci s MDPT, zohľadnia sa všetky vypracované odborné dokumentácie, pripomienky dotknutých orgánov, organizácií, pričom sa bude prihliadať na požiadavky občanov. Pripomienky občanov je možné do 30. 9. 2002 zaslať na MŽP, odbor posudzovania vplyvov - MŽP poverí odborného pracovníka vypracovaním nezávislého posudku v zmysle zák. 127/94 Z. z. Po jeho vypracovaní (2 – 4 mesiace), do jedného mesiaca vydá MŽP návrh Záverečného stanoviska /ZS). Po výbere definitívnej polohy cesty R1 sa vypracuje dokumentácia pre územné rozhodnutie /DÚR), s cieľom vydania ÚR na základe ktorého sa vypracuje dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP), s cieľom vydania stavebného povolenia, majetkoprávne vysporiadanie, nasleduje vypracovanie realizačnej dokumentácie, výber zhotoviteľa. V každom stupni prípravy stavby bude investor spolupracovať pri príprave projektov s MsÚ, ObÚ, občania sa budú môcť vyjadriť v rámci správnych konaní.

VII. Predchádzajúca TŠ v úseku Nitra – Čaradice riešila iba varianty v severnom koridore. Vzhľadom na pripravovaný územný plán mesta, kde bola cesta R1 vedená južne od Nitry, bola táto poloha prevzatá do TŠ z roku 2001 a predkladanej „Správy o hodnotení“ vo variante V4. Čiže investor rešpektoval ÚP mesta a v „Správe o hodnotení“ boli rovnocenne hodnotené všetky varianty. Príprava rýchlostnej komunikácie vychádzala z platných zákonov – 127/94 Z.z., podmienky RH vydaného MŽP riešiť juhovýchodný a juhozápadný obchvat Nitry, tunelový prechod popod Zoborom, v zastavanom území viesť rýchlostnú komunikáciu pod terénom

a navrhnuť ďalšie vhodné varianty. Zabezpečenie dokumentácií pre splnenie týchto podmienok stálo cca 3 milióny korún.

Dopravná infraštruktúra (teda pravdepodobne aj cesta R1) bude vo väčšine hradená z fondov EÚ (ISPA, kohézne fondy). Podmienkou pre toto financovanie je ekonomická efektívnosť a environmentálna priechodnosť konkrétneho úseku. Prípravu na financovanie je možné začať až po výbere trasy.

VIII. Pripomienky odoslané na MsÚ budú pri rozhodovaní zohľadnené. Všetky vplyvy na životné prostredie sú v „Správe o hodnotení“ zohľadnené a posúdené. Priemerné denné koncentrácie oxidov dusíka a uhlíka dnes aj v budúcnosti neprekročia imisné limity na jednom variante. Tak isto hlukové zaťaženie ani v roku 2020 neprekročí hygienické limity (50dB v noci, 60 dB cez deň) ani pri jednom variante.

Záver

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 zlepši súčasný „nulový“ stav /t.j. bez budovania cesty) a prognózovaný stav, a to čo sa týka bezpečnosti dopravy, zníženia nehodovosti a pod.

Písomné stanovisko odovzdal Ing. Miloš Macho, predseda Okresného združenia Strany zelených na Slovensku,

Predpokladáme, že písomné stanovisko, ktoré dal pán Kelemen na MsÚ, bude priložené k stanovisku MsÚ.

Zapísala: Ing. Pyszková, Ing. Kušnierová

Stanovisko zástupcu Mestského úradu Nitra k textu záznamu:

Súhlasím so záznamom

podpis, pečiatka

Pripomienky k záznamu: neuvedené

Priložená prezenčná listina a písomné stanovisko Ing. Miloša Macha, predsedu OZ SZ na Slovensku.

Záznam z verejného prerokovania „Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie rýchlostnej komunikácie R1 Nitra – Malanta, konaného dňa 10. 9. 2002 o 18.30 hod. v kultúrnom dome v Pohraničiach

Prítomní: 66 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal starosta obce pán Hajdu.

Zástupkyňa Slovenskej správy ciest Bratislava (ďalej SSC), Ing. Pyszková, vedúca útvaru predinvestičnej prípravy, vysvetlila históriu prípravy ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica, ktorej súčasťou je úsek Nitra – Malanta a súčasne je medzinárodným ťahom E571.

- Príprava začala v rokoch 1997 – 1998 vypracovaním technickej štúdie (ďalej TŠ) Nitra – Čaradice a Zámeru, podľa zákona č. 127/94 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Rozsahom hodnotenia (ďalej RH), ktorý vydalo MŽP SR bola rozdelená na dva úseky Nitra – Malanta a Malanta – Čaradice.

- V RH stanovilo MŽP SR hodnotiť v správe varianty:

- juhozápadný a juhovýchodný obchvat Nitry, v zastavanej časti uvažovať s premostením (v správe je to variant V4),

- tunel pod Zoborom (v správe V1),

- v zastavanom území viesť rýchlostnú komunikáciu pod terénom v úseku jestvujúcej cesty I/65 s jej zachovaním (v správe V2),
- navrhnuť ďalšie vhodné varianty (v správe V3, V5).

V roku 2001 bola vypracovaná TŠ R1 Nitra – Malanta, ktorá v zmysle RH podrobne preriešila možnosti vedenia rýchlostnej komunikácie v k. ú. Mesta. V priebehu jej vypracovania, vzhľadom na pripomienky MO SR, vznikli modifikácie variantu 2, a to varianty 3 a 5, ktoré prechádzajú priestorom kasární v polohe hĺbeného tunela. Súhlasné stanovisko MO je k variantu 5.

Rýchlostná komunikácia nemá za úlohu vyriešiť dopravnú situáciu v meste, ale môže prispieť k jej riešeniu. Oba koridory variantného riešenia sú v súlade s územno-plánovacími dokumentáciami – KURZ, VÚC Nitr. kraja a návrhom SÚP mesta Nitry.

Technické údaje: Rýchlostná cesta je navrhovaná vo dvoch koridoroch a v piatich variantoch. V tzv. severnom koridore, ktorý nadväzuje na už sprevádzkovaný úsek obchvatu mesta v kategórii S 22,5/100 sú 4 varianty 1, 2, 3 a 5. Začiatok navrhovaných variantov je v križovatke Dražovce, koniec južne od obce Pohranice. V tzv. južnom koridore je vedený variant 4. Začína v križovatke Lehota, prechádza južne od Nitry a končí v obci Pohranice.

- Základné údaje variantov:

	V1	V2	V3	V4	V5
Stavebná dĺžka (m)	9 266	8 043	8 045	17 349	8 018
Celk.posudz.dĺ.(m)	15 276	15 645	15 647	17 349	15 620
Mimoúrovňové križ.(ks)	3 (+1)	3 (+1)	3 (+1)	4	3 (+1)
Dĺžka tunela (m)	2 620	845	996	0	1 117
Dĺžka mostov (ks/m)	5/176	6/613	6/637	8 /1605	7/640
Dĺ.príd.stúp. pruhov (m)	0	0	0	1 775	0
Protihlukové steny (m ²)	1 995	3 735	3 835	4 260	3 832
Trvalý záber pozem. (ha)	50,087	39,163	44,236	92,822	48,202
Demol. objektov /ks/m ³)	1/11674	9/11674	2/948	7/2824	4/14090
Celk. náklady (mil.Sk)	8 301,4	3 950,5	4 312,6	5 252,4	4 651,9
Roky návratnosti (roky)	13,24	7,64	8,24	11,95	8,98
Stupeň výnosnosti (%)	7,05	12,82	11,96	7,98	10,95

Ďalší postup prípravy: podľa zákona č. 124/94 Z. z. môže každý občan zaslať do 30. 9. 2002 svoje stanovisko, resp. pripomienky na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov. MŽP zosumarizuje výsledky odborných dokumentácií, nezávislého posudku ako aj:

- pripomienky občanov a organizácií, na základe čoho v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií vydá „záverečné stanovisko“ s doporučením výslednej trasy. Pre túto trasu sa vypracuje dokumentácia pre územné rozhodnutie /DÚR), po vydaní územného rozhodnutia sa vypracuje dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) a po vydaní stavebného povolenia sa vypracuje realizačná dokumentácia. Realizácia tejto stavby sa predpokladá až po roku 2006.

- Všetky posudzované varianty sú s realizáciou opatrení environmentálne vhodné.

- Odborné dokumentácie TŠ a „Správa o hodnotení vplyvov“ odporúčajú v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie variant V5.

- Pre realizáciu je reálna I. etapa niektorého zo sev. variantov, t. j. po križovatku Chrenová.

- Pri realizácii variantov v severnom koridore bude v rámci stavby zlikvidovaný muničný sklad MO, čím vznikne nový priestor pre rozvojové zámery mesta.

Ing. Nurnberger, zástupca Dopravoprojektu a. s. Bratislava, spracovateľ TŠ, ktorá bola podkladom pre Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie, informoval prítomných o technických údajoch jednotlivých variantov a PhDr. Kocianová o dopravných vzťahoch – R1 je druhý najzaťaženejší úsek v SR, kde sa dnes realizuje 13 000 voz/deň v smere západ východ, tranzit predstavuje 20 % z celkovej dopravy. Mesto Nitra má vysoký podiel zdrojovej a cieľovej dopravy a ani jeden z variantov nevyrieši už dnes preťaženú cestnú sieť v centre mesta, čo ani nie je cieľom

realizácie rýchlostných komunikácií. Pri nebudovaní žiadneho variantu, bolo by v roku 2010 na hlavnom ťahu 20 000 voz/deň.

Zástupcovia spracovateľa „Správy o hodnotení vplyvov na ŽP“, Ing. Krautschneider a RNDr. Mederly informovali prítomných o procese posudzovania vplyvov na ŽP a o postupe hodnotenia a o výsledkoch „Správy“. Záverečné zhodnotenie „Správy“ po multikriteriálnom hodnotení jednotlivých vplyvov: v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, odporúčajú variant V5 ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie z hľadiska vplyvov na dotknutých občanov a zásahov do areálu kasární Obrancov mieru Pod Zoborom. Variant V4 (južný koridor) je na realizáciu vhodný z perspektívneho hľadiska. V súčasnosti však nie je z dopravného hľadiska nevyhnutná a z ekonomického hľadiska reálna, vzhľadom na nízku efektívnosť stavby, budovať celú trasu V4 ako 4-pruhovú rýchlostnú cestu.

Diskusia:

A. Otázky občanov:

p. starosta – stanovisko obecného zastupiteľstva: podporujú variant 4 s tým, že približne od km 14 odkloniť trasu poza vinice Pod Poronom.

Otázky: Aká je vzdialenosť od rodinných domov?

Kto bude rozhodovať o variantoch?

Či ešte budú stretnutia s občanmi.

Tibor Burian – súhlasí s p. starostom, hovorí za väčšinu obyvateľov, aby bola cesta R1 odsunutá čo najďalej od obce, rodinných domov a občanov.

Aladár Javorčík – má pochybnosti o hladinách hluku, ktoré boli prezentované, myslí si, že budú vyššie a o účinných opatreniach a ochrane voči nim. Ak by sa realizoval niektorý variant v severnom koridore po križovatku Chrenová, poza Malantu, doporučuje pokračovať rovnakým odklonom trasy od km 14 poza vinohrady, ako vo variante 4.

Ladislav Mentš – požaduje posun trasy južnejšie od vinohradov.

Ján Kodei – trasu R1 je potrebné posunúť medzi vinohrady, sú tam tisícročné vinice, v obci už majú emisie a hluk z cesty I/65, z vojenského cvičišťa a z kameňolomu. Ak by sa trasa viedla od Selenca rovno, neškodilo by to ich obci, ani Lapášu a vzhľadom na menej kvalitnú pôdu, by to možno bolo aj lacnejšie. Ak nebude ich požiadavka rešpektovaná, podajú petíciu.

Ján Jančovič – tiež požaduje posun trasy, v obci je termálny prameň, ktorý predpokladali vyviešť za obec v priestore terajšej trasy V4, ktorá by jeho budúce využívanie znemožnila.

p. Kolarovič – budú vodné toky prekročené mostným objektom?

Bude sa dať dostať na všetky pozemky?

Jozef Toth – ktoré komunikácie sa budú využívať počas výstavby?

Tibor Kondei – ak pôjde trasa cesty cez družstvo, s kým bude rokovať investor s užívateľom, alebo s vlastníkom?

- Ako sa budú zisťovať vlastníci pôdy?

B. Odpovede SSC, Dopravoprojektu a Ekopedu:

Otázky sa dajú zosumarizovať do nasledovných okruhov:

- Otázky: 1, 2, 3, 4, 5 a 6 - *Posun trasy:*

Možnosť posunu trasy bude preverená pre variant 4, aj pre variant 5 (resp. severný koridor) a v prípade, že bude terén priechodný, nie je problém ju presunúť. Ak bude výsledný variant severného koridoru odklonený južným smerom, bude musieť ísť trasa v blízkosti Malanty (je to m. č. obce Nitrianske Hrnčiarovce), pri sčasti nevyužívanom areáli poľnohospodárskeho družstva.

- Otázka 1 – *Vzdialenosť od rodinných domov* - je cca 60 m.

- Otázka 1 - *O výslednej trase rozhodne MŽP* v spolupráci s MDPT po vypracovaní odborného nezávislého posudku, v ktorom budú zohľadnené výsledky vypracovaných dokumentácií, všetky pripomienky dotknutých orgánov, organizácií ako aj občanov.

Dnes je prvé *stretnutie s občanmi*, keď bude určená výsledná trasa vypracuje sa dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR), ku ktorej budú rokovania aj za účasti Obecného úradu, rovnako pri vypracovaní dokumentácie pre stavebné povolenie.

- Otázka 3 - *Otázka hluku* a ochrany pred nim je riešená v hlukovej štúdií.. Denný povolený limit hluku je 69 dB, nočný 50 dB, Ak sú limity prekročené vybuduje sa protihluková stena. Hluková štúdia sa robí aj v rámci DÚR a hladina hluku sa monitoruje aj po uvedení cesty do prevádzky. Ak sú limity prekročené, protihluková stena sa vybuduje dodatočne.

- Otázka 7 – *Premostenie* iných ciest a vodných tokov a *prístup na pozemky* - všetky vodné toky budú premostené a bude umožnený prístup na všetky pozemky rozdelené cestou R1. Vzhľadom mostov sa dnes venuje veľká pozornosť, návrhu sa zúčastňujú aj architekti. Moderné technológie veľkých mostov umožňujú väčšiu variabilitu ako v minulosti. Na svahy zemného telesa sa vysádza zeleň, aby cesta v teréne nepôsobila príliš rušivo.

- Otázka 8 – *Ktoré komunikácie sa budú využívať počas výstavby* - O využívaní ciest bude rozhodnuté v rámci spracovávaní realizačnej dokumentácie tak, aby nové prístupy boli budované v minimálnej miere a využívali sa jestvujúce cesty. Tieto budú po dokončení stavby opravené, počas výstavby udržiavané podľa cestného zákona.

- Otázka 9 – *S kým bude rokovať investor pri výkupoch* - Pri výkupoch pozemkov a budov, ktoré bude nutné asanovať, bude investor rokovať s vlastníkmi (nie s užívateľmi) nehnuteľností. Bolo by vhodné, dať si do poriadku vlastnícke vzťahy, aby pri nárokoch na vyplatenie neboli problémy s preukazovaním vlastníckych práv. Užívateľovi (poľnoh. Družstvo) budú tiež uhradené újmy na jeho majetku podľa platnej legislatívy.

Záver.

Rokovanie prebiehalo vo veľmi slušnej a kultivovanej atmosfére. Väčšina občanov sa obáva hluku a exhalátov, ak sa trasa neodsunie južným smerom od obce. Exhaláty však v navrhnutých variantoch nedosiahnu povolené limity, ochrana voči hluku je riešená protihlukovými stenami, pri obci Pohranice v dĺžke cca 415 m. Možnosť posunu trasy sa prešuduje z dôvodov jej styku s vinicami a ponechania priestoru pre využitie geotermálneho prameňa.

Zapísala: Ing. Pyszková, Ing. Kušnierová

Stanovisko starostu obce k záznamu:

Súhlasím so záznamom

podpis, pečiatka

Pripomienky k záznamu: neuvedené

Priložená prezenčná listina.

Záznam z verejného prerokovania „Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta, konaného dňa 10. 9. 2002 o 16.30 hod. v zasadačke Obecného úradu v Lehote pri Nitre

Prítomní: 25 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal starosta obce p. Prázdnovský.

Zástupkyňa Slovenskej správy ciest Bratislava (ďalej SSC), Ing. Pyszková, vedúca útvaru predinvestičnej prípravy, vysvetlila históriu prípravy ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica, ktorej súčasťou je úsek Nitra – Malanta a súčasne je medzinárodným ťahom E571.

- Príprava začala v rokoch 1997 – 1998 vypracovaním technickej štúdie (ďalej TŠ) Nitra – Čaradice a Zámeru, podľa zákona č. 127/94 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Rozsahom hodnotenia (ďalej RH), ktorý vydalo MŽP SR bola rozdelená na dva úseky Nitra – Malanta a Malanta – Čaradice.

V RH stanovilo MŽP SR hodnotiť v správe varianty:

- juhozápadný a juhovýchodný obchvat Nitry, v zastavanej časti uvažovať s premostením (v správe je to variant V4),

- tunel pod Zoborom (v správe V1),
- v zastavanom území viesť rýchlostnú komunikáciu pod terénom v úseku jestvujúcej cesty I/65 s jej zachovaním (v správe V2),
- navrhnúť ďalšie vhodné varianty (v správe V3, V5).
- V roku 2001 bola vypracovaná TŠ R1 Nitra – Malanta, ktorá v zmysle RH podrobne preriešila možnosti vedenia rýchlostnej komunikácie v k. ú. Mesta. V priebehu jej vypracovania, vzhľadom na pripomienky MO SR, vznikli modifikácie variantu 2, a to varianty 3 a 5, ktoré prechádzajú priestorom kasární v polohe hĺbeného tunela. Súhlasné stanovisko MO je k variantu 5.
- Rýchlostná komunikácia nemá za úlohu vyriešiť dopravnú situáciu v meste, ale môže prispieť k jej riešeniu. Oba koridory variantného riešenia sú v súlade s územno-plánovacími dokumentáciami – KURZ, VÚC Nitr. kraja a návrhom SÚP mesta Nitry.
- Technické údaje: Rýchlostná cesta je navrhovaná vo dvoch koridoroch a v piatich variantoch. V tzv. severnom koridore, ktorý nadväzuje na už sprevádzkovaný úsek obchvatu mesta v kategórii S 22,5/100 sú 4 varianty 1, 2, 3 a 5. Začiatok navrhovaných variantov je v križovatke Dražovce, koniec južne od obce Pohranice. V tzv. južnom koridore je vedený variant 4. Začína v križovatke Lehota, prechádza južne od Nitry a končí v obci Pohranice.
- Základné údaje variantov:

	V1	V2	V3	V4	V5
Stavebná dĺžka (m)	9 266	8 043	8 045	17 349	8 018
Celk.posudz.dĺ.(m)	15 276	15 645	15 647	17 349	15 620
Mimoúrovňové križ.(ks)	3 (+1)	3 (+1)	3 (+1)	4	3 (+1)
Dĺžka tunela (m)	2 620	845	996	0	1 117
Dĺžka mostov (ks/m)	5/176	6/613	6/637	8 /1605	7/640
Dĺ.príd.stúp. pruhov (m)	0	0	0	1 775	0
Protihlukové steny (m ²)	1 995	3 735	3 835	4 260	3 832
Trvalý záber pozem. (ha)	50,087	39,163	44,236	92,822	48,202
Demol. objektov /ks/m ³)	1/11674	9/11674	2/948	7/2824	4/14090
Celk. náklady (mil.Sk)	8 301,4	3 950,5	4 312,6	5 252,4	4 651,9
Roky návratnosti (roky)	13,24	7,64	8,24	11,95	8,98
Stupeň výnosnosti (%)	7,05	12,82	11,96	7,98	10,95

- Ďalší postup prípravy: podľa zákona č. 124/94 Z. z. môže každý občan zaslať do 30. 9. 2002 svoje stanovisko, resp. pripomienky na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov. MŽP zosumarizuje výsledky odborných dokumentácií, nezávislého posudku ako aj:
 - pripomienky občanov a organizácií, na základe čoho v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií vydá „záverečné stanovisko“ s doporučením výslednej trasy. Pre túto trasu sa vypracuje dokumentácia pre územné rozhodnutie /DÚR), po vydaní územného rozhodnutia sa vypracuje dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) a po vydaní stavebného povolenia sa vypracuje realizačná dokumentácia. Realizácia tejto stavby sa predpokladá až po roku 2006.
- Všetky posudzované varianty sú s realizáciou opatrení environmentálne vhodné.
- Odborné dokumentácie TŠ a „Správa o hodnotení vplyvov“ odporúčajú v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie variant V5.
- Pre realizáciu je reálna I. etapa niektorého zo sev. variantov, t. j. po križovatku Chrenová.
- Pri realizácii variantov v severnom koridore bude v rámci stavby zlikvidovaný muničný sklad MO, čím vznikne nový priestor pre rozvojové zámery mesta.

Ing. Nurnberger, zástupca Dopravoprojektu a. s. Bratislava, spracovateľ TŠ, ktorá bola podkladom pre Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie, informoval prítomných o technických údajoch jednotlivých variantov a PhDr. Kocianová o dopravných vzťahoch – R1 je druhý najzaťaženejší úsek v SR, kde sa dnes realizuje 13 000 voz/deň v smere západ východ, tranzit predstavuje 20 % z celkovej dopravy. Mesto Nitra má vysoký podiel zdrojovej a cieľovej dopravy

a ani jeden z variantov nevyrieši už dnes preťaženú cestnú sieť v centre mesta, čo ani nie je cieľom realizácie rýchlostných komunikácií. Pri nebudovaní žiadneho variantu, bolo by v roku 2010 na hlavnom ťahu 20 000 voz/deň.

Zástupcovia spracovateľa „Správy o hodnotení vplyvov na ŽP“, Ing. Krautschneider a RNDr. Mederly informovali prítomných o procese posudzovania vplyvov na ŽP a o postupe hodnotenia a o výsledkoch „Správy“. Záverečné zhodnotenie „Správy“ po multikriteriálnom hodnotení jednotlivých vplyvov: v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, odporúčajú variant V5 ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie z hľadiska vplyvov na dotknutých občanov a zásahov do areálu kasární Obrancov mieru Pod Zoborom. Variant V4 (južný koridor) je na realizáciu vhodný z perspektívneho hľadiska. V súčasnosti však nie je z dopravného hľadiska nevyhnutná a z ekonomického hľadiska reálna, vzhľadom na nízku efektívnosť stavby, budovať celú trasu V4 ako 4-pruhovú rýchlostnú cestu.

Diskusia

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 poľovného zväzu a záhradkárov.

Stanovisko SSC:

V prípade výslednej trasy vo variante V4 budú požiadavky riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Zapísala: Ing. Kušnierová

Stanovisko starostu obce:

Súhlasím so záznamom

podpis, pečiatka

K záznamu mám nasledovné pripomienky: neuvedené

Priložená prezenčná listina.

Záznam z verejného prerokovania „Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta, konaného dňa 12. 9. 2002 o 17.00 hod. v zasadačke kultúrneho domu v Nitrianskych Hrnčiarovciach

Prítomní: 47 – podľa prezenčnej listiny

Rokovanie otvoril a prítomných privítal starosta .

Zástupkyňa Slovenskej správy ciest Bratislava (ďalej SSC), Ing. Pyszková, vedúca útvaru predinvestičnej prípravy, vysvetlila históriu prípravy ťahu R1 Trnava – Banská Bystrica, ktorej súčasťou je úsek Nitra – Malanta a súčasne je medzinárodným ťahom E571.

- Príprava začala v rokoch 1997 – 1998 vypracovaním technickej štúdie (ďalej TŠ) Nitra – Čaradice a Zámeru, podľa zákona č. 127/94 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Rozsahom hodnotenia (ďalej RH), ktorý vydalo MŽP SR bola rozdelená na dva úseky Nitra – Malanta a Malanta – Čaradice.

V RH stanovilo MŽP SR hodnotiť v správe varianty:

- juhozápadný a juhovýchodný obchvat Nitry, v zastavanej časti uvažovať s premostením (v správe je to variant V4),

- tunel pod Zoborom (v správe V1),

- v zastavanom území viesť rýchlostnú komunikáciu pod terénom v úseku jestvujúcej cesty I/65 s jej zachovaním (v správe V2),

- navrhnuť ďalšie vhodné varianty (v správe V3, V5).

- V roku 2001 bola vypracovaná TŠ R1 Nitra – Malanta, ktorá v zmysle RH podrobne preriešila možnosti vedenia rýchlostnej komunikácie v k. ú. Mesta. V priebehu jej vypracovania, vzhľadom na pripomienky MO SR, vznikli modifikácie variantu 2, a to varianty 3 a 5, ktoré prechádzajú priestorom kasární v polohe hĺbeného tunela. Súhlasné stanovisko MO je k variantu 5.

- Rýchlostná komunikácia nemá za úlohu vyriešiť dopravnú situáciu v meste, ale môže prispieť k jej riešeniu. Oba koridory variantného riešenia sú v súlade s územno-plánovacími dokumentáciami – KURZ, VÚC Nitr. kraja a návrhom SÚP mesta Nitry.

- Technické údaje: Rýchlostná cesta je navrhovaná vo dvoch koridoroch a v piatich variantoch. V tzv. severnom koridore, ktorý nadväzuje na už sprevádzkovaný úsek obchvatu mesta v kategórii S 22,5/100 sú 4 varianty 1, 2, 3 a 5. Začiatok navrhovaných variantov je v križovatke Dražovce, koniec južne od obce Pohranice. V tzv. južnom koridore je vedený variant 4. Začína v križovatke Lehota, prechádza južne od Nitry a končí v obci Pohranice.

- Základné údaje variantov:

	V1	V2	V3	V4	V5
Stavebná dĺžka (m)	9 266	8 043	8 045	17 349	8 018
Celk. posudz. dl. (m)	15 276	15 645	15 647	17 349	15 620
Mimoúrovňové križ. (ks)	3 (+1)	3 (+1)	3 (+1)	4	3 (+1)
Dĺžka tunela (m)	2 620	845	996	0	1 117
Dĺžka mostov (ks/m)	5/176	6/613	6/637	8/1605	7/640
Dĺ. príd. stúp. pruhov (m)	0	0	0	1 775	0
Protihlukové steny (m ²)	1 995	3 735	3 835	4 260	3 832
Trvalý záber pozem. (ha)	50,087	39,163	44,236	92,822	48,202
Demol. objektov /ks/m ³)	1/11674	9/11674	2/948	7/2824	4/14090
Celk. náklady (mil. Sk)	8 301,4	3 950,5	4 312,6	5 252,4	4 651,9
Roky návratnosti (roky)	13,24	7,64	8,24	11,95	8,98
Stupeň výnosnosti (%)	7,05	12,82	11,96	7,98	10,95

- Ďalší postup prípravy: podľa zákona č. 124/94 Z. z. môže každý občan zaslať do 30. 9. 2002 svoje stanovisko, resp. pripomienky na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov. MŽP zosumarizuje výsledky odborných dokumentácií, nezávislého posudku ako aj:

- pripomienky občanov a organizácií, na základe čoho v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií vydá „záverečné stanovisko“ s doporučením výslednej trasy. Pre túto trasu sa vypracuje dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR), po vydaní územného rozhodnutia sa vypracuje dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) a po vydaní stavebného povolenia sa vypracuje realizačná dokumentácia. Realizácia tejto stavby sa predpokladá až po roku 2006.

- Všetky posudzované varianty sú s realizáciou opatrení environmentálne vhodné.

- Odborné dokumentácie TŠ a „Správa o hodnotení vplyvov“ odporúčajú v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie variant V5.

- Pre realizáciu je reálna I. etapa niektorého zo sev. variantov, t. j. po križovatku Chrenová.

- Pri realizácii variantov v severnom koridore bude v rámci stavby zlikvidovaný muničný sklad MO, čím vznikne nový priestor pre rozvojové zámery mesta.

Ing. Nurnberger, zástupca Dopravoprojektu a. s. Bratislava, spracovateľ TŠ, ktorá bola podkladom pre Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie, informoval prítomných o technických údajoch jednotlivých variantov a PhDr. Kocianová o dopravných vzťahoch – R1 je druhý najzaťaženejší úsek v SR, kde sa dnes realizuje 13 000 voz/deň v smere západ východ, tranzit predstavuje 20 % z celkovej dopravy. Mesto Nitra má vysoký podiel zdrojovej a cieľovej dopravy a ani jeden z variantov nevyrieši už dnes preťaženú cestnú sieť v centre mesta, čo ani nie je cieľom

realizácie rýchlostných komunikácií. Pri nebudovaní žiadneho variantu, bolo by v roku 2010 na hlavnom ťahu 20 000 voz/deň.

Zástupcovia spracovateľa „Správy o hodnotení vplyvov na ŽP“, Ing. Krautschneider a RNDr. Mederly informovali prítomných o procese posudzovania vplyvov na ŽP a o postupe hodnotenia a o výsledkoch „Správy“. Záverečné zhodnotenie „Správy“ po multikriteriálnom hodnotení jednotlivých vplyvov: v prípade realizácie niektorého z variantov v severnom koridore, odporúčajú variant V5 ako kompromisné environmentálne akceptovateľné riešenie z hľadiska vplyvov na dotknutých občanov a zásahov do areálu kasární Obrancov mieru Pod Zoborom. Variant V4 (južný koridor) je na realizáciu vhodný z perspektívneho hľadiska. V súčasnosti však nie je z dopravného hľadiska nevyhnutná a z ekonomického hľadiska reálna, vzhľadom na nízku efektívnosť stavby, budovať celú trasu V4 ako 4-pruhovú rýchlostnú cestu.

Diskusia

Pán starosta oznámil, že jednotlivé varianty v obci posudzovali a 80 % občanov doporučilo variant V2.

A. Otázky občanov

1. p. Duchoň - upozornil na Martinský vrch, ktorý nie je z archeologického hľadiska preskúmaný, či sa s tým uvažovalo,
 - zostane Zlatomoravecká cesta počas výstavby a po nej v prevádzke? Požaduje, aby táto cesta ostala aj počas aj po výstavbe priechodná.
2. p. Mikušík - je to prvá informácia o tejto investícii, na čo je prezenčná listina, k čomu bude priložená keď je to verejné prerokovanie? Mal obavy z jej zneužitia.
3. p. Koláč - je potrebné robiť prepojenie cez obývanú oblasť - cez Adyho ulicu? Nedá sa to posunúť inde, napr. za Štitáre?
4. p. Horváth - nemôžu ľudia dostať podrobnejšie mapy?
 - akým spôsobom sa bude rozhodovať?
5. p. Táby - po ktorej strane pôjde nová cesta - po pravej, či po ľavej?

B. Odpovede SSC, Dopravoprojektu a Ekopedu:

1. Povinnosťou investora je spolupracovať s Archeologickým ústavom v Nitre. Už pri vypracovávaní TŠ sa vyjadrovali. Pred výstavbou sa robí archeologický prieskum na náklady investora - zákon č. 27/1987 Zb.

Zlatomoravecká cesta bude po výstavbe naďalej priechodná. Určite bude priechodná aj počas výstavby, môže však prísť k dočasnému obmedzeniu dopravy po nej, presmerovaniu na obchádzky pri budovaní križovatky Chrenová, premostení a pod. pri variantoch 1, 2, 3, 5, pri variante 4 nebude doprava obmedzená. Počas výstavby dodávateľ stavby dohodne s obcou podmienky užívania miestnych komunikácií.

2. Záznam z verejného prerokovania „Správy o hodnotení“ je investor spolu s obcou povinný podľa zákona č. 127/94 Z. z. spolu s prezenčnou listinou predložiť MŽP. Táto dokladuje prítomnosť občanov na stretnutí.
3. Prepojenie Nitr. Hrnčiaroviec bude cez rýchlostnú komunikáciu na druhú stranu tak, aby sa tam bolo možné dostať aj s malotraktorom, riešené ako miestna komunikácia.
4. Podrobnejšie mapy budú až v ďalšom stupni projektu, keď bude vybraná výsledná trasa. Potom to už bude aj s parcelným číslom a rokovať sa bude priamo s vlastníkami pozemkov. Zástupcovia SSC vyzvali prítomných, aby si vysporiadali majetkové pomery k nehnuteľnostiam, tak aby bolo možné preukázanie vlastníckych práv.

O výslednej trase R1 bude rozhodnuté na úrovni MŽP a MDPT na základe odborných dokumentácií, stanovísk, posudku, pričom sa bude prihliadať na odôvodnené požiadavky občanov.

5. Nová cesta v severnom koridore bude vybudovaná po ľavej strane cesty I/65 v smere na Zlaté Moravce a to po cca križovanie s poľnou cestou do Malanty do vzdialenosti 250 - 300 m. ďalej bude pokračovať v tesnej blízkosti po pravej strane cesty I/65.

Rokovanie prebiehalo v konštruktívnej atmosfére.

Zapíísala: Ing. Pyszková, Ing. Kušnierová

Stanovisko starostu obce k záznamu:
So záznamom súhlasím

podpis, pečiatka

K záznamu mám nasledovné pripomienky: neuvedené
Priložená prezenčná listina.

Z verejného prerokovania Správy 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.

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

Stanovisko Strany zelených na Slovensku (SZS) k „zámeru výstavby rýchlostná cesta R1 Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica“.

Po oboznámení sa s riešeniami v predkladaných dvoch základných koridoroch a v piatich variantoch súhlasíme s tvrdením, že nulový variant je dlhodobu neudržateľný a nevhodný. Rovnako rozhodne odmietame variant V1 ako absolútne megalomanský! Zo zostávajúcich riešení jednoznačne podporujeme variant V4 ako najoptimálnejší, ktorého riešenie by jednak riešilo smer rýchlostnej komunikácie západ – východ, výrazne by pomohlo mestu riešiť preťaženie dopravy 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.

V Nitre, 11. 9. 2002

Ing. Miloš Macho Predseda Okresného združenia Strany Zelených na Slovensku

Ing. Chrást Ján s rod., Malikova 21, 941 01 Nitra

Dovoľte, aby som aj ja zareagoval na výstavbu „Rýchlostnej cesty R1 – Nitra – Malanta“ po uskutočnení verejného prerokovania predmetnej správy zo dňa 11. 9. 2002 v Nitre.

Môj dojem z tohto zasadania bol hrozný. Tak ako doteraz kompetentní ľudia z nadriadených orgánov nepočúvali hlas ľudu, ktorý sa vyjadroval k tejto téme už nejdennokrát na verejných stretnutiach, rôznymi petíciami proti výstavbe R-1 vedúcej popod Zobor, či individuálnymi protestnými príspevkami už niekoľko rokov.

Keby si boli vypočuli hlas Nitranov, nikdy by nevyhadzovali naše peniaze na projektovanie variantov V2, V3, V5, ktoré boli, sú a budú neprijateľné pre občanov zainteresovaných území a všetkých občanov Nitry.

Postupovali hrubšie, bezcitnejšie a arogantnejšie voči ľuďom ako prechádzajúca „totalitná“ vláda, ktorá už v 70-tich rokoch zamýšľala postaviť túto cestnú komunikáciu cez Nitru – časť Chrenová. Nakoniec po zvážení všetkých faktorov nepokračovali vo svojich plánoch s jej výstavbou. Je pravdou, že najviac zavážil hlas „vojakov“, ktorí boli najviac proti...

A teraz, „páni“ oprašujú staré veci a idú použiť územie kasárni pod Zoborom k tomuto účelu. Myslím, že existujú aj lepšie alternatívy ako túto panenskú plochu využiť omnoho lepšie pre mesto. Mohla by sa tu postaviť napr.: nová nemocnica, lebo stará už vôbec nevyhovuje mestu, či postaviť rekreačné, relaxačné zariadenia, alebo použiť danú plochu pre individuálnu výstavbu...

Na verejnom prerokovaní správy o vplyvoch stavby na životné prostredie od firmy Ekol – Ped, nás nakrmili číslami, tabuľkami, rôznymi ukazovateľmi. O ich tendenčnom vyhodnotení by sa dalo hodne polemizovať... Výsledok bol však vždy istý: „Akože spravodlivé“ – nestranné a objektívne vyhodnotenie vždy preferovalo kompromisný variant V5 – severný obchvat, pred variantom V4 – južný obchvat.

Stále poukazujú len na najvýhodnejšie (pre nich) nimi preferované návrhy (Jasne to vidieť aj z dielka vyprodukovaného Slovenskou správou ciest, kde poukazujú, prečo sú jednotlivé varianty výhodné z technicko-ekonomických kritérií (tmavo zvýraznené), ale nehovoria, prečo sú nevýhodné pre ľudí z ľudského hľadiska).

No žiaľ, nik zo sediacich za predsedníckym stolom sám od seba nepovedal, čo ľudí najviac trápi: V akom rozsahu budú asanovať rodinné domy, ktoré záhrady budú zaberať pri jednotlivých variantoch, ako nevýhodne nás budú odškodňovať... Doteraz nám na tieto otázky nik kvalifikovane neodpovedal. Len „šuškanda“ medzi ľuďmi hovorí, že ten, alebo onen rodinný dom bude zbúraný. Raz je uvedené v materiáloch pre ľudí, že bude asanovaný jeden tech. objekt, ale v projektovej technickej dokumentácii bolo už uvedené napr.: že budú asanovať 8 rod. domov (aj to len na MsÚ v Nitre do 30. 8. 2002). Viete si predstaviť, čo sú to za stresy medzi ľuďmi?!

Teda 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.

Aj keby sme sa nedívali len z pohľadu budúcich poškodených ľudí žijúcich v inkriminovaných územiach, cez ktoré by mala viesť diaľnica, variant V2, V3, V5, tak skutočne z objektívnych hľadísk sú tieto varianty neprijateľné!

Nebudem presne vypočítavať, len načrtnem, prečo sú tieto varianty neprípustné (severozápadné vetry zamoria emisnými exhalátmi z automobilov celé obývané štvrte mesta Nitry; navrhované varianty V2, V3, V5 neriešia kolabujúcu dopravnú situáciu v centre mesta. Je to zbytočne drahý projekt, ktorý v podstate nerieši dopravnú situáciu Nitry, len zrýchľuje smer Bratislava – Nitra – Bystrica...) Každý súdny človek vie, že je to najnevhodnejšie riešenie.

Z podnetných diskusných príspevkov na verejnom pojednávaní od jednotlivých diskutujúcich (napr. hlavný vedúci územného rozvoja mesta; zástupca primátora; architekt z územno-plánovacej komisie mestského zastupiteľstva; predseda Strany zelených Nitra; vedúci dopravy okresu; člen komisie dopravy mesta; zástupcovia občianskych združení; diskutujúci jednotlivci...), museli jasne vidieť nevhodnosť týchto návrhov.

Rovnaký názor majú Nitriansky samosprávny kraj a veľká väčšina obyvateľov Nitry. 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 Nitry.

Preto by kompetentní ľudia mali 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.

Je potrebné sa na „Rýchlostnú cestu R1 – Nitra – Malanta“ dívať komplexne, nie riešiť len prejazd z Bratislavy cez Nitru do Bystrice. Treba doprojektovať privádzač z juhu na V4, zostávajúca cesta pod Zoborom by sa využívala na príjazd z Topolčian a blízkeho okolia do Bystrice, prípadne na výjazd vozidiel z mesta...

Teda vidíme, že najviac vyhovuje variant V4, ktorý po doprojektovaní diaľničných privádzačov, by komplexne poriešil tranzitnú dopravu zo všetkých smerov prechádzajúcimi centrom Nitry a najväčšou mierou prispeje k zníženiu zaťaženia hlavných mestských komunikácií.

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

Vážená pani Ing. Husková, verím, že naplníte nádej ktorú do Vás vkladáme a po zvážení všetkých faktorov vyhovieť hlasu Nitranov a nedovolíte zohyzdiť mesto pretínajúcou diaľnicou vo Vašom odporúčaní, za čo vopred ďakujeme!

Podpísaní: Chrást, Chrástová, Chrástová, Chrástová

Roland Kreškóci, Šípová 30, 949 Nitra

Žiadam, aby bolo toto stanovisko k uvedenej správe vzaté do úvahy podľa § 18, ods. 2 Zákona č. 127/1994 Z.z.

Plne sa stotožňujem s analýzou a názorom pána Ing. Juraja Matušku, ako je uvedené v jeho liste adresovanom MŽP SR dňa 23. 9. 2002.

Verím, že je v záujme všetkých zainteresovaných strán nájst' vyhovujúce riešenie, ktoré zasiahne do vlastníctva občanov v minimálnej možnej miere a súčasne bude sledovať cieľ – logické prepojenie cestného ťahu Bratislava – Banská Bystrica a zároveň vyriešenie dopravného systému mesta Nitra.

Roland Kreškóci

ARMAT-servis, Radomír Studený a manželka Miroslava, Hlboká 75, 949 01 Nitra

Týmto listom Vás žiadame i podporu nášho názoru ako občanov mesta Nitra, budovať rýchlostnú komunikáciu R1 Nitra – Malanta vo variante č. 4, t. j. južný variant a tiež o podporu pri zachovaní budovy, ktorej sme vlastníkmí, v prípade variantu č. 5.

V tomto roku sme zakúpili budovu na Vašinovej ulici v Nitre – bývalý Tatragas, so zámerom prebudovať ju na prevádzku firmy Armat – servis. Budova má byť asanovaná v prípade realizácie stavby rýchlostnej komunikácie R1 Nitra – Malanta, pri výbere variantu č. 5. Týmto Vás prosíme o podporu pre zachovanie našej budovy v prípade výberu tohto variantu. Naša firma v súčasnosti sídli v prenajatých priestoroch v centre mesta, ktoré svojou veľkosťou ani umiestnením nevyhovujú terajším potrebám. Na zakúpenie uvedenej nehnuteľnosti sme použili všetky naše prostriedky, ktoré sme nadobudli za obdobie nášho podnikania. V súčasnosti platná legislatíva o odškodnení nie je vyriešená k spokojnosti tých, ktorí sú odškodňovaní, ale k spokojnosti tých, ktorí odškodňujú. Takže sociálny dopad na obyvateľstvo je oveľa väčší, ako bolo uvedené v „objektívnej štúdii“, ktorú vypracovala nezávislá agentúra. Veď ochrana súkromného vlastníctva je jedna z hodnôt, ktoré nám mala priniesť demokracia a zmena systému po r. 1989. V súčasnosti platná legislatíva, to je pravý opak.

Dňa 11. 9. 2002 sme sa zúčastnili verejného prerokovania správy o hodnotení „Rýchlostnej cesty R1“. Ako väčšina obyvateľov mesta Nitra aj my ako občania sa prikláňame k realizácii variantu č. 4, t. j. k južnému obchvatu mesta. Jedna miliarda navyše by dokázala vyriešiť nielen dopravné spojenie Bratislava – Banská Bystrica, ale navyše aj dopravné spojenia s juhom a juhovýchodom Slovenska, čo sa nám zdá ako nezanedbateľné aj z hľadiska ochrany zdravia obyvateľov Nitry. Severné varianty sú podľa nás nevhodné aj z hľadiska väčšieho zásahu do životného prostredia obyvateľov mesta ako južný variant.

I keď je južný variant – č. 4 drahší ako variant severný – č. 5, v konečnom dôsledku vybudovanie južného obchvatu by vyriešilo dopravnú situáciu celkovo, nie len čiastočne a tým by sa ušetrili financie, ktoré by boli potrebné pre ďalšie budovanie južných napájačov. I keď je južný variant drahší a tým by boli väčšie náklady spojené s údržbou, vo variante č. 5 je plánovaný tunel, ktorý je určite na prevádzku, údržbu a bezpečnosť oveľa náročnejší.

Týmto Vás prosíme o podporu názoru, ktorý schvaľuje väčšina obyvateľov mesta, t. j. budovať variant č. 4.

Studený Radomír a manželka Miroslava

Obyvatelia Mestskej časti Horné Krškany

Podpísaní obyvatelia mestskej časti Horné Krškany, ako obyvatelia dotknutí plánovanou výstavbou cesty R1, Vám na základe Správy o hodnotení vplyvov rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta, na životné prostredie, ktoré nám boli doručené 10. 4. 2002, oznamujeme nasledovné:

Nesúhlasíme s navrhovaným variantom V4 rýchlostnej cesty R1, ktorým by sme 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, a to:

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 priľahlých 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 už spomínaným hlavným cestným ťahom Nitra – Nové Zámky. Z uvedených dôvodov sme očakávali, že sa príde s riešením ako zlepšiť tento nepriaznivý stav. Takéto riešenie sme očakávali i vzhľadom k tomu, že práve Krškany sú jedným z hlavných zdrojov príjmov do mestskej pokladne (vd'aka hustote podnikateľských subjektov) a žije tu množstvo mladých rodín. Napriek tomu sa táto Mestská časť, pokiaľ ide o riešenie jej problémov, neustále odkladá bokom. Čo je však horšie, vybudovaním plánovaného variantu V4 by sa situácia v našej Mestskej časti ešte zhoršila.

Poukazujeme na to, že tomuto variantu nie je naklonený ani investor, a to Slovenská správa ciest, ani spracovateľ, ktorí presadzujú variant V5, ako najvýhodnejší, pretože 5 km tzv. severnej trasy je už hotových a ide o najlacnejší variant. Máme za to, že Slovenská republika nie je na tom po finančnej stránke tak dobre, aby bola schválená realizácia takmer najdrahšieho variantu.

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 R1. Toto tvrdenie dokazujú nasledovné skutočnosti:

Oznámenie o prvom stretnutí obyvateľov nám bolo doručené oneskorene, po termíne tohto stretnutia spolu s neprehľadnými, resp. nečitateľnými nákresmi plánovaných variantov. Napriek uvedenému sme naše stanovisko zaslali ešte v apríli tohto roku Regioplánu, Mestskému úradu v Nitre i Krajskému úradu v Nitre.

O konaní druhého stretnutia sme sa dozvedeli až z článku, ktorý bol uverejnený v Krajských Nitrianskych Novinách, ktorého obsah nás rovnako pobúrila.

Na záver chceme poukázať i na skutočnosť, že realizáciou variantu V4 by nedošlo len k demolácii siedmych objektov, cesta by viedla priamo cez naše záhrady v tesnej blízkosti našich 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 m². Ak by došlo k realizácii variantu V4 množstvo rodinných domov by sa nachádzalo práve v spomínanom ochrannom pásme. Podľa informácií, ktoré nám poskytla Slovenská správa ciest, pokiaľ by niekto chcel stavať na parcelách, ktoré sú v ochrannom pásme, nedali by mu súhlas k stavebnému povoleniu. Stojí tiež za zmienku, že v tejto dotknutej oblasti „vyrástlo“ mnoho nových rodinných domov a prísť ohovára sa sem veľa mladých rodín (tieto tvrdenia by ste si mohli overiť hoc i krátkou návštevou tejto oblasti).

Z uvedeného je zrejmé, že nesúhlasíme s vybudovaním plánovanej rýchlostnej cesty R1, variant V4, pretože sa snažíme uchrániť si prostredie, v ktorom žijeme, minimálne v kvalite, ktorú má dnes.

Veríme, že pri svojom rozhodovaní vezmete naše pripomienky do úvahy a nepripustíte, aby v oblasti, ktorá je už dnes nadmerne zaťažovaná neznesiteľným pachom z kafilérie (N-ADOVA, spol. s r.o., so sídlom v našej Mestskej časti), viedla i cesta, ktorá by nepochybne bola zdrojom hluku a zdraviu škodlivých emisií.

Obyvatelia Mestskej časti Horné Krškany + 7 strán podpisov

Ing. Michal Volárik a rod., Široká č. 6, 949 05 Nitra – Horné Krškany

V zmysle § 18, ods. 2 Zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. v znení neskorších doplnkov a zmien predkladáme toto stanovisko a žiadame o jeho zohľadnenie:

S navrhovanými variantmi uvedenými v „Správe o hodnotení Rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta“

nesúhlasíme.

Žiadame „Rýchlostnú cestu R1 Nitra – Malanta“ (Nitra – Čaradice) riešiť ako skutočný obchvat mesta Nitry, 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 č. 4 považujeme zo strany štátu aj územnej samosprávy o.i. za obmedzenie našich vlastníckych práv nad nevyhnutnú mieru a porušenie práva na priaznivé životné prostredie. Pre ochranu týchto základných práv a slobôd, ako aj ďalších práv využijeme všetky dostupné prostriedky.

Odôvodnenie:

Ani jeden z navrhovaných variantov nie je skutočným obchvatom mesta Nitry. 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 Koncepcii rozvoja mesta Nitry sa uvádza, že novo navrhovaná trasa tzv. Južného obchvatu (I/51 a I/65) je umiestnená 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?

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 Koncepcia rozvoja mesta, Územný plán VÚC Nitrianskeho kraja.)

Navrhovaný Variant V4 nerieši zadanú úlohu, t. j. R1 Nitra – Malanta, pretože sa napája na terajšiu cestu I/65, E571 až v oblasti za Pohranicami nie Malanty.

V prípade posunu trasy R1 medzi mestskú časť Dolné Krškany a Ivanka pri Nitre sa priamo ponúka trasa R1 smerom medzi Janíkovcami a Golianovom 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 vyčíslit'

Nesúhlasíme s niektorými sprievodnými „pozitívnymi vplyvmi“ výstavby posudzovaného úseku rýchlostnej cesty, najmä v dopravnej oblasti, uvádzanými v správe a na jej verejnom prerokovaní. „zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, zníženie nehodovosti“

pozitívne priamo na komunikácii R1,

negatívne na Novozámockej ul. (I/64) v úseku Horné a Dolné Krškany, čiastočne Staré mesto I., na Cabajskej ceste (II/562) v mestskej časti Čermáň a na križovatkách s miestnymi komunikáciami v uvedených mestských častiach.

b) „zníženie pôsobenia nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie v niektorých častiach mesta Nitra“ (prečo v niektorých?)

- pozitívne v centre mesta,

- negatívne v mestských častiach Čermáň, Horné Krškany, Dolné Krškany, Chrenová, Janíkovce, čiastočne Staré mesto I.

c) „variant V4 má najmenšie vplyvy na obyvateľov a sídelnú štruktúru“

- sú obyvatelia Horných Krškán, Dolných Krškán, Janíkoviec viac odolní voči negatívnym vplyvom ako ostatná populácia?

- do akej vzdialenosti od Novozámockej ul., Priemyselnej ulice a trasy R1 v tejto lokalite sa prejavujú tieto najmenšie vplyvy?

V ďalšom sa budeme podrobnejšie vyjadrovať len k navrhovanému tzv. južnému koridoru a Variantu č. 4, ktorý sa nás najviac dotýka:

Časť „obchvatu“ – mostný objekt (estakáda) od železničnej trate, nad Novozámockou ul. (I/64) až za rieku Nitra je navrhovaný popri Priemyselnej ulici a podľa dostupnej dokumentácie v záhradkách pri rodinných domoch – IBV, ktoré sú na Širokej ul. Situáciu dokumentuje obrázok, ktorý bol prezentovaný na verejnom prerokovaní „správy“, dňa 11. 9. 2002 na MsÚ v Nitre a priložená snímka z katastrálnej mapy:

Rovnaký pohľad (zrkadlový) bude zo susednej Širokej ul., v ktorej sú vybudované obývané rodinné domy. Správa nerieši dopad takto umiestneného „obchvatu mesta“ ani jeho výstavby na obyvateľov trvalo bývajúcich na Zelenej, Širokej, Novozámockej, Bočnej a ďalších ulíc v mestskej časti Horné Krškany. 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. Ochranu vlastníckych práv a právo na priaznivé životné prostredie zaručuje predsa Ústava Slovenskej republiky.

Predložená správa nerieši konkrétne dopady na obyvateľstvo v dotknutých častiach mesta, predovšetkým nie sú vykonané odborné a presné merania aktuálneho stavu životného prostredia, najmä v obývaných zónach a priamo v budovách a rodinných domoch. Pritom je konštatované, že Novozámocká ul. (I/64) je už v súčasnosti prehustená dopravou a kapacitne nevyhovuje. Takto prehustená komunikácia musí negatívne vplývať na obyvateľstvo a životné prostredie.

V predloženej správe nie je uvažované s kompenzáciou negatívnych vplyvov na obyvateľov dotknutých častí mesta (vplyv počas demontáží rozvodných sietí el. energie, počas výstavby, počas prevádzky – emisie, prašnosť, otrasy a pod.), okrem čiastočného zníženia hladiny hluku protihlukovými stenami po uvedení komunikácie do prevádzky. Seriózne vypracovaná správa by mala takúto časť obsahovať.

Negatívne dopady na obyvateľstvo v tejto časti sú najmä (doba výstavby je uvádzaná cca 4 roky!!):

1. Počas výstavby uvedeného mostného objektu:

- demontáž existujúcich rozvodných sietí – elektrické vedenia, ktorých stožiare na betónových pätkách sú umiestnené v záhradách rodinných domov na Širokej ulici (priamo túto trasu kopíruje navrhované mostné prepojenie),
- hluk pri výstavbe mostného objektu
- emisie zo spaľovacích motorov stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov, vplyv smeru vetrov,
- prašnosť, vplyv smeru vetrov,
- osvetlenie a hluk staveniska aj počas nočného klľudu,

- otrasy a vibrácie pôdy (vplyv aj na statiku jestvujúcich budov, ktoré sú vo vzdialenosti od cca 30 m od osi navrhovanej komunikácie),

- zvýšená stavenisková a mimostavenisková doprava, ktorá bude obmedzovať dopravu na už tak preťaženú Novozámockej ul. (I/64),

- návrh, že z dopravného hľadiska nie je nevyhnutné a z ekonomického hľadiska reálne (nízka ekonomická efektívnosť výstavby) budovať celú trasu V4 ako štvorpruhovú rýchlostnú cestu. Z toho vyplýva minimálne dvojnásobná lehota výstavby a tým aj dvojnásobné trvanie jej negatívnych vplyvov na obyvateľov. Takýto nelogický, neodborný a zavádzajúci argument je naozaj pozoruhodný. Varianty V1, V2, V3 a V5 spracovateľ navrhuje pre splnenie zadaných kritérií budovať ako štvorpruhové od začiatku, pričom Variant V4 nie je v súčasnosti ešte potrebné budovať ako štvorpruhový. Kedy nastane potreba začať budovať ušetrené dva pruhy radšej neuvádza. Podstatné je, že na začiatku „ušetrí“. Takéto stanovisko prezentoval na verejnom prerokovaní „správy“ aj zástupca mesta Nitra.

- Zmienka, že v súčasnej dobe ešte nie je známy dodávateľ stavby a ani jeho strojové vybavenie a technológia a že nie je teda možné stanoviť ich dopad na obyvateľstvo a životné prostredie počas výstavby je zavádzajúca a neodborná. Dodávateľ stavby musí predsa rešpektovať požiadavky zadávateľa v zmysle Zákona o verejnom obstarávaní..., pravdaže pokiaľ sú vopred stanovené. V odborne stanovených požiadavkách objednávateľa „správy“ mali byť takéto požiadavky uvedené a spracovateľom „správy“ a ďalších stupňoch rešpektované. Na verejnom prerokovaní mala byť takéto informácia poskytnutá.

Počas prevádzky mostného objektu

- hluk z predchádzajúcich motorových vozidiel (v správe nie sú údaje o aktuálnej skutočnej hladine hluku na Novozámockej ul., Širokej ul. a ostatných prilahlých uliciach, kde sú trvalo obývané rodinné domy, vo vnútri domov, pred výstavbou estakády, predpokladaný nárast hlučnosti po uvedení estakád do prevádzky a porovnanie s platnými predpismi (aj s ohľadom na predpisy v EÚ). Navrhovaná protihluková bariéra estakády tento problém vyrieši len čiastočne,

- emisie zo spaľovacích motorov, vplyv smeru vetrov, skutočný stav, nárast, porovnanie,

- prašnosť, vplyv smeru vetrov,

- riziko ohrozenia života a zdravia obyvateľstva v prípade havárie na estakáde (preprava nebezpečných, horľavých, výbušných nákladov apod., vplyv smeru vetrov).

Objekty na Širokej ul. Sú vo vzdialenosti od cca 30 m od osi komunikácie, čo pri navrhovanej výške estakády, maximálnej povolenej rýchlosti vozidiel, ktorú väčšinou vodiči nedodržiavajú, predstavuje reálne ohrozenia života a zdravia ľudí zdržiavajúcich sa v tejto oblasti.

Autori nepožadujú súčasné budovanie tzv. severo–južného obchvatu, t. j. komunikačné prepojenie z považského multimodálneho koridoru smerom na juh a ani len čiastkové napr. Juhozápadný obchvat (mimoúrovňová križovatka Čermáň – Nové Zámky, Komárno, Maďarsko) a juhovýchodný obchvat (mimoúrovňová križovatka Selenec – Levice, Štúrovo, Maďarsko).

Takto navrhované riešenie, alebo výstavba a uvedenie do prevádzky JZ a JV obchvatu v neskoršom termíne má za následok prehustenie dopravy v Horných a Dolných Krškanoch na Novozámockej ulici I/64 a v mestskej časti Čermáň na Cabajskej ul. II/562, pretože smerom od Komárna a Nových Zámkov je možný príjazd na R1 len cez Dolné a Horné Krškany po Novozámockej a Cabajskej ul., cez nadjazd nad železnicou k miestu napojenia na R1 v m. časti Čermáň.

Presunutím tzv. obchvatu mesta Nitry južným smerom napr. medzi m. časť D. Krškany a Ivanku pri Nitre sa síce predĺži trasa obchvatu východ – západ, ale zároveň bude kratšia trasa v smere S-J, JZ, JV v napojení na mimoúrovňové križovatky Čermáň a Selenec, prípadne ich náhrady, a odľahčí sa zároveň Novozámocká ul. (I/64) cez Horné a Dolné Krškany a Cabajská cesta II/562. Celá trasa Novozámockej ulice a Štefánikovej tr. by tým mala byť určená len pre hromadnú dopravu osôb a dopravnú obsluhu.

V prípade pokračovania trasy obchvatu od Janíkoviec napojením na terajšiu trasu I/64, E571 až v oblasti Čaradíc sa predĺženie trasy úplne eliminuje.

Trasa pôvodne navrhovaného východného distribučného objazdu mesta v prepojení Chrenová (Akademická ul.) – most cez rieku Nitra – Priemyselná ul. – Krškany môže byť podľa finančných

možností mesta Nitry riešená len ako súčasť vnútorného mestského okruhu, ako miestna komunikácia pre dopravnú obsluhu a príp. mestskú hromadnú dopravu mimo centra mesta, nie ako tranzitná komunikácia.

Tým budú dodržané predovšetkým tieto zásady:

- ochrana centrálnejestskej zóny a ostatných zastavaných a obývaných častí mesta pre nadbytočnou dopravou a jej dôsledkami na obyvateľstvo mesta Nitry,
- obmedzenie dopravy v centre a ostatných častiach mesta Nitry,
- riešenie koncepcie statickej dopravy,
- modernizácia systému MHD a nahradenie autobusov trolejbusmi,
- vylúčenie tranzitnej osobnej a nákladnej dopravy z mesta Nitry,
- zároveň je možné vybudovať záchytné parkoviská (aj v spolupráci s výstaviskom Agrokomplex a navrhovaným ďalším hromadným vstupom z Dlhej ul. napojením na mimoúrovňovú križovatku Selenec) a príslušné zázemie v južnej časti areálu výstaviska.

Napriek tomu, že mesto Nitra, ako základný článok územnej samosprávy, nebralo do úvahy naše stanovisko k územnému plánu mesta Nitry, doručené na podateľňu MsÚ v Nitre 10. 1. 2002 týkajúce sa tejto problematiky. Veríme, že celospoločenský záujem reprezentovaný odbornými ústrednými orgánmi štátnej správy získa prevahu nad lokálnymi, často zištnými záujmami reprezentantov samosprávy. Podané sťažnosti, protesty, podania, žaloby, súdne spory, atď. totiž väčšinou spôsobia ujmu všetkým zainteresovaným stranám.

V prípade, že napriek nášmu nesúhlasu a podniknutým krokom bude schválený na realizáciu Variant č. 4, žiadame o kompenzáciu negatívnych vplyvov tohoto variantu na naše zdravie, náš majetok a na okolité životné prostredie na náklady stavby ešte pred začiatkom realizácie prípravných a stavebných prác a počas prevádzky rýchlostnej komunikácie R1 a takto:

1. Vo všetkých obvodových výplniach dverí a okien osadiť min. trojvrstvové 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. 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.

Zo strany od R1 osadiť vonkajšie rolety, príp. podobné zariadenie, ktoré zabráni prenikaniu osvetlenia zo stavby a komunikácie do obývaných miestností.

Vykonať také účinné opatrenia, aby sa neprenášali otrasy vznikajúce pri príprave výstavby, výstavbe a prevádzke R1 do rodinného domu.

Úhradu všetkých nákladov na údržbu a prevádzku, príp. obnovu uvedených opatrení počas trvania prevádzky komunikácie R1.

Náhradu všetkých škôd, negatívnych vplyvov a obmedzení spôsobených výstavbou a prevádzkou komunikácie R1 (napr. zhoršenie zdravotného stavu osôb vplyvom hluku, emisií, 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 vysielateľa na Zobore, atď.)

Ing. Michal Volárik, Ľubica Voláriková, Ema Voláriková, Eva Voláriková

Ing. Arch. Peter Gramblička, Kvetná 15, 949 01 Nitra

Na základe prezentácie technickej štúdie rýchlostnej cesty R1 v úseku Nitra – Malanta, vypracovanej Slovenskou správou ciest Dopravoprojektom, a.s. Bratislava, mám k uvedeným variantným riešeniam nasledujúce pripomienky:

Všetky severné varianty - V2, V3 a V5 okrem V1 sú veľmi necitlivým 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 hájik, 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.

Všetky severné varianty nezohľadňujú už roky neriešené prepojenie tranzitných smerov TO-NZ, TO-SA, BB-SA, HC-NZ, HC-SA a LV-SA, aj napriek tomu, že na grafoch nám projektanti prezentovali jak súčasnú, tak prognózovanú hustotu tranzitnej dopravy z týchto smerov cez centrum Nitry, dokonca priznali, že križovatka pri OD TESCO je jednou z najfrekventovanejších na Slovensku.

Najlacnejší severný variant 3,95 mld Sk je veľký luxus na to, aby sa len zrýchlil prechod tranzitnej dopravy v smere BA-BB. Je to nekomplexné riešenie, nakoľko už dnes kolabujúca doprava v centre sa bude musieť behom niekoľkých rokov riešiť, a neviem kde potom štát vezme ďalších 4 – 5 mld. Sk.

Nezanedbateľným faktorom je psychosomatické pôsobenie týchto riešení na obyvateľov priľahlých obytných častí mesta, ktorý sa nedá zmerať, ale jeho pôsobenie je preukázateľné vyššou chorobnosťou takto zasiahnutých obyvateľov.

Mestské, okresné a krajské orgány verejnej správy jednoznačne prezentovali názor, že žiaden zo severných variantov nie je pre mesto prijateľným, nakoľko v nich úplne absentuje komplexnosť napojenia južných smerov na rýchlostnú cestu R1.

Prosím, zohľadnite tieto pripomienky pri výbere konečného riešenia predmetnej rýchlostnej cesty, a rešpektujte aj potreby vlastného mesta Nitra, ktoré je označované aj ako matka slovenských miest, a nezdevastujte to, čo ešte Nitra má – krásnu polohu na úpätí Zobora a hradný vrch v oblúku rieky, priľahlé parky a obytné zóny, ktoré severné varianty nenávratne poškodia.

Ing. arch. Peter Gramblička

Ing. R. Konc, obyvateľ Nitry Chrenovej, člen výboru MČ-20 v Nitre

V nadväznosti na verejné prejed. Predmetnej dokument. Na MÚ v Nitre zač. sept. 2002 si dovoľujem poukázať na niektoré aspekty riešení a argumenty k nim.

Takmer unisono odznali návrhy na výber variantu 4, čo nemožno ani prehliadnuť a ani ignorovať pri ďalšom rozhodovaní – nielen zo strany Vášho úradu!

Akcentujem znovu moje poukázanie na nelogiku a bojím sa povedať že až zámer spracovateľa Správy o hodnotení (EKOPED Žilina) znevýhodniť V4 pre záverečné hodnotenie. Tu poukazujem na neobjektívnosť tabuľky č. 56 Skup. a výsledné VÁHOVÉ koeficienty hodnotiacich kritérií a špeciálne riadok T3. Zvlášť upozorňujem na slovo váhové – nuž 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. miesto). Naviac o takomto váhovom hodnotení pre súdneho človeka nemôže takto byť ani reči – dúfam že si toto vo vašich materiáloch opravíte a pridete k objektívnym výsledkom.

Argument, že aj niekoľko občanov hlasovalo proti V4 je síce na mieste ale vždy a pri každej variante bude hlasovať niekoľko občanov proti – teda tento fakt sa javí ako nie fatálny či nedajbože nie rozhodujúci. Ako obyvateľ Chrenovej musím poukázať na to, že pri rozvoji mesta asi vždy musí niekoľko občanov doplatiť na to aj svojim hendikepom – tento raz to budú možno z H. Krškán, ale nutno povedať, že v podobnom záujme doslova zrovnali so zemou veľkú časť pôvodnej obce, či neskôr časti mesta Nitra, t.j. Chrenovej na mieste ktorej dnes stoja veľké sídliská Chrenová 1 až 4 s desaťtisícami obyvateľov – a jedno sa o mnohonásobne viac dotknutých obyvateľov priamou

asanáciou (niekedy aj viacnásobnou) ich nemovitostí a teda nielen „dotknutých“ ale fatálne postihnutých. Ale aby sa predišlo podľa možnosti aj podobným problémom petícia občanov s viac ako 600 podpismi navrhuje oddialiť trasu o cca 5 km od centra mesta, čo by riešilo aj budúce potreby rozvoja mesta v extraviláne – je to logická požiadavka a urbanistický elév by ju iste neprehliadol – projektantovi sa to asi prihodilo.

Nevyberajte prosím KOMPROMISNÉ riešenie – je to asi najhoršie čo môžete urobiť pre nás obyvateľov Nitry!!! (kompromisy to sú krysy...)

Ak by ostalo len to posledné – že je to najdrahší variant, tak

berme do úvahy, že napr. Američania sa nikdy nespýtajú čo to bude stáť, ale vždy sa niekoľkokrát spýtajú aké výhody z toho budú plynúť, nuž počuli ste že pre obyvateľov Nitry z tejto varianty najväčšie,

máme zlý dojem z toho, ako keby sa išlo až do takých extrémov ako čo to spraví so zajacmi, či stromami... Áno, aj tieto sú súčasťou nášho ekosystému, ale nemal by tu stáť predsa na 1. až 25. mieste človek/obyvateľ Nitry a tesne sa ním aj ostatná ekosféra,

hodnotenie predsa jasne a zrozumiteľne uvádza, že „variant V4 je vhodný na realizáciu z koncepčného a perspektívneho hľadiska“ – čo lepšie si môžeme želať, veď takýto projekt sa robí na 100-vky rokov a nie na 1 či 5 rokov! Navyiac o x rokov sa príde k záveru, že kapacita nestačí a treba (tak ako je to časté na mnohých miestach v Európe – sme v jej geometr. strede) dobudovať ešte 1 pruh navyiac (správa o tom hovorí v časti CIII v období po r. 2030). Potom chcete povedať, že budeme budovať ďalší tunel??? To by predsa bolo ako zlý sen!

a to už nechcem ani domýšľať čo sa stane ak príde k vážnej havárii v ktoromkoľvek „tunelovom“ riešení – rak či viac bude Nitra v dopravnom kolapse (viď nedávne situácie z alpských tunelov)!!! Pri V4 sa takáto situácia prakticky stať nemôže – napr. havarované kamióny sa ťažkými žeriavmi dočasne odložia vedľa cesty a doprava do niekoľko hodín pokračuje. Navyiac krutou smrťou nezomrú mnohí ďalší účast. cestnej premávky za nimi nasledujúci a náklady na znovu spozajzdnenie nikdy nedosiahnu výšku „tunelových“ následkov.

Treba ďalšie argumenty ZA! Napíšte – obratom dodáme. Poďme spolu od zelených pľúc Nitry, t.j. Zobora a husto obývaných častí s emisiami na druhú stranu mesta a nezadusme Nitranov, urobme niečo za čo nás za pár rokov neodsúdia mladšie generácie. Na ťahu ste VY.

Ing. R. Konc, obyvateľ Nitry-Chrenovej, člen výboru MČ-20 v Nitre

Ing. Darina Zimová, Golianova 56, Nitra

Ako občianka mesta Nitry chcem vysloviť jednoznačnú podporu návrhu Mestu Nitra, Nitrianskemu samosprávnemu kraju a veľkému počtu obyvateľov mesta Nitry, ktorí uprednostňujú budovanie južného variantu V4.

Verím, že MŽP SR bude pri rozhodovaní výberu rešpektovať tento variant. Som presvedčená, že zohľadňuje komplexne environmentálne, ekonomické, súčasné, ale najmä dlhodobé očakávania – tiež v porovnaní s EÚ – pre riešenie reálnych požiadaviek na budovanie kvalitnej dopravy, nezabúdajúce na človeka, jeho súkromie a mesto v ktorom žije.

Ing. Darina Zimová, Golianova 56, Nitra

Prof. Ivan Paška, Svätourbanská 2., Nitra

Hneď v úvode chcem jednoznačne vysloviť podporu návrhu Mesta Nitra, Nitrianskemu správemu kraju a veľkému počtu obyvateľov mesta Nitry, ktorí uprednostňujú budovanie južného variantu V4.

K ďalším stanoviskám je môj názor takýto:

1. Nemyslím si, 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 Nitry, spôsobí traumu ľuďom s možnými psychickými a zdravotnými následkami. Obmedzí možnú postupnú individuálnu zástavbu, z pohľadu urbanizmu, nástupnými generáciami súčasných vlastníkov nehnuteľností tejto lokality. Nie je správna úvaha, že tento variant je najlacnejší. To je len celkový náklad, ale na smiešne krátky úsek. Jeden km bude stáť až 0,48 – 0,57 mld. Sk, pričom nič nerieši z pohľadu 50 – 100 rokov. Dnes sa jednoznačne ukazuje, že vybudovanie existujúcej 6 km severnej trasy bolo chybným, pretože zlikvidovalo scenériu celku MESTO-ZOBOR. Už vtedy sa táto trasa mala ťahať po variante 4. Chce sa pokračovať v tejto obrovskej chybe?

2. Plne sa stotožňujem s názormi 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 občanov, školy a pod. Kedykoľvek podľa potreby umožní bezproblémové napojenie a prepojenie nových komunikácií a hlavných ťahov do štátov Európy. Na jeden km predstavuje len 62-52% z nákladov varianty 5 /0,29 mld. Sk/. Je jednoznačne najlacnejší.

Verím, že MŽP SR bude pri rozhodovaní výberu rešpektovať variant 4. Je KOMPLEXNÝ, spĺňajúci požiadavky EÚ. Zohľadňuje environmentálne, ekonomické, súčasné, ale najmä dlhodobé vízie pre riešenie budovania kvalitnej dopravy, nezabúda na človeka, jeho súkromie a mesto v ktorom žije a bude dlho žiť.

Prof. Ivan Paška, Svätourbanská 2, Nitra

Július Hečko, Kasárenská 4, Nitra

Chcem jednoznačne vysloviť podporu návrhu Mestu Nitra, Nitrianskemu samosprávnemu kraju a veľkému počtu občanov mesta Nitry, ktorí uprednostňujú budovanie južného variantu V4. Áno, tento variant najlepšie a komplexne na dlhé roky rieši dopravné a sociálno-ekonomické požiadavky. Náklad na 1 km je len 62 – 52% z nákladov na varianty 2, 3 a 5. Je teda najlacnejší.

Nemyslím si, že variant 5 je kompromisným akceptovateľným environmentálnym riešením z hľadiska vplyvov na občanov. Ak, tak len z pohľadu neporušiteľnosti kasární.

Z pohľadu krátkej i ďalej budúcnosti je práve tento variant absolútne neperspektívny práve pre jeho environmentálne negatívne vplyvajúce následky na občanov bývajúcich v tomto priestore. Nepredstaviteľná trauma s možnými psychickými a zdravotnými následkami bude ďalším dôsledkom. Nemožno tiež zabudnúť na možnosti postupnej individuálnej bytovej zástavby nástupnými generáciami súčasných vlastníkov nehnuteľností tejto lokality v ďalších rokoch.

Nie je pravdivé, že tento variant je najlacnejší. Je zavádzajúci, lebo hovorí len o konečnom sumáre. Ale 1 km bude stáť cca 0,48 – 0,57 mld. Sk, pričom jeho dĺžka je smiešne krátka. Práve teraz sa ukázalo, že vybudovanie existujúcej 6 km severnej trasy bolo chybným. Zlikvidovalo scenériu celku MESTO-ZOBOR. Už vtedy táto trasa mala ísť po súčasne navrhovanej variante 4. Chce sa pokračovať v tejto chybe?

Verím, že MŽP SR bude pri rozhodovaní výberu rešpektovať V4. Je KOMPLEXNÁ, spĺňa nároky EÚ, nezabúda na človeka, jeho súkromie, mesto, v ktorom žije, environmentálne i ekonomické vízie.

Július Hečko, Kasárenská 4, Nitra

Prof. Ing. Imrich Točka, CSc. – Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre

Na základe verejného prerokovania dostupných materiálov R 1 Nitra – Malanta i v zmysle Zákona č. 127/1994 Z.z., predkladám nasledovné stanovisko.

Lokalita – Martinský vrch – cez ktorú sú navrhované varianty V2, V3, V5 povrchovým tunelovým riešením pre rýchlostnú cestu R 1 Nitra – Malanta, je táto lokalita jedinečná z historického hľadiska pre starobylú Nitru, 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 hľadísk. Realizáciou zvedeného zámeru V2, V3, V5 došlo by k deštrukcii a znehodnoteniu týchto významných historických pamiatok, ktoré majú veľký význam nie len pre starobylú Nitru, ale aj z celoslovenského, európskeho i svetového hľadiska.

Je to hrubý, necitlivý, amorálny zásah do historickej lokality, ktorý narúša i naše národné povedomie a možno ho chápať ako zámerný zásah do lokality na znehodnotenie a likvidáciu významnej historickej pamiatky.

Paradoxom je, že toto riešenie rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta je neúčelné, nelogické, aj z ekologického i z technologického hľadiska. Veľmi jasne to vyplýva aj z postoja občanov, ktoré vyjadrili v petícii i na verejnom prerokovávaní aj podľa môjho názoru.

Varianty V2, V3, V5 hrubo a necitlivo zasahujú do obytnej aglomerácie mesta Nitry i do jej starobylej časti Chrenová IV. Spôsobili by devastáciu jej bytovej zástavby, boli by zásahom do ekológie a narúšali by psychické i sociologické aspekty obyvateľov.

T tejto lokalite venovalo sa viacero literárno-historických štúdií a v tomto období je pripravená aj moja odborná monografia: „Tormoš – Chrenová“ – ako história obce a jej okolia, ktoré s ňou historicky súvisia.

Zásah do historických a obytných častí mesta je aj z odborného hľadiska neúnosný – až absurdný. Je nezmyslom nazývať ho obchvatom.

Z verejného prerokovania predmetnej správy: „Rýchlostná cesta Nitra – Malanta“, ktoré sa konalo dňa 11. 9. 2002 na MsÚ v Nitre, je úplne zrejmé, že občania, odborné komisie i verejné inštitúcie jednoznačne zamietli varianty V2, V3, V5 i V1 a podporujú variant V4 – južný obchvat, ktorý rieši dopravnú situáciu v meste Nitra i napojenie komunikácií z ostatných, najmä južných častí Slovenska.

Svojím stanoviskom znášam dôrazný apel proti narúšaniu historickej lokality a aglomerácie mesta Nitry a jeho časti Chrenová IV.

Prof. Ing. Imrich Točka, CSc.

Miroslav Kubala, Pri cvičisku, 5, Nitra – Chrenová

Píšem svoje stanovisko ohľadom „Rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta. Nakoľko sa ma osobne dotýkajú varianty V2, V3 a V5.

Všetky tieto varianty vedú cez staré mesto Nitry – Chrenovej, preto sú nevhodné, a to nielen z môjho hľadiska, ale devastovali by životné prostredie – sú neekologické a zasiahli by aj do histórie Nitry. Zásadne s týmito variantmi V2, V3 a V5 NESÚHLASÍM.

Aj keď niektoré z týchto variant sú určené tunelovým spôsobom, ale tie tunely musia mať aj vetracie šachty a viete si predstaviť domy, ktoré sú postavené nad tým tunelom, to by bolo ako sedieť a časovanej bombe.

Mňa a moju rodinu by to postihlo najviac. Nikomu neprajem ten strach a neistotu čo bude ďalej s mojou rodinou, keď som postavil dom pre seba a svoje deti! Najviac ma zaráža situácia, keď tu okolo nášho domu začali chodiť neznámy ľudia a pozerajú, ktoré domy pôjdu na zbúranie.

Ešte nie je o ničom rozhodnuté, ale oni už vedia, že to pôjde práve tade.

Podľa môjho názoru je najlepší variant V4, t. j. JUŽNÝ OBCHVAT. Hlavná dopravná tepna bude obchádzať husto obývanú časť Nitry a možno vyrieši aj napojenie trasy od N. Zámkov, Komárna či Levíc.

Miroslav Kubala

Miestnym obyvateľom je dobre známa skutočnosť, že v Nitre je z kalendárneho roku 280 – 300 dní veterných. Z uvedených dní sú to prevažne vetry severné. I keď o tejto skutočnosti projekt rýchlostnej cesty uvažoval, nedocenili sa dostatočne jeho dôsledky.

Projekt navrhuje riešiť určitý úsek rýchlostnej cesty R1 cez obývanú časť mesta. To nie je obchvat, ale jeho násilné a neprirodzené delenie. Nejedná sa ani o skutočnosť, že bude postihnutých niekoľko rodín s ich rodinnými domami, ale o to, že bude postihnutých niekoľko tisícok ľudí časti sídliska Chrenová.

Hore uvádzané poveternostné podmienky „dávajú záruku“, že jedna z najkrajších častí mesta – sídlisko Chrenová bude postihnutá exhalátmi, čo pri predpokladanom počte 20 000 automobilov za 24 hodín bude nezanedbateľné. Táto skutočnosť by značne znehodnotila podmienky bývania, naviac postihla existujúce športoviská, devastovala zeleň, ktorá dominuje uvedenému teritóriu.

Využívanie Brezového hájičku, ktorý je t. č. miestom oddychu nielen obyvateľov uvedenej štvrti by kleslo na minimum.

Akékoľvek riešenie severným koridorom považujeme za nevyhovujúce i z dôvodov, ktoré tu boli prednesené. Chyby, ktoré by vznikli znehodnotením bývania a tým zákonite i na zdraví obyvateľov by boli nevyčísľiteľné voči miliardám ktoré sa uvažujú pri niektorej z variant severným koridorom.

I z tohoto uvedeného dôvodu je treba zrealizovať riešenie, ktoré bude obchvatom mesta, resp. jeho obývaných častí v pravom slova zmysle, čo sa dá zrealizovať južným obchvatom V4.

Zdenek Depeš

Petícia – vyjadrenie stanoviska občanov mesta NITRA k technickej štúdii: Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta

Občania dotknutej časti a aj ostatných častí mesta, mohli sa – nemilo prekvapení – zoznámiť a navrhovanými alternatívami 1 až 5.

Nemilo preto, že tento problém už ako návrh posúdili v r. 1998 a rezolútne požadovali riešiť len ako súčasnú alternatívu 4 pracovne nazývanú južný obchvat a doteraz sa nedozvedeli, kto svojvoľne to zasa začína odznova a takto plytvá tak drahocenným časom ako i nemalými peniazmi nás daňových poplatníkov.

Načo ste dostali našu petíciu v r. 1998 teda rozhodnutie občanov, je ešte nejaká iná a dôležitejšia inštitúcia pre takéto rozhodnutia???

Pre všetky alternatívy okrem č. 4 v podstate platia vo veľkej miere naše výhrady uvedené v petícii z roku 1998.

Ich prípadná realizácia by mala nesporne za následok aj minimálne nasledovné negatívne vplyvy:

- vôbec neriešia dnes už kritickú celkovú dopravnú situáciu v krajskom meste Nitra,
- sú zle trasované, znamenali by citelné, nežiadúce a nevratné vplyvy na životné prostredie rozhodne v oveľa väčšej miere ako alt. 4,
- devastovali by životné prostredie tam, kde je ho treba paradoxne nielen uchovať ale aj zlepšiť a trvalo strážiť.

V realizácii alt. č. 4, t. j. južným obchvatom v trase navrhovanej, či príp. ešte ďalej južne posunutej (min. 5 km od stredu ako je to bežné inde vo svete – veď sa to bude robiť na 100-ky rokov a rozvoj mesta si to iste v budúcnosti vyžiada) vidíme jasnú prevahu výhod

- hlavná dopravná tepna bude obchádzať mesto a jej husto obývané zóny, čím evidentne zlepši už dnes neúnosný a denne sa zhoršujúci stav v zanášaní emisií prakticky priamo do ešte nedávno zdravej časti mesta,

- rieši potrebné a v súčasnosti nedostatočné a nevyhovujúce napojenie tak trasy od/do N. Zámkov – Komárno či Vráble – Levice,

- vplyv na živ. prostredie je najmenší, resp. sa bude dať ďalej aj v budúcnosti novými technickými možnosťami minimalizovať.

V prílohe tejto petície podpísaní obyvatelia rozhodne proti akceptácii inej alternatívy ako č. 4

Protestujeme

a žiadame všetky kompetentné orgány a ustanovizne o podporu našej požiadavky a zastavenie realizácie znovurozhodovania o alternatívach a súčasne žiadame ihneď započat' práce na alternatíve južného obchvatu, lebo 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.

Predmetnú petíciu chápeme aj ako vyjadrenie iniciatívy občanov v súlade so Zákom č. 127/94 Z.z.

Splnomocnenec obč. iniciatívy: Dr. Cyril Ivan

Petičný výbor občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová IV.

V zmysle Zákona NR SR č. 127/94 Z. z. – posielame Vám petíciu – stanovisko občanov, občianskej iniciatívy a petičného výboru Nitra – Chrenová IV.

Občania, ktorí sú podpísaní na priložených petičných listinách, vyhlasujú súhlasné stanovisko s predmetnou petíciou a plne ju podporujú.

Petícia súhlasí so zákonom NR 127/94 a je požiadavkou k realizácii variantu 4 – južný obchvat, naväzuje na petíciu z roku 1998/máj/k ceste 65/I Nitra – Čaradice s návrhom južného obchvatu.

Variant 4 – južný obchvat, z navrhovaných riešení je najvhodnejší z viacerých hľadísk:

- hlavná dopravná tepna obchádza centrum mesta Nitry 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 Nitry,
- 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 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 Nitry,
- vplyv na obyvateľstvo, územný rozvoj a výrobné aktivity je optimálny, nenarúša nevýrobné aktivity,
- technická stránka riešenia je najoptimálnejšia.

Z uvedených kritérií vyplýva, že variant 4 – južný obchvat – je objektívne najreálnejším riešením s najmenšími negatívnymi činiteľmi.

Iné alternatívy neriešia kritickú dopravnú situáciu v našom krajskom meste Nitra, sú nevhodne trasované a nežiadúco narúšajú životné prostredie, ktoré treba chrániť pre ďalšie generácie.

Petícia riešila i právnu stránku podpisovania petičných listín – rešpektovala znenie zákona 127 o rodnom čísle a najnovšie právne normy o dobrovoľnom poskytovaní osobných údajov.

Petícia splnila požadovanú právnu normu 500 podpisov, pokračujeme v podpisovaní ďalších listín, požadujeme všetky nové informácie.

Na svojom zasadnutí dňa 19. 6. 2002 VMČ č. 20 Nitra – Chrenová IV., jednohlasne odsúhlasil činnosť občianskej iniciatívy a podporuje jej ďalšie zámery a aktivity.

Prílohy: Petícia, vzor podpisovej listiny

Fotokópie podpisových listín budú na MŽP SR

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

Nitra

Petičný výbor občianskej iniciatívy Nitra – Chrenová IV.

V zmysle zákona NR SR č. 127/94 Z. z. – posielame Vám pripomienky k petícii zo dňa 19. 6. 2002:

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, uvedené varianty – V2, V3, V5 neriešia dopravnú situáciu, spôsobia deštrukciu obytnej zóny, sú priam hrôzostrašnou situáciou obyvateľov obytných častí, vynakladajú sa neúčelne veľké finančné prostriedky na takmer absurdné návrhy, ktoré predkladá Slovenská správa ciest – útvar investičnej prípravy, ignoruje sa komunikácia s petičným výborom a názorom obyvateľov ohrozených obytných častí, pred spracovaním finančne nákladných absurdných návrhov, bolo by rozumnejšie robiť konzultácie so zainteresovanými zložkami, je iróniou, že všetky doteraz neúčelne návrhy, musia si zaplatiť daňoví poplatníci aj z ohrozených obytných častí, navrhovaný variant V4 – južný obchvat – raz musí riešiť prisun značnej dopravy z južných častí: Nové Zámky, Levice, Vráble, 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 mesto Nitra od neúnosného preťaženia dopravy a vyriešili by sa aj ostatné problémy, ktoré uvádzame v petícii zo dňa 19. 6. 2002.

Žiadame Vás o zohľadnenie našich pripomienok a návrhov, lebo sú logickým riešením danej situácie a najmenej zasahujú do obytných častí.

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

Milan Cseri, Pohranice 41

Ako obyvateľ Pohraníc chcel by som sa vyjadriť k stavbe rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta. Konkrétne k variantu č. 4

Pri obci Pohranice má byť mimoúrovňová križovatka, čo prinesie neúmernú záťaž na ulice nitrianska a Lapášska z dôvodu, že pokiaľ nebude dostavaný celý úsek až po Čaradice, všetky osobné aj nákladné autá sa budú chcieť vyhnúť mestu a preto budú prechádzať uvedenými ulicami oboma smermi. Táto situácia môže poviesť až k úplnému zahlteniu ciest, čo je najkritickejšie v piatok a v nedeľu. Obyvatelia a budovy v uvedených častiach obce budú zaťažované plynom, prachom, hlukom a bude ohrozená ich bezpečnosť. Táto situácia bude trvať roky možno aj desaťročia. Dočasným riešením by bolo neotvoriť úsek Selenec – Pohranice až do otvorenia celého úseku až po Čaradice, s čím mesto pravdepodobne nebude súhlasiť. Po dobudovaní úseku až po Čaradice, síce zaťaženie ciest poľaví, avšak aj naďalej budú tento úsek využívať obyvatelia zo širokého okolia, ktorí budú chcieť cestovať do Bratislavy, Šale, na sídlisko Čermán a Klokočina alebo smerom na Nové Zámky, pri predpoklade postavenia križovatky v Krškanoch. Túto trasu budú využívať obyvatelia z okolia na cestovanie do práce a späť. Na zlepšenie tejto situácie je nutné posunutie mimoúrovňovej križovatky pri Pohraniciach smerom na juho - západ a vybudovanie novej prístupovej cesty z I/65 na R1, medzi obcami Pohranice a Malanta.

Varianty 2, 3 a 5 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. Jedinou nevýhodou je, že tieto varianty sú vedené bližšie k obci Pohranice, avšak v týchto miestach sa jedná o plynulú jazdu, takže zaťaženie obce bude pravdepodobne menšie ako pri variante 4. Prípadne spomenuté úseky 2, 3, 5 možno posunúť ďalej od obce.

Dúfam, že moje postrehy budú zapracované do ďalších plánov. Ďakujem.

Milan Cseri

Ing. Zuzana Šmátralová, Nécseyho 2, 949 01 Nitra, tel. Č. 037/6516715

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

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

1. Uskutočnením výstavby variantov V2, V3 alebo V5 sa nezníži 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 priami prechádza mestským parkom Brezový háj.
5. Varianty V2, V3 a V5 sú v tesnej blízkosti dvoch základných škôl a vysokoškolského internátu.
6. Pri nedodržaní financovania a stavebných termínov by mesto postihol vážny dopravný kolaps!
7. Počas výstavby, ktorá je plánovaná na cca 4 roky, sa výrazne zvýši prašnosť, hluk a otrasy tejto lokality.
8. Výstavba variantov V2, V3 alebo V5 bude mať nepriaznivý vplyv na kvalitu bývania, a tým aj na psychiku obyvateľov tejto lokality.

Záver: Jediným vyhovujúcim riešením rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta pre 90 % obyvateľov mesta je variant V4. Rieši všetky spomenuté sporné body a prechádza priemyselnou časťou Nitra – Krškany. Variant V4 je síce nákladnejší ako variant V2, ale zároveň je aj najperspektívnejší, a to aj s ohľadom na zvyšovanie počtu vozidiel do budúcnosti. Výška celkových investičných nákladov by nemala byť hlavným kritériom pre výber variantu, a to najmä pred vstupom do EÚ. Nový diaľničný úsek by mal skvalitniť rýchlosť prepravy, ale zároveň dbať aj na zdravie obyvateľstva a kvalitu ich životného prostredia.

Ďakujeme za možnosť vyjadrenia sa k „Správe o hodnotení“ a očakávame vyjadrenie MŽP SR k nášmu stanovisku.

Podpísaní: Helena Šmátralová, Ing. Zuzana Šmátralová, Mgr. Peter Antala, Bc. Marek Šmátrala, Mgr. Mariana Hrešková

Ing. Juraj Matuška s rodinou, Vašinova 55, 949 01 Nitra

V zmysle § 18 ods. 2 zákona č. 127/1994 Z. z. dávam toto stanovisko k správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie „Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta“ (v ďalšom len „správa“). Žiadam, aby pri jej posudzovaní bolo vzaté do úvahy.

Dopravný systém je vo všeobecnosti veľmi komplikovaný a vysoko odborná záležitosť. Jeho špecifikom je, že má bezprostredný vplyv na každého z nás. Uvedená správa hodnotí varianty cestného ťahu Bratislava – B. Bystrica, čo však súčasne znamená, že musí riešiť aj dopravný systém mesta Nitra.

Nitra leží na južnom úpätí pohoria Trebič, vrchu Zobor. Táto poloha dáva charakter mestu, ktoré je zo všetkých ostatných strán obklopené rovinou, iba na severe sa týči Zobor. Ak použijem

iba zdravý sedliacky rozum a rozmýšľam z koncepčného hľadiska a s nadhľadom o dopravnom obchvate mesta pre tranzitnú dopravu, núka sa mi jediné riešenie viesť tento obchvat po rovinatej časti. Ved' ani v hornatých častiach Slovenska (a celého sveta) nevedie cesta po hrebeni hôr, ale v doline. Prečo to tak asi je? Asi je to menej nákladné a aj ekologickejšie. Ináč by predsa ľudia nevytvárali komunikačné trasy po stáročia takýmto spôsobom. Do kopca sa pustil vždy až v nevyhnutnom prípade. Alebo boli všetci hlúpi a až teraz sa objavili takí géniovia?

Nitra má spojenie so všetkými svetovými stranami a oblasťami Slovenska po rovine. Prečo teda vôbec niekto uvažuje zasiahnuť do úpätia Zobora? Je to skutočne nevyhnutné? Nech si lámem hlavu akokoľvek, jediným dôvodom môže byť skutočnosť, že za bývalého režimu bola postavená štvorprúdová cesta, ktorá zastala až rovno pred Zoborom. Že by sa ho bývali mocipáni zľakli, alebo už nemali na taký bezprecedentný zásah do prostredia Nitry odvalu alebo peniaze? Dnes to už nie je dôležité. Dôležité je, že sa niekto chystá v tejto chybe pokračovať a urobiť to zo sebeckých dôvodov za každú cenu. Ináč by predsa nemohla byť predmetná správa v takom príkrom rozpore so zdravým „sedliackym“ rozumom. Alebo, že by som sa úplne mýlil? Ved' správu spracovávali na slovo vzatí odborníci, robili to čo najobjektívnejším a najkomplexnejším spôsobom, dodržiavali všetky zákony tohto štátu. Ako mohol vzniknúť taký rozdielny výsledok? Aby som na túto otázku mohol odpovedať, musel som predsa len venovať značné množstvo času dôkladnému preštudovaniu správy a hoci nie som odborníkom v doprave, odpoveď som našiel priamo v správe. Hodnotenie uvedené v správe bolo zmanipulované navrhovateľom a čiastočne aj riešiteľmi správy, aj keď tými pravdepodobne neúmyselne!

Nebudem sa zaoberať drobnými nedostatkami správy, upozorním iba na 3 hrubé manipulácie:

1. Váhové koeficienty hodnotiacich kritérií

Na základe spoločenskej objednávky na vyriešenie komunikačného ťahu Bratislava – B. Bystrica dostal navrhovateľ (Slovenská správa ciest) za úlohu zrealizovať túto objednávku od jej počiatku, teda komplexnej prípravy, cez investičnú úlohu až po úlohu správcu. Podľa čl. 55 Ústavy SR sa hospodárstvo Slovenskej republiky zakladá na princípoch sociálne a ekologicky orientovanej trhovej ekonomiky. V takejto ekonomike platia určité ekonomické princípy aj v dodávateľsko-odberateľských vzťahoch. Ak sa pozrieme na horepopísanú situáciu, kto je v tomto prípade dodávateľom a kto odberateľom/zákazníkom? Dodávateľom je navrhovateľ a zákazníkom je spoločnosť. Komu bude takáto stavba slúžiť, kto bude znášať všetky jej výhody ale aj nevýhody? Predsa obyvatelia tohto štátu, čím bližšie k predmetnému úseku, tým viac. Možno sa zdá, že to so správou nemá nič spoločné, ale je tu jeden dôležitý moment, a to je spôsob hodnotenia jednotlivých variant. Bol zostavený obsiahly súbor kritérií, proti jeho výberu nemožno mať nijaké výhrady, bol spracovaný profesionálne. Odborní riešitelia udelili body jednotlivým variantom pre každé kritérium a podkritérium na základe práce niekoľkých odborníkov. Určite to nebola ľahká práca a vyžadovala si hlboké znalosti v danej problematike. Riešitelia v ďalšom navrhli hodnotovú analýzu, aby hodnotenie bolo čo najobjektívnejšie a aby poskytlo čo najvierohodnejší obraz zákazníkovi o tom, ktorý variant je pre nich výhodný, resp. nevýhodný. Preto bolo potrebné zistiť hodnotové preferencie zákazníkov a prideliť jednotlivým koeficientom hodnotové váhy. Iba takýmto spôsobom mohli dosiahnuť, aby správa mohla napomôcť rozhodnutiu o tom, ktorý variant je pre túto spoločnosť najvýhodnejší. Až potiaľto nemožno s postupom riešiteľov nesúhlasiť a odbornú stránku ich práce hodnotím ako vysoko profesionálnu. Podstatná chyba sa však stala pri výbere skupín, ktoré mali prideliť hodnotové váhy a teda vyjadriť preferencie odberateľa/zákazníka. Koho zo zvolených piatich skupín možno považovať za predstaviteľa odberateľov (teda obyvateľov tohto štátu, spoločnosti). Orgány štátnej správy určite, pretože predstavujú zástupcov obsiahlejšieho dotknutého územia a ľudí na ňom žijúcich. To isté platí aj pre zástupcov samosprávy, ved' „najintenzívnejšími“ zákazníkmi budú práve obyvatelia dotknutých miest a obcí. Možno sem dokonca zahrnúť aj odborné organizácie v oblasti ochrany životného poistenia a územného rozvoja, ako zástupcov a ochrancov oprávnených práv všetkých obyvateľov akokoľvek dotknutého územia. Určite však nemožno súhlasiť s navrhovateľom (to je dodávateľ!) a s riešiteľmi správy (to je dodávateľ dodávateľ!)

Nemožno s tým súhlasiť už z princípu ich postavenia (nie sú predstaviteľmi budúcich užívateľov a ich záujmy sú teda prirodzene odlišné), ale aj z dôvodu, že mali reálnu možnosť prispôbiť váhy takým spôsobom, aby presadili svoj záujem. A musím konštatovať, že navrhovateľ túto možnosť aj hrubým spôsobom zneužil.

V nasledujúcej tabuľke je zoznam kritérií a pridelené hodnotové váhy podľa jednotlivých skupín.

Nasleduje tabuľka

V stĺpci 4 sú hodnotové váhy pridelené navrhovateľom. Na prvý pohľad sa výrazne odlišujú od prvých troch stĺpcov, teda od predstaviteľov skutočných zákazníkov. Je možné, aby sa predstavy odborníkov tak výrazne líšili? Odpoveď dostaneme, keď si pozrieme, čo to spôsobilo v samotnom hodnotení variantov. Pre hodnotenie v správe bol použitý priemerný koeficient VK zo všetkých piatich skupín. Hodnotenie vyšlo nasledovne:

Nasleduje tabuľka

Severné varianty V2, V3 a V5 vychádzajú mierne výhodnejšie ako južný variant V4. Rozdiel je pri rozptyle a presnosti metódy skutočne minimálny, ale aspoň nejaký je a možno na jeho základe predsa len presadzovať severný obchvat.

Ak však z hodnotenia vynecháme skupiny, ktoré tam nepatria, dostaneme iné priemerné koeficienty:

Nasleduje tabuľka:

A samozrejme aj iné celkové výsledky:

Nasleduje tabuľka

V tomto prípade je jasne výhodnejší variant V4. Navrhovateľ teda svojím neoprávneným zásahom do hodnotenia hrubo zmenil výsledky v prospech variantov, ktoré presadzuje! Jeho zásah vidno na grafickom vyjadrení výsledkov:

Nasledujú grafy

Z týchto grafov je zrejmé, že zásahom navrhovateľa sa jasná výhodnosť južného obchvatu zmenila na miernu výhodnosť severného. Ďalej to už proste nešlo, aj tak už rozdiel v koeficientoch oproti ostatným bije do očí.

Bola to hrubá manipulácia s výsledkami štúdie!!!

K odborným riešiteľom správy mám len jednu poznámku. Ich pozícia ako dodávateľa navrhovateľa (ktorý ich aj zaplatil) bola veľmi zložitá. Zjavne sa snažili vyjsť z toho s čistým štítom, ale pritom si zachovať možnosť spracúvania ďalších správ. Riešením toho boli koeficienty takmer zhodné s priemernými. Neovplyvnili tým výrazne výsledky, ale podstatné je, že tam nemali byť vôbec zahrnutí. Ich úloha bola v bodovaní variantov podľa jednotlivých kritérií. Tu si svoju povinnosť splnili s najvyššou odbornosťou, nebol na nich vyvíjaný žiaden nátlak. Navrhovateľ vedel, že jeho príležitosť príde pri prideľovaní váhových koeficientov.

2. Hrubá manipulácia pri zadávaní úlohy pre riešiteľov.

Na túto manipuláciu ma 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 starosťou. Snažili sa zdôvodniť svoju snahu postaviť (resp. dokončiť severný variant) tým, že mesto aj tak musí riešiť svoju dopravnú situáciu iným spôsobom. To či dnešné riešenie je alebo bude dôležité aj pre komplexné riešenie dopravy mesta v budúcnosti a okolia sa snažili bagatelizovať a odsúvať na neskoršie projekty. V tomto smere sa chovali až arogantne voči neustálym protestom auditória.

Riešitelia správy pri svojej skutočne ťažkej pozícii však našli v sebe odvahu a medzi riadkami upozornili na významnú manipuláciu implantovanú už samotným zadáním. Dovolím si citovať niektoré ustanovenia zo záverečného zhodnotenia severných variantov V2, V3 a V5:

„Varianty sú z dopravného hľadiska takmer rovnocenné s variantom V1 – predstavujú okamžité riešenie tranzitného smeru západ – východ. Výhľadovo však ostáva najmä pre ďalšie smery potrebné postupné vybudovanie južného obchvatu mesta Nitra.“

„Realizáciu variantov V2, V3 alebo V5 považujeme za možnú v prípade dodržania nasledovných podmienok a etapizácie výstavby:

1. severná trasa R1 bude vybudovaná za účelom riešenia tranzitnej dopravy v smere západ – východ v úseku križovatka Zobor – križovatka Chrenová, nie ako definitívne riešenie dopravného systému mesta Nitra

.....

5. ako posledný z budovaných úsekov realizovať prepojenie medzi cestami II/513 križovatka Lehota a II/562 Čermáň – v prípade budovania preložky cesty II/513, resp. prepojenia D61 Leopoldov – Nitra – Nové Zámky – M1 Komárom, alebo po naplnení cesty I/51 v úseku križovatka Lehota – Dražovce – Zobor. Po sprevádzkovaní by mohol byť cestný ťah R1 presmerovaný na uvedené obchvatové komunikácie (v trase variantu V4) a severná trasa by mala byť prekategORIZOVANÁ na zbernú mestskú komunikáciu.“

V záverečnom hodnotení južného variantu V4 je uvedené:

„Celkovo považujeme variant V4 vhodný na realizáciu z koncepčného a perspektívneho hľadiska. V súčasnosti však nie je z dopravného hľadiska nevyhnutné a z ekonomického hľadiska reálne budovať celú trasu V4 ako štvorpruhovú rýchlostnú cestu. V zásade sú možné dve etapy riešenia v prípade realizácie variantu V4: vybudovanie trasy R1 v celej dĺžke v polovičnom profile a jeho dobudovanie po naplnení kapacity komunikácie, alebo vybudovanie trasy R1 v celej dĺžke v plnom profile.“

Dôležité je aj zhodnotenie nulového variantu, t.j. prípadu, že sa nebude realizovať žiaden variant: „Nulový variant považujeme za dlhodobo neudržateľný a nevhodný.“

Je teda nad slnko jasné, že južný obchvat sa musí postaviť tak či tak! Otázka znie či okrem južného obchvatu postaviť aj severný a nie či postaviť južný alebo severný!!!

To je odpoveď na to, prečo navrhovateľ tak zdôrazňuje iba riešenie dnešného problému podľa daného zasadania. Je to bezprecedentná manipulácia celej správy a hodnotenia. Celý bodový systém je postavený na hlavu a nezodpovedá skutočnému stavu. Dokumentujem to len na technicko-ekonomických kritériách, ktorými zmanipuloval navrhovateľ hodnotenie prostredníctvom váhových koeficientov.

Základom technicko-ekonomických kritérií sú celkové stavebné náklady. Tieto náklady vplývajú aj na hodnotu väčšiny ostatných technicko-ekonomických kritérií. V správe sa uvádzajú tieto náklady:

Hodnotiaci ukazovateľ	V1	V2	V3	V4	V5
Celkové invest. náklady (v tis. Sk)	8301,410	3950,461	4312,625	5252,421	4651,891

Vzhľadom k tomu, že južný variant sa musí postaviť tak či tak, sú skutočné náklady iné:

Hodnotiaci ukazovateľ	V1	V2	V3	V4	V5
Celkové invest. náklady (v tis. Sk)	13553,831	9202,882	9565,046	5252,421	9904,312

Alebo graficky a názornejšie: Nasledujú grafy

Táto manipulácia implementovaná zadáním podstatným spôsobom znehodnotila výsledky celej správy. Tieto výsledky sú napriek snahe riešiteľov nerelevantné a prakticky nemôžu byť použité na posúdenie problému si severný alebo južný obchvat.

Musíme sa teda rozhodnúť, či nám stojí investovanie takmer 5 miliárd Sk navyše na dočasné riešenie problému, ktorý je neudržateľný z dlhodobého hľadiska, za to, aby sme nenávratne zničili jednu z najkrajších častí mesta Nitra.

Podľa môjho názoru už realizácia tejto správy bola mrhaním finančných prostriedkov zozbieraných z daní obyvateľov tohto štátu, ktoré boli zneužitú paradoxne proti tým, z ktorých práce peniaze pochádzali. 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.

3. Nerešpektovanie Ústavy SR

Treťou manipuláciou alebo skôr ignoráciou bolo nerešpektovanie Ústavy SR. Zástupkyňa navrhovateľa asi trikrát počas prejednávania správy s občanmi zdôraznila absolútne dodržiavanie zákonov. Až to bolo podozrivé. Samozrejme mala na mysli odborné zákony, priamo sa dotýkajúce daného problému, ktoré poznala podstatne lepšie ako všetci prítomní občania dohromady. Padla však do klasickej pasce, kvôli stromu nevidela les.

V článku 20, ods. 4 Ústavy Slovenskej republiky ako najvyššieho zákona tohto štátu, ktorým sa máme všetci riadiť je uvedené:

„Vyvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je možné iba v nevyhnutnej miere a vo verejnom záujme, a to na základe zákona a za primeranú náhradu.“

Nikde v správe nie je ani zmienka o tom, do akej miery ktorý variant vyžaduje vyvlastnenie a či je skutočne v nevyhnutnej miere a v čom spočíva tá nevyhnutnosť. Všetko, čo je uvedené v nižších právnych normách je podrobne rozobrané, ale toto vôbec. Dokonca na rôznych miestach správy sú rôzne údaje o demoláciách rodinných domov. Tak významná záležitosť, ako je dodržiavanie ústavnosti, bohužiaľ, nebola dôležitá ani pre riešiteľov.

Iba v jednom bode sa správa tomuto problému aspoň nepriamo venuje. Je to v záverečnom hodnotení severných variantov V2, V3 a V5. Tieto trasy sú vyhodnotené ako prakticky rovnocenné. Rozdiel medzi nimi je len v smerovaní trasy v oblasti Kasární Obrancov mieru pod Zoborom a obytnou zónou Chrenová. Variant V3 vedie v tejto oblasti výlučne územím kasární a nezasahuje priamo do vlastníckych práv obyvateľov Chrenovej. Na rozdiel od toho varianty V2 a V5 počítajú s vyvlastnením a demoláciou rodinných domov! Z troch rovnocenných variantov jeden nevyžaduje vyvlastnenie a dva áno a ako kompromisné riešenie je navrhnutý variant V5!!!

Ako niekto zdôvodní nevyhnutnosť vyvlastnenia, keď existuje rovnocenný variant bez vyvlastnenia? Ako možno robiť kompromisy medzi dodržiavaním a nedodržiavaním Ústavy SR?

Až si musím položiť otázku, či je toto vôbec v skutočnosti právny štát. Pevne verím, že si ju položí aj niekto iný.

4. Záver

Vzhľadom na horeuvedené skutočnosti považujem celý proces návrhu a hodnotenia rýchlostnej cesty R1 za zmanipulovaný. Žiadam, aby bola správa vrátená na dopracovanie a riešenie skutočného problému bez neprimeraných zásahov navrhovateľa. Správa má obmedzenú vypovedaciu schopnosť iba v tom, že preukazuje neexistenciu problému severný alebo južný obchvat.

Ďalej žiadam, aby sa už konečne venovala väčšia pozornosť variantu V4 južného 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.

V Nitre 23. 9. 2002 Ing. Juraj Matuška

IV. Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti

Ako vyplýva zo Správy o hodnotení, posudku, záznamu z verejných prerokovaní a z došlých stanovísk, navrhovaná činnosť bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie v posudzovanom úseku, pričom pôjde o rôzne druhy vplyvov o rôznej závažnosti. V existujúcich riešeniach z hodnotiacej dokumentácie, posudkov a konzultácií boli identifikované nasledovné vplyvy (vrátane priaznivých):

1. Vplyv na obyvateľstvo

Z posúdenia vplyvov výstavby a prevádzky rýchlостnej cesty R1 Nitra – Malanta na obyvateľstvo vyplýva záver, že realizácia stavby bude prínosom pre dotknutých obyvateľov, najmä však obyvateľov Nitry.

Správa súčasne poukazuje na potenciálne negatívne vplyvy na obyvateľstvo, a to najmä zdravotnými rizikami a narušením pohody a kvality života.

Zo zdravotných rizík je to záťaž imisiami a hlukom z automobilovej dopravy, ktoré predstavujú priame ohrozenie ľudského zdravia.

Z hľadiska produkcie imisií bola v rámci technickej štúdie spracovaná emisná štúdia s prezentáciou emisného zaťaženia územia pre jednotlivé posudzované varianty.

Hlukové zaťaženie je prezentované na základe výsledkov hlukovej štúdie, ktorá bola podkladom pre spracovanie návrhu protihlukových opatrení.

Narušenie pohody a kvality života je opodstatnené nielen počas výstavby, ale aj počas prevádzky komunikácie, čo predstavuje sumarizáciou imisného a hlukového zaťaženia jednotlivých lokalít, vrátane vplyvov vibrácií, vytvorenia brierových prvkov a podobných negatív, ktoré sa môžu v niektorých úsekoch vzájomne kumulovať.

Prijateľnosť navrhovanej činnosti pre dotknuté obce je reprezentatívne spracované formou dotazníkového prieskumu, pričom postoj verejnosti k potrebe výstavby diaľnic a rýchlostných komunikácií je jednotný a prevažná väčšina s ňou súhlasí.

Postoj verejnosti k posudzovaným variantom je vyhodnotený z dotazníkového prieskumu nasledovne:

- za najvhodnejší považuje 92% respondentov mesta Nitra variant 4
- obyvatelia MČ Horné Krškany vyjadrili písomný nesúhlas s variantom 4
- obyvatelia Nitry, najmä z MČ Zobor a Chrenová vyjadrili svoj názor formou petície, kde rozhodne protestujú proti inej variante ako je variant 4
- obyvatelia Pohraníc v prípade realizácie variantu 4 požadujú odklon trasy južnejšie až za lokalitu Pod Poronom
- obyvatelia Nitrianskych Hrnčiaroviec považujú za navýhodnejší variant 2

2. Vplyv na horninové prostredie

Vplyvy na prírodné prostredie sú definované ako:

- vplyvy na horninové prostredie a reliéf
- vplyvy na ovzdušie, miestnu klímu a hlukovú situáciu
- vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu
- vplyvy na pôdu
- vplyvy na genofond a biodiverzitu

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf sú jednoznačne dané technickým riešením jednotlivých variantov. Vzhľadom na vedenie rýchlostnej komunikácie vo veľmi zložitých

geologických a geotechnických pomeroch a zároveň v husto zastavanom území, vplyvy na horninové prostredie budú veľmi významné z hľadiska najmä stability diela a stability celého tangovaného územia. Tieto je potrebné upresniť po realizácii podrobného inžinierskogeologického prieskumu s návrhom na minimalizáciu rizík horninového prostredia vhodným technickým riešením v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Z celkového posúdenia vplyvov na horninové prostredie a reliéf za najviac náročný možno považovať variant 4, avšak za najproblematickejší variant 1.

Vplyv na ovzdušie, miestnu klímu a hlukovú situáciu sa prezentuje v technickej štúdii formou emisnej a hlukovej štúdie. Predpokladaný vplyv na miestnu klímu možno očakávať len vo vybraných úsekoch jednotlivých variantov, pričom sa však považujú za menej významné.

Z vplyvov na povrchovú vodu významným kritériom je narušenie jej kvality pri dotyku, resp. križovaní 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.

Vplyvy na podzemnú vodu bude možné podrobnejšie upresniť po zrealizovaní podrobného hydrogeologického prieskumu v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Vplyvy na pôdu sú spracované podľa ich najvýznamnejšieho vplyvu – záberu. Poradie vhodnosti jednotlivých variantov je dané zábermi, čiže najvhodnejší je variant 2 a najnevhodnejší variant 4.

Pri hodnotení vplyvov na biotickú zložku spracovatelia správy brali do úvahy biotickú významnosť jednotlivých častí trasy, plošný rozsah priameho zásahu a intenzitu zásahu do prírodného prostredia súvisiacu s náročnosťou stavby.

Z celkového porovnania variantov z hľadiska vplyvov na genofond a biodiverzitu je ako variant s najmenšími vplyvmi prezentovaný variant 4, v ďalšom poradí variant 1, 5, 3 a s najväčšími vplyvmi variant 2.

Pri komplexnom zhodnotení vplyvov na prírodné prostredie možno konštatovať, že v zásade sa prezentujú všetky vplyvy navrhovanej činnosti na prírodné prostredie, ktoré bolo možné identifikovať na úrovni technickej štúdie.

3. Vplyvy na krajinu

Vplyvy na krajinu možno rozdeliť na:

- vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny
- vplyv na scenériu krajiny
- vplyva na chránené územia a ochranné pásma
- vplyvy na ÚSES

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 križovatkami, mostnými objektami 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 vychádza zo samotného technického riešenia jednotlivých variantov. Vplyvy možno rozčleniť podľa charakteru trasy jednotlivých variantov. Z vyhodnotenia vplyvov je najvhodnejší variant 1, najnevhodnejší variant 4.

Rýchlostná komunikácia neprechádza cez žiadne chránené územia prírody a krajiny. Prechádza však ochrannými pásmami vodných zdrojov.

Rýchlostná cesta zasahuje do viacerých existujúcich prvkov územného systému ekologickej stability priamymi aj nepriamymi vplyvmi. Pri komplexnom hodnotení z hľadiska vplyvov na prvky ÚSES je najvýhodnejší variant 1, najnepriaznivejší variant 4.

4. Vplyv na urbárny 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 2, 3 a 5.

Okrem toho z hľadiska vplyvu na štruktúru sídiel bude navrhovaný zámer významne pôsobiť hlavne počas výstavby.

Rýchlostná komunikácia by mala v etape prevádzky pozitívne ovplyvniť rozvoj aktivít mesta a mestských častí Nitry.

Z hľadiska výskytu archeologických nálezísk, ktoré je možno predpokladať pri výstavbe hlavne severných variantov, je potrebné uvažovať pri ďalšej etape prípravy zámeru s dôkladným archeologickým prieskumom.

Pri vyhodnotení vplyvu posudzovanej komunikácie na zastavané územie, kultúrne a historické pamiatky, štruktúru sídiel a archeologické náleziská je najvhodnejší variant 4, najmenej vhodné sú varianty 2, 3, 5.

Z vplyvov hodnotiacich posudzovaný zámer na poľnohospodársku, lesohospodársku a vodohospodársku výrobu je najzávažnejší záber poľnohospodárskej pôdy, ktorý pri variante 4 je najmarkantnejší. Ostané vplyvy sú minimálne, aj keď variant 4 zaberá malú časť lesnej pôdy. Z vodohospodárskeho hľadiska prechádzajú varianty 1, 2, 3 a 5 cez PHO II. stupňa vodných zdrojov Párovské lúky a variant 4 cez PHO II. stupňa vodných zdrojov Dvorčiansky háj. Zabezpečením odkanalizovania vozovky je minimálne riziko kontaminácie týchto zdrojov, ktoré sa momentálne nevyužívajú pre zlú 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 1, najmenej vhodné sú varianty 3 a 5.

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

Vplyv nadväzujúcich stavieb, činností a infraštruktúry je jednoznačne daná náročnosťou rekonštrukcií, úprav a preložiek inžinierskych sietí a pod. Negatívnym vplyvom na infraštruktúru bude etapa výstavby s obmedzením dopravného systému, zvýšeným pohybom ťažkých mechanizmov a záťaž zvýšeným hlukom a prašnosťou počas výkopových a búracích prác. Nemaľý podiel budú mať aj vibrácie a technická seizmicita na existujúcu zástavbu a výrobu.

5. Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Pozitívne vplyvy možno zovšeobecniť najmä zlepšením nadregionálnych a regionálnych dopravných vzťahov, pričom komplexným riešením je možné priaznivo ovplyvniť aj prímestskú a mestskú dopravu.

Predpokladaná záťaž územia je syntézou všetkých negatívnych vplyvov, ktoré je potrebné vhodným technickým riešením minimalizovať, resp. eliminovať.

6. 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.

Sprievodné negatívne vplyvy je možné vhodnými opatreniami zmierniť, resp. eliminovať.

7. 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 prilahlých 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
- Vzduť 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 činnosti

Na základe výsledku posudzovania uvedenom v Správe o hodnotení, došlých stanovísk, záznamov z verejného prerokovania a posudku sa odporúča plánovaná činnosť „Rýchlostná cesta R1 Nitra - Malanta" za podmienok dodržania opatrení uvedených v tomto záverečnom stanovisku.

Neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčaný variant

Rýchlostná cesta bola koncepcne navrhovaná pre prevedenie tranzitnej dopravy v smere západ-východ bezkolízne cez mesto Nitra. Z toho dôvodu je najpriateľnejšie riešiť túto koncepciu **variantom 5**, ako je odporúčené v Správe o hodnotení. Výhodou tohto variantu je okamžité vyriešenie tranzitnej dopravy v smere západ-východ s využitím vybudovaného úseku cesty I/51 a v prevažnej miere jej oddelenie od miestnej dopravy s čiastočným využitím pre prímestskú dopravu.

Podmienkou realizácie variantu 5 je súčasné riešenie problematiky prímestskej a miestnej dopravy mesta Nitra etapovitým vybudovaním južného a juhovýchodného okruhu (približne v trase variantu 4).

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Z návrhu technického riešenia v Technickej štúdii, jeho environmentálneho hodnotenia v Správe o hodnotení, pripomienok a stanovísk dotknutých orgánov, obcí a mesta Nitra, ako aj na základe odporúčaní z posudku na Správu o hodnotení vplyvov rýchlostnej cesty na životné prostredie, sa odporúčajú tieto podmienky pre ďalšiu fázu prípravy a realizácie rýchlostnej cesty v úseku Nitra – Malanta vo variante 5:

a/ opatrenia vo fáze ďalšieho stupňa projektovej prípravy

- ⇒ pre ďalší stupeň dokumentácie vykonať inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov upresniť environmentálno-technické vedenie trasy za účelom doriešenia a upresnenia technických a prevádzkových parametrov rýchlostnej cesty
- ⇒ zabezpečiť stabilitné posúdenie násypov, zárezov a výkopov stavebných jám (najmä pre hĺbený tunel)
- ⇒ upresniť zdroje a podmienky odberov pitnej a úžitkovej vody počas výstavby
- ⇒ upresniť odkanalizovanie a prečistenie odpadových vôd z telesa komunikácie
- ⇒ navrhnuť lokalizáciu stavebných dvorov v environmentálne vhodných lokalitách
- ⇒ navrhnuť lokalizáciu a zabezpečenie vhodných priestorov pre skladovanie posypových materiálov so zamedzením únikov splachov do recipientu a horninového prostredia
- ⇒ upresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti
- ⇒ navrhnuť protierhlačnú a protieróznú ochranu bezprostredného okolia komunikácie výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch cestného telesa (násypy, zárezy, križovatky, prechod cesty cez zastavané územie)
- ⇒ navrhnuť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov a brehových porastov pri povrchových tokoch s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu
- ⇒ v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie zvýšenú pozornosť venovať elaborátu záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu

- ⇒ pri príprave stavby a jej realizovania vypracovať projekt zneškodňovania odpadov, pritom konzultovať s Okresným úradom, odborom životného prostredia, oddelením odpadového hospodárstva
- ⇒ pre etapu prevádzky komunikácie je prevádzkovateľ /SSC/ povinný vypracovať program odpadového hospodárstva a zosúladiť ho s POH mesta Nitra
- ⇒ osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd
- ⇒ spracovať štúdiu vplyvu komunikácie na existujúce vodné zdroje
- ⇒ 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
- ⇒ riešiť strety záujmov výstavby komunikácie s existujúcou infraštruktúrou a upresniť navrhované riešenie vyvolaných technických opatrení - najmä preložiek inžinierskych sietí
- ⇒ vypracovať štúdiu využitia prebytku výkopových zemín
- ⇒ vybrať environmentálne vhodné lokality na zriadenie depónií prebytočného výkopového horninového materiálu
- ⇒ vypracovať posudok predpokladaných vyvolaných seizmických účinkov asanačných, zemných prác a prác špeciálneho zakladania na okolitú zástavbu
- ⇒ vykonať podrobný botanický a zoologický prieskum vybraného variantu
- ⇒ spracovať vibračnú štúdiu v kolíznych miestach
- ⇒ v technickom riešení navrhnúť opatrenia na minimalizáciu záberov (oporné a zárubné mury)
- ⇒ navrhnúť skladbu zemného telesa komunikácie, najmä násypov, s maximálnym využitím výkopových zemín (vrstevnaté, resp. vystužené násypy a pod.)
- ⇒ navrhnúť zemník vhodného násypového materiálu v environmentálne vhodnej lokalite
- ⇒ preveriť možnosť minimalizácie asanačných objektov
- ⇒ vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia (vstupné údaje pre poprojektovú analýzu) v bodoch určených v Záverečnom stanovisku

b/ vlastnícke vzťahy

- ⇒ v predstihu zabezpečiť riešenie majetkoprávneho vysporiadania k nehnuteľnostiam v území navrhovanej trasy komunikácie

c/ opatrenia počas výstavby diaľnice

- ⇒ 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)
- ⇒ realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia
- ⇒ v spolupráci s príslušným OÚ ŽP vylúčiť vo významných lokalitách (mimo trvalého a dočasného záberu komunikácie) stavebné zásahy, prípadne ich ochrániť oploštením
- ⇒ v rámci POV vykonať opatrenia proti pôsobeniu hluku, emisií a prachu v blízkosti zástavby
- ⇒ 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
- ⇒ mimostaveniskovú dopravu viesť tak, aby nedochádzalo k nadmernej záťaži hlukom a exhalátmi v dotknutej zóne, pravidelne čistiť a udržiavať miestne komunikácie využívané počas výstavby
- ⇒ na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu

- ⇒ 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
- ⇒ dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov
- ⇒ nakladať s odpadmi v zmysle platných právnych predpisov v odpadovom hospodárstve
- ⇒ v prípade výskytu chránených a ohrozených rastlín v koridore stavby uskutočniť záchranný transfer na náhradné lokality
- ⇒ pred výstavbou odstrániť len v nevyhnutnom rozsahu dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase vedenia komunikácie a výrub uskutočniť v mimovegetačnom a mimohniezdnom období
- ⇒ 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 počiatočných fázach začlenenia stavby do krajiny významnú krajinársku funkciu
- ⇒ omicu z trasy komunikácie odstrániť, počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy
- ⇒ po ukončení prác spojených s výstavbou okamžite pristúpiť k rekultivačným a revitalizačným prácam
- ⇒ odstrániť a revitalizovať všetky plochy skládok a rôznych neúžitkových plôch v obvode stavby s ich využitím na zóny vegetácie s vhodným druhovým zložením
- ⇒ prípadné oplotenie staveniska v zastavanom území realizovať plnými plotmi, ktoré budú súčasne pôsobiť ako dočasné protihlukové steny
- ⇒ na elimináciu vplyvu vibrácií z dopravy ťažkých stavebných mechanizmov po tzv. dopravných stavebných trasách dočasne obmedziť rýchlosť v dotknutých úsekoch
- ⇒ na základe Projektu organizácie výstavby vypracovať a príslušným orgánom štátnej správy schváliť konkrétny projekt organizácie dopravy, ktorý bude platiť počas výstavby pre jednotlivé lokality zasiahnuté výstavbou komunikácie
- ⇒ 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
- ⇒ zabezpečiť monitoring vybraných zložiek životného prostredia podľa schválenej projektovej dokumentácie

d/ opatrenia počas prevádzky diaľnice

- ⇒ zrealizovať opatrenia a technické riešenia uvedené v bode a)
- ⇒ vykonať poprojektovú analýzu monitoringu s prijatím opatrení v prípade, ak posudzované zložky životného prostredia budú zaťažené viac, ako boli predpoklady
- ⇒ nakladať s odpadmi v zmysle platných právnych predpisov
- ⇒ zabezpečiť pokračovanie monitoringu vybraných zložiek životného prostredia podľa odporúčaní z poprojektovej analýzy monitoringu

e/ prijateľnosť činnosti pre mesto

- ⇒ kooperácia dodávateľa stavby s mestom Nitra a dotknutými obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby

f/ iné opatrenia (organizačné opatrenia počas výstavby)

- ⇒ v prípade preukázania nepriaznivých vplyvov prostredníctvom monitoringu operatívne riešiť ich elimináciu vhodnými technickými a organizačnými opatreniami
- ⇒ v prípade archeologických a paleontologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav

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

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 20 zákona v súčinnosti so Slovensku správou ciest na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od občanov a posudku. Ministerstvo životného prostredia SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne alebo ústne, Ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom Správy o hodnotení, s niektorými spracovateľmi čiastkových úsekov Správy o hodnotení a posudkárom. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe nasledujúcich podkladov:

1. Správa o hodnotení vplyvov rýchlostnej cesty R1 Nitra - Malanta, EKOPED Žilina, jún 2002
2. Technická štúdia: Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta, jún 2001, Dopravoprojekt, a.s. Bratislava
3. Rozsah hodnotenia pre „Správu o hodnotení“, Diaľnica D/65 Nitra - Čaradice
4. Stanoviská k Správe o hodnotení
5. Zápisnice z verejného prerokovania v Nitre a dotknutých obciach
6. Odborný posudok k Správe o hodnotení

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona NR SR č.127/1994 Z. z. a vyhlášky MŽP SR č.52/1995.

Spracovatelia posudzovali a vyhodnotili nasledovné varianty:

- ⇒ varianty V1, V2, V3, V4 a V5
- ⇒ nulový variant nebol s navrhovanými variantmi porovnávaný vzhľadom na jeho hodnotenie ako dlhodobo neudržateľný a nevhodný stav

Výber variantu podľa spracovateľa Správy, ako aj orgánov v zmysle § 18 zákona 127/94 Z.z.:

- spracovatelia správy odporúčajú zo severných variantov variant 5 a považujú ho za okamžité, avšak kompromisné a dočasné riešenie, pričom z hľadiska výhľadového a koncepčného preferujú na realizáciu variant 4
- v stanoviskách podľa § 18 Zákona bol výber nasledovný:

Organizácia	Výber variantu
MDPaT SR	V2, V3, V5
MP SR	Nesúhlas s V4
MO SR	V4
KÚ Nitra	V4
OÚ Nitra	V4
MÚ Nitra	V4
OÚ Lehota	nemá pripomienky
OÚ Nitrianske Hrnčiarovce	V2
OÚ Pohranice	V4 s podmienkami
Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja	V4

Po zvážení všetkých vplyvov, vyjadrení, hodnotenia vplyvov na životné prostredie, vychádza ako najvhodnejší variant 5, samozrejme so všetkými opatreniami na prevenciu, elimináciu,

minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie v súlade s legislatívnymi a právnymi zákonmi SR. Realizácia variantu 5 je však podmienená súčasným riešením problematiky prímestskej a miestnej dopravy mesta Nitra etapovitým vybudovaním južného a juhovýchodného okruhu (približne v trase variantu 4).

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

1/ program monitorovania od začatia stavby, v priebehu výstavby a počas činnosti

Predmet monitorovania v riešenom úseku rýchlostnej cesty by mal byť spracovaný 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 činnosti zistených pri monitoringu s následným vyvodením dôsledkov a prijatím opatrení na elimináciu tých vplyvov, ktoré budú nepriaznivejšie ako sa v Správe o hodnotení predpokladalo.

Úspešnosť uvedených krokov a zabezpečenie objektívnosti výstupov je závislá na výbere sledovaných vplyvov, zložiek a parametrov životného prostredia a výbere lokalít na ich sledovanie. Vzhľadom na kvalitu hodnotenia a záverov posudzovanej Správy o hodnotení je možné pomerne presne stanoviť program monitorovania, upresnenie sa vykoná na základe záverov a riešení ďalšieho stupňa projektovej prípravy v samostatne vypracovanom projekte monitorovania a poprojektovej analýzy.

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

2/ návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

Kontrolu dodržiavania stanovených podmienok navrhujeme vykonávať formou predkladania záverečných správ z monitorovacích prác navrhovateľom príslušnému kontrolnému orgánu a to:

- ⇒ v ročných intervaloch v priebehu výstavby a 1x po začatí prevádzky
- ⇒ neskôr v intervaloch daných výsledkami prvotného monitoringu.

VI. Potvrdenie správnosti údajov

1. Meno spracovateľov záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR, OPV

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR odbor cestného hospodárstva

2. Potvrdenie správnosti údajov

Ministerstvo životného prostredia SR

3. Dátum vydania záverečného stanoviska: