

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE RÝCHLOSTNÁ CESTA R1 - SLOVENSKO

1 Úvod

Projekt rýchlostnej cesty R1 zahŕňa tri úseky rýchlostnej cesty nachádzajúce sa medzi Nitrou a Tekovskými Nemcami a severný obchvat Banskej Bystrice (ďalej ako „Projekt“). Toto Netechnické zhrnutie (NTS) popisuje Projekt R1 a sumarizuje výsledky rôznych environmentálnych a sociálnych prieskumov, ktoré sa realizovali v súvislosti s Projektom počas 15 ročného prípravného obdobia. Celá dokumentácia, vrátane stanovísk týkajúcich sa ochrany životného prostredia, posudzovania vplyvov stavby na životné prostredie (EIA), posudzovania sociálnych vplyvov (SIA), žiadostí o vydanie povolenia a rozhodnutí v etape schvaľovania koncepcií, územného rozhodovania a stavebného povoľovania, atď., je k dispozícii s ďalšími informáciami a detailmi v:

- o Komunikačnom centre „Stred“ Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. - žiar nad Hronom
- o priestoroch Slovenskej správy ciest v Banskej Bystrici o na internetovej stránke Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR v sekcii PPP Projekty (www.telecom.gov.sk).

V rámci Projektu budú vybudované štyri nové úseky v cestnom koridore R1. Tieto štyri úseky majú spolu dĺžku 51,6 km a nachádzajú sa na západnom a strednom Slovensku. Celková dĺžka koridoru rýchlostnej cesty R1 od Trnavy (D1) po Banskú Bystricu cez Nitru je 161 km. Na obrázku č. 1 nižšie sú znázornené podrobne trasy hlavných cestných ťahov na Slovensku. Konečné podrobné mapy trasy, ktoré obsahujú aktuálne informácie o presnom umiestnení navrhovanej trasy, sú súčasťou povoľovacej dokumentácie. Aktuálne koordinačné mapy sa nachádzajú na internetovej stránke MDPT SR.

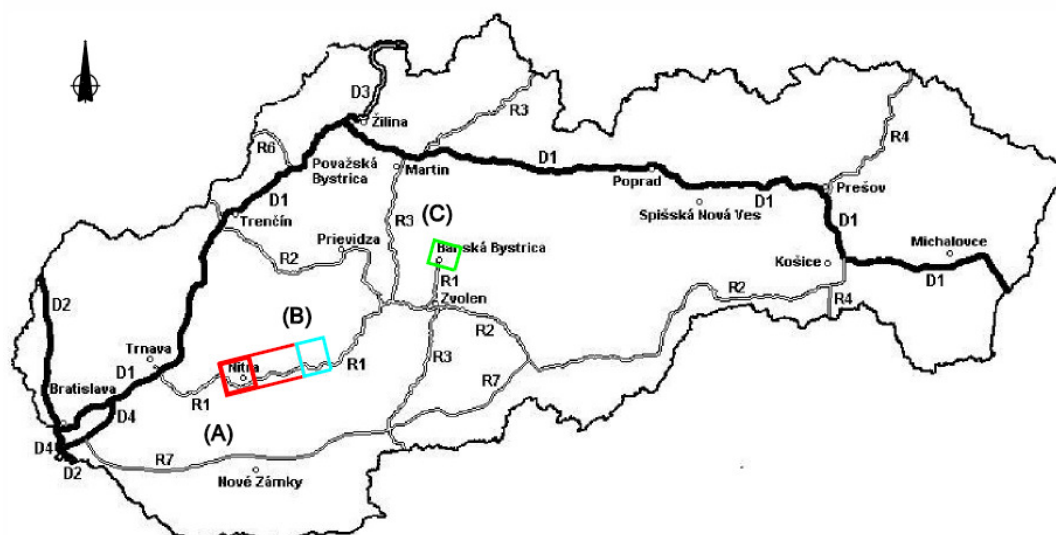
R1 je navrhnutá ako štvorpruhová smerovo rozdelená cesta (2+2) a zahrňuje 10 nových hlavných križovatiek. Ovplyvnené jestvujúce cestné komunikácie a trate sú odklonené buď ponad alebo popod navrhovanú novú trasu. R1 bude križovať jestvujúce železničné trate, cestné komunikácie, rieky, potoky a kanále cez 53 nadjazdov, 12 podjazdov¹, 14 veľkých priepustov (so šírkou medzi 2m a 9m) a množstvom malých priepustov. Projekt takisto zahrňuje obnovu jestvujúceho železničného tunelu v Banskej Bystrici a výstavbu dočasného premostenia ponad železničnú trať. Tam, kde je to vhodné, budú postavené oporné múry, aby sa minimalizoval potrebný záber pôdy pre projekt a dopad na životné prostredie.

Cieľom projektu R1 bolo minimalizovať dopady na životné prostredie a ľudí starostlivým výberom trasy po konzultácii s verejnosťou a vyhodnotení jeho vplyvov v súlade so slovenskými predpismi.

¹ Nadjazd vedie R1 a súvisiace obslužné komunikácie ponad iné cesty, rieky, potoky a pod. Priepust je tam, kde iná cesta prechádza ponad R1.

2 Popis projektu

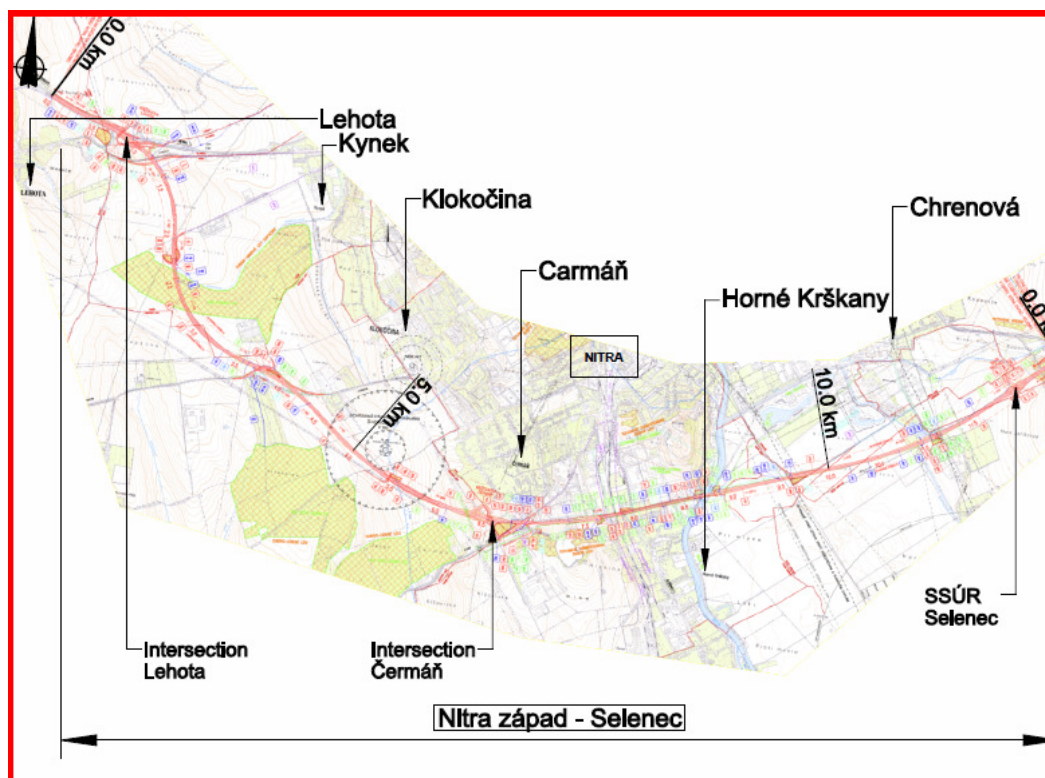
Projekt R1 pozostáva z troch úsekov rýchlostnej cesty medzi Nitrou a Tekovskými Nemcami a severného obchvatu Banskej Bystrice, ktoré sa nachádzajú v západnej a strednej časti Slovenska, ako je možné vidieť na obrázku č. 1 nižšie.



Obr. 1 – Plán umiestnenia projektu

2.1 Nitra - Selenec

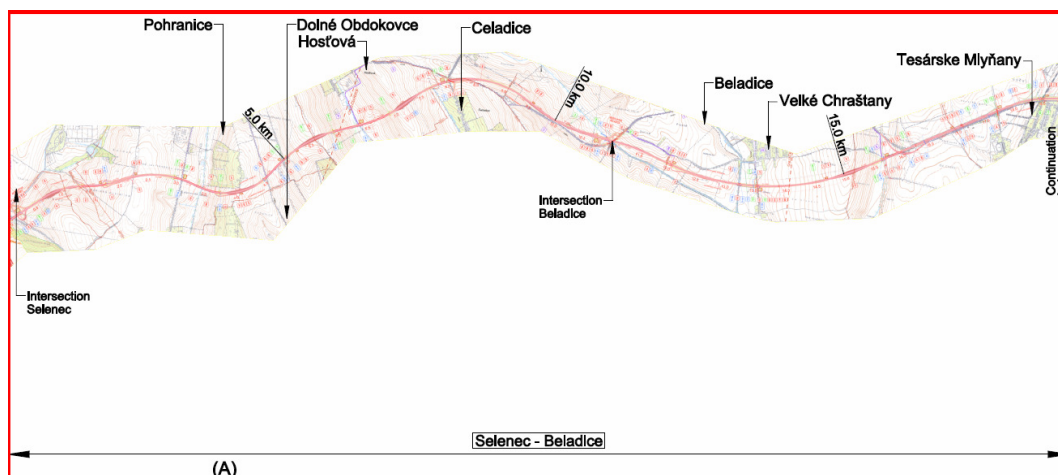
Tento úsek sa nachádza v západnej časti nitrianskeho kraja, v okrese Nitra. Prechádza medzi Lehotou a Malantou s celkovou dĺžkou približne 12,6 km a zahrňuje dve mimoúrovňové križovatky pri Lehotě a Čermáni. Trasa vedie cez údolie pod vrchom Kartuša, ponad železničnú trať Šurany – Nitra – Zbehy. Je to južný obchvat mesta Nitra a prechádza na severe ponad obytnú a priemyselnú zónu v Horných Krškanoch. Pri východnom konci tohto úseku bude v súlade so strategickou koncepciou rozmiestnenia stredísk správy a údržby umiestnené Stredisko správy a údržby Selenec (SSÚR Selenec).



Obr. 2 – Úsek č. 1 Nitra - Selenec

2.2 Selenec - Beladice

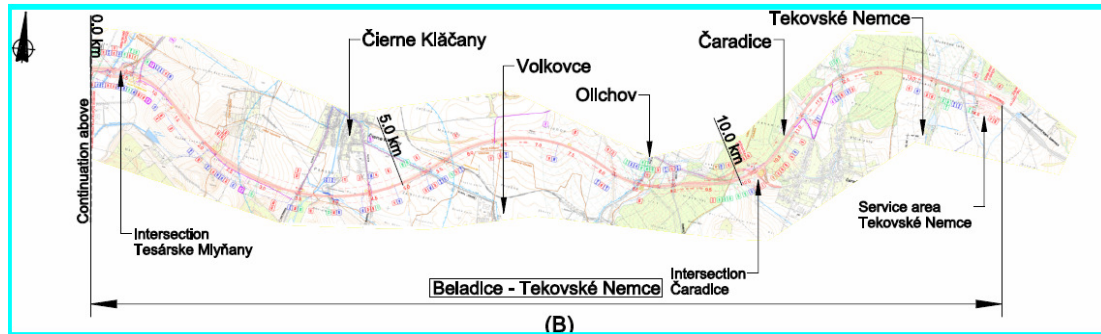
Tento úsek R1 sa nachádza v okresoch Nitra a Zlaté Moravce v nitrianskom kraji. Úsek je pokračovaním úseku Nitra – Selenec a začína novou križovatkou Selenec pri Malante a pokračuje smerom na východ v celkovej dĺžke približne 19,0 km. Prechádza severne od Čeladíc a pokračuje smerom na juhovýchod prechádzajúcu južne od Beladíc. Úsek končí severne od Tesárskeho Mlýňan. Na tomto úseku sú dve mimoúrovňové križovatky na Selenec a Beladice.



Obr. 3 – Úsek č.2 Selenec - Beladice

2.3 Beladice – Tekovské Nemce

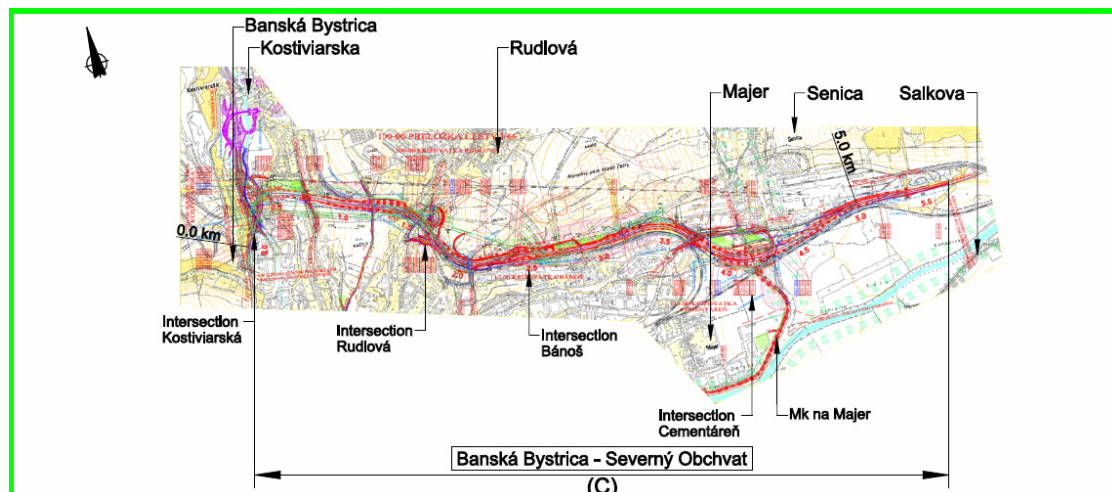
Tento úsek R1 sa nachádza v nitrianskom kraji v okrese Zlaté Moravce a je vedený mimo zastavaného územia. Táto časť je pokračovaním úseku Selenec – Beladice; začína pri Tesárskych Mlyňanoch, odkiaľ smeruje na východ a prechádza južne okolo Čiernych Kláčian a Olichova, kde potom sleduje jestvujúcu cestnú komunikáciu (I/65). Pokračuje severne od Čaradíc a napája sa na jestvujúcu R1 na severovýchode od Tekovských Nemiec. Celková dĺžka predstavuje približne 14,3 km. Tento úsek zahŕňa mimoúrovňovú križovatku pri Čaradiciach a Tekovských Nemciach a odpočívadlá na oboch stranách na východnom konci s čerpacími stanicami a zariadeniami slúžiacimi na odpočinok.



Obr. 4 – Úsek č. 3 Beladice – Tekovské Nemce

2.4 Nitra - Selenec

Severný obchvat je v banskobystričskom kraji, okres Banská Bystrica. Cestná komunikácia prechádza severne od Banskej Bystrice a odvádza dopravu z centra mesta. Tento úsek začína mimoúrovňovou križovatkou Kostiviarska (I/59) a napája sa na jestvujúcu komunikáciu I/66 východne od mesta. Cestná komunikácia bude sledovať líniu jestvujúcej železničnej trate a má dĺžku približne 5,70 km. Mimoúrovňové križovatky sa budú nachádzať pri Rudlovej, Bánoši a Cementárni.



Obr. 5 – Úsek č. 4 Banská Bystrica – severný obchvat

3 Odôvodnenie Projektu

Existujúce cestné komunikácie v kraji nezodpovedá súčasným technickým požiadavkám pre hlavnú trasu na úrovni kraja. Umiestnenie a štandard jestvujúcich cestných komunikácií prispieva ku kongesciám a vysokému počtu dopravných nehôd², čo z nej robí jeden z najnebezpečnejších cestných úsekov na Slovensku.

Prínosy Projektu zahrňujú:

- zníženie nehodovosti,
- zníženie spotreby palív a emisií z dopravy do ovzdušia,
- zlepšenie životných podmienok a kvality života v mestách odklonením dopravy, čoho výsledkom bude znížená úroveň emisií a hluku,
- zlepšenie prepojenia medzi kraji v rámci Slovenskej republiky,
- zlepšenie prístupnosti susedných krajín. R1 je súčasťou európskeho cestného ťahu E 58 spájajúceho Viedeň (Rakúsko) – Bratislava – Nitra – Zvolen – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice – Michalovce – Užhorod (Ukrajina). Takisto je súčasťou medzinárodného cestného ťahu E 571 spájajúceho Českú republiku s Ukrajinou,
- zníženie regionálnych rozdielov a umožnenie ekonomického rozvoja kraja a konkrétne nitrianskeho kraja,
- zlepšenie spojení pre prepravu tovaru,

Strategicky realizácia projektu prispeje ku konkurencieschopnosti Slovenska a k jeho trvalo udržateľnému rozvoju.

² V roku 2007 bola úroveň dopravných nehôd v okrese Nitra 2,30 nehôd/km/rok v porovnaní s celoslovenským priemerom 1,38 nehôd/km/rok; ďalšie informácie možno nájsť na www.eurorap.org, a <http://www.ssc.sk/sk/Bezpecnost-cestnej-premavky-ECEP/Kriticke-nehodove-lokality.ssc>.
http://www.ssc.sk/files/documents/becep/kriticke-lokality/dalsie-info/ssc_dopr%20nehodovost_08.pdf

4 Zhrnutie právneho rámca

Príprava Projektu bola zahájená v roku 1993 a odvtedy prešla niekoľkými schvaľovacími etapami v súlade so slovenskými právnymi predpismi. Slovenský povoľovací proces reaguje na záujmy verejnosti a ostatných zainteresovaných účastníkov, vyvíjajúce sa projektové a technické vylepšenia Projektu a všetky zmeny v legislatíve. Proces je navrhnutý tak, aby umožňoval a zabezpečil, že akékoľvek otázky zúčastnených strán, ktoré neboli plne vyriešené v rámci správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie (EIA), boli posunuté ďalej, aby boli posúdené. Nasledovná časť tohto dokumentu sumarizuje to, akým spôsobom bol povoľovací proces použitý na posúdenie a ak to bolo nevyhnutné, aj na zmiernenie potenciálnych environmentálnych a spoločenských dopadov projektu.

Treba poznamenať, že súčasný zákon o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (zákon č. 24/2006 Z.z.) je plne harmonizovaný s legislatívou EÚ. Proces posudzovania vplyvov na životné prostredie bol zavedený do slovenskej legislatívy zákonom č.17/ 1992 Zb.. Ďalej bol zdokonalený zákonom č. 127/ 1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ktorý bral do úvahy ustanovenia Smernice EÚ EIA (85/337). Zákon č. 24/2006 Z. z. obsahuje prechodné ustanovenia, ktoré hovoria, že ak proces EIA začal pred 1.februárom 2006, bude dokončený v súlade s predchádzajúcim zákonom (č. 127/94 Z.z.); tieto ustanovenia platia aj pre Projekt R1.

4.1 Povoľovací proces

Nasledovná tabuľka obsahuje zhrnutie povoľovacieho procesu. Krížové odkazy na to, kde sa dokumentácia týkajúca sa projektu R1 nachádza, sú v nasledovných častiach tohto materiálu.

	Názov dokumentu	Popis	Rozhodovací úrad	Autor	Kľúčový výstup
1.	Strategické štúdie	Strategické dokumenty, ktoré načrtávajú kľúčové priority v oblasti cestnej infraštruktúry na Slovensku	Vláda SR	MDPT SR	Strategický dokument, ktorý načrtáva priority pre cestnú dopravu a kumulatívne účinky navrhovaných dopravných programov
2.	*Proces EIA	Zhodnotenie dopadu navrhovanej činnosti na životné prostredie	Rozhodnutia v rámci zisťovacieho konania/ Záverečné stanovisko vydané Ministerstvom životného prostredia	Subjekt, ktorý chce vykonať hodnotenú činnosť	Podmienka pre územné rozhodnutie. Podmienky, za akých môže byť vykonaná hodnotená činnosť, ktoré sú zmiernené počas územného alebo stavebného povoľovacieho procesu alebo v priebehu výstavby
3.	Územné rozhodnutie	Určuje konečné umiestnenie cestnej	Miestny orgány na úrovni obcí	Subjekt, ktorý má zámer	podmienka pre stavebné

	(DUR)	komunikácie a súvisiacich objektov v danom území		stavať	povolenie. Ďalšie podmienky pre projektovanie a výstavbu
4.	Stavebné povolenie (DSP)	Povolenie na uskutočnenie stavby s množstvom detailov týkajúcich sa výstavby a jej riadenia	MDPT SR	Subjekt, ktorý má zámer stavať	Dopĺňa ďalšie podmienky, ktoré nebolo možné uložiť v rámci územného konania (napr. tie, ktoré sa týkajú činností v etape výstavby), Požiadavky pridané ako ďalšie podmienky, ktoré musia byť splnené buď počas ďalšieho vývoja projektu alebo počas etapy výstavby a prevádzky.
	Kolaudačné rozhodnutie	Povolenie otvoriť cestnú komunikáciu pre užívanie verejnosťou	MDPT	Investor	Všetky podmienky stavebného povolenia boli splnené a bezpečnostné podmienky pre vyhotovenú stavbu boli preverené políciou a ostatnými príslušnými orgánmi. Môžu byť stanovené dodatočné podmienky pre prevádzku.

**Na samotnom začiatku povoľovacieho procesu sa robí investičný zámer, štúdia realizovateľnosti a technická štúdia. Na základe výsledku týchto štúdií sa aktivuje povoľovací proces.*

4.2 Proces hodnotenia vplyvov na životné prostredie (EIA proces)

Zákon č. 127/1994 Z.z. (podľa ktorého boli vypracované pôvodné správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie (EIA správy) stanovoval, že hodnotenie vplyvov spojených s výstavbou dopravných stavieb sa vykonáva v dvoch etapách: prvá etapa je východisková štúdia realizovateľnosti obsahujúca alternatívy navrhovanej trasy (koridoru) a druhá etapa je environmentálna štúdia (EIA) pre jednotlivé úseky líniovej stavby. Štúdiu realizovateľnosti pre celú dĺžku trasy R1 bola vypracovaná v roku 1993. Táto štúdia realizovateľnosti bola prvou etapou hodnotenia koridorov líniovej stavby tak, ako to vyžaduje zákon 127/1994 Z. z. a posudzovala alternatívne možnosti a kumulatívne účinky. V roku 2001 bola vykonaná podrobná a rozsiahla aktualizácia pôvodnej štúdie³.

³ Aktualizácia predinvestičnej štúdie programu rozvoja diaľnic. Jej vyhotovenie je k nahliadnutiu na miestach uvedených v kapitole 1 tohto NTS.

Proces EIA na Slovensku pozostáva z niekoľkých samostatných etáp:

Etapa	Popis	Autor	Prístup pre verejnosť
1. Predbežná environmentálna štúdia („Zámer“)	Základné informácie o navrhovanej činnosti, varianty, skutočný stav životného prostredia na ovplyvnenom území, predpokladaný vplyv na životné prostredie, konkrétne požiadavky na pozemky, energiu a suroviny, zhodnotenie výhod a nevýhod navrhovaných alternatív, návrh zmierňovacích opatrení	Subjekt navrhujúci hodnotenú činnosť	Informáciu o zámere zverejní obec v každej z ovplyvnených obcí, verejnosť je prizvaná a má právo nahliadať, skúmať a predkladať pripomienky
2. rozhodnutie v rámci zisťovacieho konania	Rozhodnutie o tom, či sa bude činnosť posudzovať EIA alebo nie, v závislosti od toho, čo sa bude v danej oblasti stavať	Ministerstvo životného prostredia SR	Rozhodne sa, či je potrebné ďalšie hodnotenie alebo nie; ak áno, určí sa rozsah (3). Ak nie, projekt prechádza do fázy územného konania
3. Rozsah hodnotenia	Rozhodnutie o rozsahu a časovom horizonte hodnotenia	Ministerstvo životného prostredia SR	Jasne definovaný rozsah meraní a hodnotení, ktoré sa musia vykonať v rámci EIA
4. Štúdia EIA	Detailná analýza dopadov rôznych variantov a nulového variantu (t.j. „existujúci stav“ variantu) na životné prostredie	Subjekt navrhujúci hodnotené činnosti	Zverejnené na internetovej stránke MŽP SR a v dotknutých obciach, verejnosť má právo nahliadať, preštudovať a predkladať pripomienky buď písomne alebo v rámci verejných prerokovaní
5. Odborný posudok	Posudok nezávislého odborníka k správe EIA	Ministerstvo životného prostredia SR	Nezávislé posúdenie štúdie a jej záverov
6. Záverečné stanovisko	Odporúčanie a zdôvodnenie preferovaného variantu a určenie podmienok, za ktorých môže byť povolený preferovaný variant. Takisto obsahuje reakcie na pripomienky od verejnosti.	Ministerstvo životného prostredia SR	Zverejnené na internetovej stránke MŽP a v kancelárii miestnej samosprávy

Všetky príslušné etapy týchto zákonných požiadaviek boli pre R1 Projekt ukončené tak ako je to načrtnuté nižšie.

Etapa:	Nitra - Čaradice (R1 Nitra - Tekovské Nemce)	Banská Bystrica severný obchvat
	Názvy dokumentov	
STRATEGIC KÉ ŠTÚDIE	Kľúčové Strategické dokumenty, ktoré posudzujú celkové kumulatívne účinky navrhovaného cestného programu a programu dopravy na Slovensku: <ul style="list-style-type: none"> V r.1993 bola navrhnutá štúdia realizovateľnosti pre slovenské diaľnice, 	

	vrátane trasy R1. Táto štúdia realizovateľnosti bola súčasťou prvej etapy kumulatívneho hodnotenia koridorov líniových stavieb na Slovensku. <ul style="list-style-type: none"> • Komplexná a rozsiahla aktualizácia pôvodnej štúdie realizovateľnosti bola vypracovaná v r. 2001⁴ • Strategické zhodnotenie dopadu programu dopravy na Slovensku na životné prostredie "Operačný program doprava na roky 2007 – 2013" bol vypracovaný v decembri 2006⁵. 		
Dokumentácia EIA:	Nitra - Čaradice (R1 Nitra – Tekovské Nemce)		Banská Bystrica severný obchvat
1. Predbežná environmentálna štúdia („Zámer“)	1998 "Cesta I/65 Nitra - Čaradice" Dopravoprojekt a.s. Bratislava 1998		Banská Bystrica – severný obchvat - zámer, február 1997
2. rozhodnutie v rámci zisťovacieho konania/ rozsah hodnotenia	04.09.1998, MŽP SR		12.5.1997, MŽP SR (číslo: 802/97-4.2
4. Štúdia EIA	Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta: Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie: Žilina jún 2002, vypracovala firma EKOPED	Cesta R1 Malanta – Čaradice: Správa o hodnotení vplyvov činnosti na životné prostredie podľa zákona NR SR č.127/94 Z.z., február 2004, vypracovala firma EKOJET	Podľa rozhodnutia v rámci zisťovacieho konania sa nepožaduje
5. Znalecký posudok	Rýchlostná cesta R1 Nitra – Malanta: POSUDOK na správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie, December 2002	R1 Malanta – Čaradice: POSUDOK na správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie, August 2004	Podľa rozhodnutia v rámci zisťovacieho konania sa nepožaduje
6. Záverečné stanovisko	R1 Nitra – Malanta: Záverečné stanovisko, 12.01.2005	R1 Malanta – Čaradice: Záverečné stanovisko, 17.02.2006	Podľa rozhodnutia v rámci zisťovacieho konania sa nepožaduje
Následné stanoviská:	vyhlásenia v súvislosti s monitorovaním lokalít Natura 2000 podľa Prílohy I : <ul style="list-style-type: none"> • R1 Nitra západ – Selenec z 09. júla 2008 • Beladice – Tekovské Nemce zo 14. júla 2008 • R1 Selenec – Beladice zo 14. júla 2008 		10.9.2008 MŽP SR: Vec: I/66 Banská Bystrica – severný obchvat – odpoveď (Ing. Luciak)
			Vyhlásenia v súvislosti s monitorovaním lokalít Natura 2000 podľa Prílohy I : <ul style="list-style-type: none"> • Cesta I/66 Banská Bystrica – severný obchvat z 3.júla

⁴ (Aktualizácia predinvestičnej štúdie programu rozvoja diaľnic k nahliadnutiu na miestach uvedených v kapitole 1 tohto dokumentu.

⁵ <http://eia.enviroportal.sk/detail/operacny-program-doprava>

		2007
--	--	------

4.3 Banská Bystrica – severný obchvat – zisťovacie konanie

Na základe vypracovaného zámeru (predbežnej environmentálnej štúdie) prebiehalo zisťovacie konanie. Výsledkom tohto zisťovacieho konania bolo rozhodnutie Ministerstva životného prostredia SR, že táto stavba nebude posudzovaná. Rozhodnutie MŽP (datované z r.1997) sa nachádza na internetovej stránke MDPT SR v sekcii Projekty PPP; toto rozhodnutie potvrdzuje, že keďže sa nepredpokladajú žiadne významné negatívne dopady tohto obchvatu, nie je potrebné ďalšie hodnotenie EIA podľa zákona č. 127/1994 Z. z.

Následne v septembri 2008 Ministerstvo životného prostredia vydalo stanovisko ohľadne projektu Banská Bystrica, severný obchvat⁶ a tento list potvrdzuje:

- že predbežná environmentálna štúdia (Zámer) bola sprístupnená verejnosti na pripomienkovanie na 6 týždňov a že od verejnosti neboli obdržané žiadne negatívne pripomienky.
- že ak sa výstavba vykoná v súlade so stavebným zákonom a environmentálnym zákonom, nepredpokladajú sa žiadne negatívne vplyvy a preto sa nepožaduje EIA.
- Zámer bol zaslaný dotknutým obciam.
- Odvoláva sa na harmonizáciu so Smernicou EÚ a zmeny v hraničných hodnotách a prílohách, ale samotné znenie zákona z 127/ 1994 Z. z. nebolo zmenené.

4.4 Nadobúdanie pozemkov

MDPT SR je zodpovedné za prípravu procesu nadobúdania pozemkov alebo za búranie stavieb v rámci hraníc projektu.

Kľúčové aspekty slovenských právnych predpisov, ktoré sa týkajú nadobúdania pozemkov a vyvlastňovania, ktoré sú relevantné pre tento Projekt, zahŕňujú:

- Ústava SR – rovnaký obsah a ochrana vlastníckych práv každého vlastníka je zaručená Ústavou SR. Vyvlastnenie alebo akékoľvek iné obmedzovanie vlastníckeho práva je povolené len v nevyhnutnom rozsahu, vo verejnom záujme, na základe zákona a za primeranú náhradu.
- Občiansky zákonník – Občiansky zákonník ďalej ustanovuje a zaručuje rovnaké práva a povinnosti všetkým vlastníkom (či už súkromným osobám alebo verejným subjektom, ako je napr. štát alebo obce). Vlastníctvo možno nadobudnúť aj vyvlastnením. Vyvlastniť možno len v súlade so zákonom, vo verejnom záujme, pre konkrétny účel a za primeranú náhradu. Proces vyvlastňovania je upravený v Stavebnom zákone.

⁶List zo dňa 10.9.2008 Ministerstvo životného prostredia SR: Vec: I/66 Banská Bystrica – severný obchvat – odpoveď (Ing. Luciak),

- Stavebný zákon – Stavebný zákon ďalej stanovuje ciele a podmienky pre vyvlastňovanie. Ak sa dá účel vyvlastnenia dosiahnuť obmedzením vlastníckeho práva, nemožno právo odňať v plnom rozsahu. Ak sa má vyvlastnením získať vlastnícke právo len na časť pozemku a ak by vlastníkom alebo iná oprávnená osoba nemohla využívať zvyšnú časť pozemku alebo by ich mohla využívať len s neprímeranými ťažkosťami, vyvlastnenie sa rozšíri tak, aby zahŕňovalo aj zvyšnú časť, ak o to vlastníkom požiada.

Jednotlivé etapy procesu získavania pozemkov a procesu vyvlastňovania, ktorý je relevantný pre Projekt sú načrtnuté v nasledovnej tabuľke.

Etapa procesu vyvlastňovania	Kroky
Pokus o dobrovoľný predaj- odkúpenie	<ul style="list-style-type: none"> - Investor zabezpečí znalca na ocenenie pozemku/nehnutelnosti a ostatnú dokumentáciu potrebnú na určenie trhovej ceny a podpísanie kúpno-predajnej zmluvy - Investor doručí návrh kúpno-predajnej zmluvy druhej strane - Zmluva sa prerokuje a podpíše - Bonus 20% z ceny ocenenia určenej znalcom
Postup pri nedobrovoľnom vyvlastnení	<ul style="list-style-type: none"> - Ak nie je možné dosiahnuť dohodu o predaji alebo druhá strana nereaguje, Investor iniciuje proces vyvlastnenia na príslušnom úrade - Zvolá sa ústne prerokovanie s oboma stranami, vypočujú sa námietky - príslušný úrad vydá rozhodnutie - Rozhodnutie o vyvlastnení môže byť predmetom odvolacieho konania alebo preskúmania súdom

Náhrada je založená na nezávislom znaleckom ocenení. Znalecké ocenenie predstavuje trhovú hodnotu, t.j. plnú primeranú náhradu, ktorú treba zaplatiť vlastníkom, vrátane nákladov na presťahovanie a ostatných vzniknutých nákladov, aby na tom neboli horšie v dôsledku Projektu. V prípade prenajatia pozemkov pre poľnohospodárske účely, príslušné znalecké ocenenie bude odrážať celú hodnotu rastlín, ktorá má byť zaplatená prenajímateľovi.

Štát má snahu nadobúdať pozemky priateľskou cestou. Podľa novej právnej úpravy, ktorá je účinná od 1.januára 2009⁷, sú vlastníci motivovaní dobrovoľne odpredať svoje pozemky a majetok s možnosťou získania o 20% vyššej ceny ako je tá, ktorá je určená znaleckým posudkom. Zvýšená cena môže byť vyplatená aj po tom, ako bolo zahájené vyvlastňovacie konanie, ak sa v jeho priebehu dosiahne dohoda.

4.5 Koncesná zmluva

Podľa Koncesnej zmluvy je koncesionár zodpovedný za súlad so všetkými aplikovateľnými environmentálnymi zákonmi, povoleniami, podmienkami a požiadavkami stanovísk vydaných v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie, územnými rozhodnutiami, stavebnými povoleniami a požiadavkami verejného obstarávateľa, ktorým je MDPT (čl.14). Koncesionár je zodpovedný za

⁷ http://jaspi.justice.gov.sk/jaspiw1/htm_zak/jaspiw_maxi_zak_fr0.htm

získanie všetkých potrebných súhlasov. Koncesná zmluva obsahuje mechanizmy ďalšieho postup v prípade novej legislatívy a zmien požadovaných verejným obstarávateľom.

5 Výber a posudzovanie variantov

Pre úsek Nitra – Čaradice sa zvažovalo päť variantov a dva varianty pre Banskú Bystricu. Varianty pre Banskú Bystricu sa odlišujú len v menších detailoch, pretože koridor bol určený územným plánom mesta Banská Bystrica už od r. 1976.

Štyri hlavné kritériá pre výber trasy, ktoré boli počas EIA procesu hodnotené boli: doprava, životné prostredie/ekológia, technicko-ekonomické, sociálno-ekonomické aspekty. Do úvahy sa brali aj podrobnejšie pod-kritériá, ako napr. dopady na obyvateľstvo, dopady na chránené oblasti, dopady na pôdu. Hodnotiace kritériá pre porovnanie a vyhodnotenie variantov sú popísané v EIA správe v kapitole C časť V.

Ako konečné odporúčané varianty⁸ boli zvolené nasledovné:

- Nitra - Malanta - Variant 4 (zelený variant v správe EIA)
- Malanta - Čaradice bola kombináciou dvoch posudzovaných variantov (zeleného a červeného variantu v správe EIA)⁹
- Banská Bystrica severný obchvat - Variant A (v zámere).

Konečné odporúčané trasy boli vybrané na základe stanovísk dotknutých orgánov a pripomienok verejnosti zozbieraných v rámci procesu prípravy správ EIA. Tieto výstupy sú obsiahnuté v Záverečnom stanovisku v kapitole V. (Záver) spolu s odporúčaniami pre etapu prípravy a výstavby.

Počas povoloňacieho konania nedošlo k žiadnym zmenám v preferovaných trasách s jednou výnimkou, nastala mierna zmena vo vedení trasy v blízkosti obce Čierne Kľačany (úsek Beladice – Tekovské Nemce), na základe analýzy nákladov a následného rozhodnutia MDPT a bola komunikovaná v rámci územného konania. Ministerstvo životného prostredia SR potvrdilo, že nie je potrebné žiadne dodatočné hodnotenie vplyvov na životné prostredie v dôsledku tejto zmeny.

⁸ Pre bližšie informácie o hodnotených variantoch pozri správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie

⁹ Kombinácia zeleného a červeného variantu znamená, že trasa začína ako zelený variant (pripojenie na južný obchvat mesta Nitra) a ďalej pokračuje ako červený variant

6 Prerokovanie s verejnosťou

Verejné konzultácie v súvislosti s trasou R1 začali v rámci procesu schvaľovania územného plánu Nitrianskeho vyššieho územného celku z roku 1998 doplneného v roku 2004 a územného plánu aglomerácie Banská Bystrica z roku 1976. Oba územné plány obsahujú aj vedenie koridoru rýchlostnej cesty R1 a boli predmetom verejných prerokovaní v rámci schvaľovania územných plánov v súlade s platnou právnou úpravou.

Navyše, pred verejným prerokovaním v rámci environmentálneho posudzovania boli zámery rozoslané na dotknuté obce, ktoré mali zo zákona povinnosť zverejniť informácie, kde možno do zámerov nahliadnuť. Verejnosť mala potom lehotu 6 týždňov na predloženie svojich pripomienok či už prostredníctvom obce alebo priamo na Ministerstvo životného prostredia.

6.1 Verejné prerokovania v rámci procesu EIA

Zhrnutie procesu konzultácií s verejnosťou, ktoré sa organizovali k EIA správam sú uvedené v Záverečných stanoviskách. Obsahujú miesto a čas každej konzultácie s verejnosťou, otázky od verejnosti a odpovede. Najčastejšie otázky sa týkali zásahov do vlastníckych práv a opatrení na zmiernenie hlučnosti. Zápisy z týchto zhromaždení sú archivované na Ministerstve životného prostredia SR v oficiálnych spisoch. Sumárna tabuľka zo stretnutí, konzultácií s verejnosťou je uvedená nižšie:

Nitra – Malanta

Miesto	Dátum	Poznámky	Zhrnutie pripomienok verejnosti
Nitra – zasadačka mestského úradu Nitra	11., septembra 2002, 16:00	Prítomných 131, väčšina z nich preferovala alternatívu V4	Koľko sa očakáva asanácií, akým spôsobom sa bralo do úvahy zvýšenie emisií pre každú alternatívu
Pohranice	10. septembra 2002, 18.30	Prítomných 66	Vzdialenosť cesty od obytných budov, hlučnosť a súvisiace opatrenia na zmiernenie týchto následkov
Lehota pri Nitre	10. septembra 2002, 16.30	Prítomných 25	V prípade Variantu 4 sa požadujú migračné trasy pre zver medzi katastrálnym územím obce Kynek a Lehota
Nitrianske Hrnčiarovce	12. septembra 2002, 17:00	Prítomných 47 80% preferuje Variant 4	Archeologický prieskum

Malanta – Čaradice

Miesto	Dátum	Poznámky	Zhrnutie pripomienok verejnosti
--------	-------	----------	---------------------------------

Nitra – zasadačka mestského úradu Nitra	21.apríla 2004	počet prítomných neuvedený	Prepojenie na Dlhú a Levickú ul., styk s migračnými trasami zveri, výsadba
Volkovce	21. apríla 2004	počet prítomných neuvedený	Presun čerpacej stanice, posunúť trasu o 100 metrov v blízkosti obce
Čierne Kľačany	23. apríla 2004	počet prítomných neuvedený	Varianty, potreba pozemkov, hluk, demografia
Čeľadice	28. apríla 2004	počet prítomných neuvedený	Žiadne pripomienky neuvedené
Zlaté Moravce	30. apríla 2004	počet prítomných neuvedený	Náklady, vzťah cesty k stavebným pozemkom, geotermálne vrty
Čaradice	30. apríla 2004	počet prítomných neuvedený	Ponechať poľnú cestu aj keď nie je zaznamenaná v katastrálnej mape nehnuteľností, zachovať prírodný rybník, vybudovať migračné trasy pre zver
Tesárske Mlyňany	5.mája 2004	počet prítomných neuvedený	Napojenie obce na cestu, zabezpečenie prístupu k poľnohospodárskym pozemkom
Beladice	5.mája 2004	počet prítomných neuvedený	Napojenie diaľnice na cestnú komunikáciu I/65, ochrana zvierat, platenie mýtného
Pohranice	13.mája 2004	počet prítomných neuvedený	Negatívne účinky počas etapy výstavby – preprava materiálu
Kolíňany	13.mája 2004	počet prítomných neuvedený	Časový harmonogram projektu, prístup k pozemkom

Takisto bolo predložených množstvo jednotlivých námietok, ktoré sú zosumarizované v Záverečných stanoviskách. Tam, kde to bolo možné boli otázky zodpovedané priamo na zhromaždeniach (ako napr. hlučnosť alebo iné, skôr technické otázky). Odpovede sú zhrnuté do zápisníc a v niektorých prípadoch takisto do Záverečného stanoviska. Niekoľko pripomienok je zahrnutých do Záverečných stanovísk ako podmienky Ministerstva životného prostredia SR. Záverečné stanoviská sú potom zverejnené, aby ľudia vedeli či a ako sú ich pripomienky spracované.

6.2 Účasť verejnosti v rámci povoľovacieho konania

Súčasťou územného a stavebného konania sa zverejňuje žiadosť o vydanie povolenia s podpornou dokumentáciou (DUR) a (DSP) a dotknutej verejnosti je umožnené predkladať námietky. Námietky účastníkov sú potom buď akceptované a sú riešené v samotných povoleniach alebo sú zamietnuté. Ak sú námietky akceptované, stávajú sa záväznými podmienkami pre investora alebo ak sú zamietnuté, ich zamietnutie musí byť v príslušnom rozhodnutí riadne odôvodnené. Aj územné rozhodnutie aj stavebné povolenie sú zverejnené a sprístupnené verejnosti.

6.3 Nepovinné konzultácie

Dobrovoľná konzultácia sa robila v Banskej Bystrici. Jedno stretnutie sa konalo v septembri 2006, ktoré bolo komunikované verejnosti a bolo inzerované v televízii a v novinách. Informácie o projekte boli prezentované pre 106 ľudí, ktorí sa zúčastnili tohto stretnutia. Bolo vznesených dvadsaťosem pripomienok alebo otázok a tieto zahrňovali otázky ako napríklad protihlukové steny na vybraných miestach, náhrada za pozemky a vlastnícke práva, finančná kompenzácia, technické riešenie okolo cementárne, dopady na rybárstvo, časový harmonogram výstavby a dopady na záhradkárstvo, odškodnenie za stromy a rastlinstvo.

7 Jestvujúci environmentálny a spoločenský kontext

Oblasť Nitry je významnou dopravnou križovatkou na západe Slovenska, kde sa medzinárodný cestný koridor napája na krajskú a miestnu cestnú sieť. Cestný koridor medzi Nitrou a Tekovskými Nemcami sa tiahne hlavne cez poľnohospodárske oblasti, kde sú aj oblasti využívané na oddychové aktivity. Západný koniec projektu sa nachádza v blízkosti mesta Nitra, ktoré je obklopené z 3 strán hlavne poľnohospodárskou pôdou, na severnej strane je lesnatá oblasť, ktorá prispieva k environmentálnej charakteristike a je to miesto pre dovolenky. Nitra sa nachádza na polovici cesty medzi Bratislavou, hlavným mestom Slovenska a mestom Banská Bystrica, v strede Slovenska. V niektorých častiach mesta Nitra existujú v súčasnosti problémy s kvalitou ovzdušia v blízkosti jestvujúcich cestných komunikácií a v priemyselnej zóne a niektoré jestvujúce obavy ohľadne kvality vodných tokov a zdrojov podzemnej vody.

Mesto Banská Bystrica je sídlom bansko-bystrického kraja, ktorý sa nachádza na strednom Slovensku, 200km od Bratislavy. Mesto sa nachádza na rieke Hron, v údolí obkolesenom tromi pohoriami: Nízke Tatry, [Veľká Fatra](#) a [Kremnické vrchy](#). Zatiaľ čo v minulosti bolo základom rozvoja Banskej Bystrice baníctvo, dôležitými oblasťami miestnej ekonomiky sú teraz turistický ruch a priemyselné odvetvia. Obchvat bude tvoriť presmerovanie vedenia jestvujúcej cestnej komunikácie I/66 do severnej časti mesta Banská Bystrica. Navrhovaný cestný koridor pre obchvat je súčasťou plánovacieho dokumentu pre mesto od r. 1975 a vedie čiastočne pozdĺž jestvujúceho železničného koridoru.

Detaily k jestvujúcej environmentálnej a sociálnej základnej línii sú popísané v dokumentácii EIA (ref: EIA štúdie: Nitra - Malanta a Malanta - Čaradice: diel C časť II ; Zámer („Predbežná environmentálna štúdia“) Banská Bystrica, severný obchvat: časť III).

8 Environmentálne a sociálne vplyvy a benefity

Navrhovaný projekt zahŕňa výstavbu štvorprúdovej smerovo rozdelenej cestnej komunikácie (2+2), rýchlostnej cesty medzi Nitrou a Tekovskými Nemcami a severný obchvat v meste Banská Bystrica. Projekt bude vybudovaný v súlade s environmentálnymi požiadavkami Slovenska a EÚ. Zhrnutie primárnych environmentálnych a sociálnych negatívnych a pozitívnych vplyvov je uvedené nižšie; zmierňujúce a kompenzačné opatrenia sú uvedené v kapitole 9 tohto zhrnutia.

- **Vplyvy na pohodu a kvalitu života:**

Identifikovali sa nasledovné potenciálne dopady na kvalitu života:

- Mierne negatívne dopady počas výstavby z narušenia a obmedzenia miestnej dopravy.
- Môže dôjsť k sťaženiu prístupnosti, ale tieto vplyvy budú len nepatrné a budú zmiernené do určitej miery presmerovaním dopravy.
- Počas výstavby vzniknú pracovné príležitosti.
- Z dôvodu potenciálneho zníženia dopravy na jestvujúcich cestných komunikáciách a zvýšenej technickej kvality projektovej cestnej komunikácie, predpokladajú sa prínosy v oblasti kvality života v okolí týchto jestvujúcich cestných komunikácií.

- **Zníženie nehodovosti:**

Navrhované trasy sú zamerané na zlepšenie bezpečnosti tým, že sa presunie doprava mimo miest a obcí a vybudovaním dvojprúdovej cesty, ktorá je viac vhodná z hľadiska intenzity a charakteru dopravy, ktorá využíva túto trasu. Odhad zníženia nehodovosti v percentách pri navrhovaných trasách v roku otvorenia je nasledovný¹⁰:

Nitra - Selenec	22%
Selenec - Beladice	33%
Beladice - Tekovské Nemce	39%
Banská Bystrica	6%

Projekt takisto zahŕňa odpočívadlá na oboch stranách komunikácie v úseku Beladice - Tekovské Nemce. Odpočívadlá poskytnú vodičom možnosť dočerpať pohonné látky a zároveň vybavené zariadeniami, ktoré umožňujú vodičom odpočinúť si. Tieto odpočívadlá sú umiestnené v súlade so súčasnými strategickými plánmi vlády.

- **Vplyv na zdravie verejnosti:**

Identifikovali sa nasledovné dopady na zdravie verejnosti v ovplyvnených komunitách popri trase cestnej komunikácie:

- Tam, kde sa hustota premávky na jestvujúcich cestných komunikáciách zníži z dôvodu novej cestnej komunikácie, môže dôjsť k zlepšeniu kvality životného prostredia popri týchto jestvujúcich cestných komunikáciách, vrátane súčasnej hlučnosti a kvality ovzdušia.
- *Hluk:* Cestná komunikácia povedie vo väčšine cez poľnohospodárske oblasti, avšak trasa bude zasahovať do niektorých osídlených oblastí, čo môže vyústiť do lokalizovaného mierne negatívneho dopadu na hlučnosť. Odhaduje sa, že

¹⁰ Prevzaté z časti C dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR)

protihlukové steny budú potrebné na konkrétnych miestach identifikovaných v EIA a v povoloľvacej dokumentácii, aby sa zabezpečilo udržanie hlučnosti v rámci povolených limitov.

- *Kvalita ovzdušia:* Očakáva sa, že celkovo projekt zlepší kvalitu ovzdušia v niekoľkých mestách a obciach popri trase tým, že odkloní dopravu mimo týchto lokalít a cez zníženie výskytu zápch. Tam, kde nová cestná komunikácia zasahuje do niektorých osídlených oblastí, môžu nastať lokalizované menšie negatívne dopady na kvalitu ovzdušia. Okrem toho aj neustále sa zlepšujúca kvalita pohonných látok a účinnosť motorov v motorových vozidlách zníži podľa očakávaní negatívny účinok emisií z dopravy na kvalitu ovzdušia ako je uvedené v kapitole 9 tohto zhrnutia.

- **Vplyvy na suroviny:**

Predpokladá sa, že získavanie stavebného materiálu a ostatných surovín pre výstavbu projektovej cestnej komunikácie bude mať veľmi mierne účinky na ložiská nerastných surovín, ktoré sú spojené s výstavbou cestnej komunikácie.

- **Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu:**

Bol identifikovaný potenciál miernych negatívnych účinkov na niektoré ochranné pásma podzemných vôd a počas výstavby budú vykonané preventívne opatrenia, aby sa odstránili alebo minimalizovali tieto účinky. Kontaminované splachy z vozovky počas prevádzky cestnej komunikácie môžu predstavovať nepatrný negatívny účinok na zdroje povrchovej a podzemnej vody, ale toto bude vo veľkej miere zmiernené kanalizačnými a filtračnými systémami, ktoré boli zahrnuté do návrhu projektu.

- **Vplyvy na využívanie pôdy:**

Projekt obsahuje výstavbu novej cestnej komunikácie, ktorej výsledkom bude trvalý záber pôdy, čo má významný negatívny dopad na využívanie pôdy. Odhadovaný dočasný záber pôdy bol identifikovaný ako potenciálne vyúsťujúci do nepatrne negatívneho účinku na využívanie pôdy z dôvodu jeho krátkodobého charakteru.

Typ a veľkosť pozemkov potrebných pre projekt, tak ako boli odhadnuté v rámci procesu EIA¹¹ sú:

Typ pozemkov	Trvalé	dočasné
Poľnohospodárska pôda	216 ha	51 ha
Zalesnená pôda	9 ha	
Obytné domy	1	
Nebytové stavby	4	

Nadobudnutie pôdy vyústi do negatívneho dopadu mierne nepriaznivého charakteru. Schválený variant v úseku Nitra – Malanta vyžaduje demoláciu jedného obytného domu, čo ovplyvňuje troch ľudí. Pre tento projekt sa nepredpokladá žiadne dočasné fyzické presídlenie.

- **Vplyvy na flóru:**

Projekt vyžaduje uskutočniť výrub stromov a spôsobí čiastočné straty na biotopoch, vrátane vegetácie popri vodných tokoch, čím vznikajú určité

¹¹ Prezaté zo správ o hodnotení vplyvu na životné prostredie Nitra – Malanta 2002, Malanta – Čaradice 2004 a Zámeru Banská Bystrica – severný obchvat 1997

negatívne účinky, ale nebudú postihnuté chránené alebo vzácne biotopy. Výstavba a prevádzka nových úsekov cestnej komunikácie má potenciál spôsobiť kontamináciu flóry; zmierňujúce opatrenia sú navrhnuté v dokumentácii z hodnotenia vplyvov na životné prostredie a v povoleniach.

- **Dopady na faunu:**

Nasledovné potenciálne dopady boli identifikované na faunu:

- preťatie migračných trás
- zničenie a fragmentácia biotopov
- prašnosť počas výstavby
- zmeny v hlučnosti a kvalite ovzdušia
- kontaminácia pôdy

Opatreniami na zmiernenie, ktoré boli zahrnuté do návrhu projektu, budú mať tieto dopady podľa predpokladu mierne negatívne účinky na faunu ako celok.

- **Natura 2000**

Trasa cestnej komunikácie bola vybraná tak, aby sa vyhlo zásahom do akejkoľvek chránenej oblasti. Avšak štúdie EIA boli vypracované ešte pred plnou implementáciou smernice o biotopoch (SK zák.č. 543/2002 Z.z.) a predtým ako MŽP vypracovalo zoznam chránených oblastí Natura 2000. Preto EIA konkrétne neriešia dopady projektu na určené lokality Natura 2000. Následne boli vykonané príslušné hodnotenia potenciálnych vplyvov vo vzťahu na vplyvy na všetky tieto určené európske lokality. Následné prehlásenia od kompetentných slovenských orgánov potvrdzujú, že priamo nie je postihnutá žiadna z lokalít Natura 2000. Štátny úrad pre ochranu prírody preto rozhodol, že nie je potrebné žiadne špecifické hodnotenie ohľadne vplyvov projektu na lokality Natura 2000¹².

- **Vplyvy na krajinu:**

Vizuálne účinky na krajinu sa predpokladajú s mierne negatívnymi účinkami na scenériu z cestnej komunikácie, konkrétne spojené so zemnými prácami a mostami. Cestná komunikácia vytvorí bariéru a nový umelý prvok v rámci prírodnej krajiny. Ako opatrenie na zmiernenie týchto účinkov sa navrhuje výsadba, aby sa napomohlo začleneniu cestnej komunikácie do krajiny. Opatrenia na zmiernenie týchto dopadov boli zahrnuté v projektovej dokumentácii.

- **Vplyvy na kultúrne hodnoty**

Zhodnotenie vplyvov projektu na kultúrne hodnoty bolo vykonané v súlade s príslušnými ustanoveniami slovenských zákonov, predpisov a plánov riadenia chránených oblastí. Nie sú žiadne lokality kultúrneho dedičstva alebo archeologické lokality, ktoré by boli pravdepodobne projektom priamo ovplyvnené. Avšak existujú oblasti potenciálnych archeologických nálezov datovaných do staršej doby kamennej v blízkosti úseku Nitra - Malanta. Tieto lokality boli spísané a boli predmetom ďalších štúdií počas povoľovacieho procesu¹³. Štúdie preukázali, že celkové vplyvy na kultúrne dedičstvo, architektonické prvky sa predpokladajú len nepatrné.

- **Vplyvy na urbánny komplex:**

- *Sídla:* Vizuálne účinky na mestské oblasti budú podľa predpokladov dostatočne zmiernené využitím clonovej výsadby.

¹² Pozri Vyhlásenia o Natura 2000

¹³ Pozri dokumentáciu pre povoľovacie konanie – Archeologický prieskum

- *Pôdohospodárske:* väčšina záberu pôdy spojenej s projektom je poľnohospodárska pôda. Mierne negatívne účinky na poľnohospodársku pôdu boli identifikované z trvalého a dočasného záberu pôdy a kvôli potenciálu vzniku kontaminácie poľnohospodárskej pôdy.
- *Priemyselné:* Značné prínosy sa očakávajú pre priemyselné odvetvie zo zlepšeného prepojenia na medzinárodnú diaľničnú sieť. Rozvoj priemyselných aktivít bol identifikovaný ako jeden z najvýznamnejších potenciálnych prínosov z obstarania novej cestnej komunikácie.
- *Doprava:* Zlepšenie spojení a kapacity cestnej komunikácie podľa predpokladov prinesie veľké prínosy pre motoristov. Nepatrne nepriaznivé účinky na motoristov sa predpokladajú počas výstavby, ale tieto budú len krátkodobého charakteru.
- *Turistický ruch:* Projekt bol identifikovaný ako taký, ktorý má potenciál podporiť rozvoj cestovného ruchu.
- *Lesy:* Dôsledkom projektu bude malý záber pôdy zo zalesnených oblastí, čo podľa predpokladu bude mať mierny negatívny účinok.

- **Nevybuchnutá munícia:**

V rámci úvodných štádií Projektu je umiestnenie Projektu hodnotené príslušnými štátnymi orgánmi aj z hľadiska možnosti výskytu nevybuchnutej munície na dotknutých pozemkoch. Bolo zistené, že riziko výskytu takejto munície v navrhnutej trase je minimálne.

- **Dopady na komunitu:**

SIA identifikovala, že projekt by potenciálne zvýšil migráciu ľudí do miest, zvlášť mladých ľudí, čoho dôsledkom by bola starnúca populácia vo vidieckych komunitách. Maloobchodné prevádzky, čerpacie stanice, reštaurácie a hotely môžu takisto utpieť stratu príjmu, čoho dôsledkom by bola strata zamestnania, keďže cestná komunikácia zníži potenciálny tok zákazníkov. Ostatné účinky zahrňujú: obavy týkajúce sa nepríjemností spojených s výstavbou, segmentovania, dopadov na miestnu kaplnku a na farmárov a poľovníkov, miestne cestné komunikácie sa zničia počas výstavby a ovplyvní prístup k rekreačným oblastiam.

Avšak existuje vysoké očakávanie, že nehodovosť na ceste a zápchy na cestách sa výrazne zníži a policajná kontrola dopravy zlepší bezpečnosť vozidiel na tranzitných komunikáciách, čo bude výrazným prínosom.

9 Opatrenia na zmiernenie účinkov

Predpokladá sa, že negatívne vplyvy sa dajú dostatočne zmierniť rôznymi opatreniami, ktoré sú podrobne rozpísané v časti IV EIA a ďalej sú rozpísané do detailov v následnej povoloľvacej dokumentácii. Kľúčové opatrenia sú zhrnuté nižšie:

- **Vplyvy na kvalitu života:**
 - Stavebná doprava: stavebné povolenie stanovuje určité podmienky, aby sa počas etapy výstavby vyhlo negatívnym vplyvom na susediace pozemky. Tieto zahŕňujú požiadavky, aby sa zabezpečilo, že trasy, ktorými sa prepravujú materiály, sa budú udržiavať čisté od stavebnej sutiny, aby sa dohodli prístupové trasy s miestnymi obcami, aby sa obmedzil nežiaduci zásah do pozemkov ostatných užívateľov a vlastníkov, atď., aby sa dohodlo miesto a čas dočasných cestných uzáver, aby sa jasne vyznačili všetky obchádzky a obnovili cesty, ktoré sú určenými cestnými komunikáciami, ktoré môžu byť poškodené stavebnou dopravou, ale ktoré sú potrebné pre prístup na stavenisko.
 - Sťaženie prístupu:
 - Jestvujúce trasy sú vo väčšine prípadov preložené v prípadoch, kde by Projekt mohol sťažiť prístup.
 - Tam, kde sa pozemok stane neprístupný do tej miery, že sa stane neobrábateľný, vlastník pozemku má možnosť požiadať investora, aby odkúpil celú parcelu.
- **Zníženie nehodovosti:**
 - Pravdepodobnosť výskytu nehôd sa hneď v úvode minimalizuje navrhnutím a schválením prác podľa príslušných slovenských noriem a takisto kontrolou bezpečnosti, ktoré sa vyžadujú a ktoré vykonávajú príslušné orgány, vrátane polície pred tým, ako sa udelí povolenie na predčasné užívanie cestnej komunikácie.
 - Koncesionár je motivovaný minimalizovať nehodovosť konkrétnymi opatreniami, ktoré sú zahrnuté do platobného mechanizmu.
- **Vplyvy na zdravie verejnosti:**
 - Hlučnosť: protihlukové steny budú potrebné v konkrétnych oblastiach, ktoré boli identifikované v EIA a v povoloľvacej dokumentácii, aby sa zabezpečilo, že úrovne hluku budú v rámci povolených limitov. Tieto sú obsiahnuté v DSP. Tabuľky uvádzajúce požadované protihlukové steny a ktoré obce budú týmto ovplyvnené, sú obsiahnuté v EIA a v požiadavkách pre povolenie. Bude sa robiť hodnotenie hlučnosti po ukončení výstavby, aby sa určila účinnosť bariér.
 - Kvalita ovzdušia: znečistenie ovzdušia vozidlami bude zmiernené výsadbou stromov v rámci cestného koridoru.
- **Vplyvy na suroviny:**
 - Všetky ložiská a kameňolomy, ktoré budú dodávať pre projekt, budú musieť byť riadené v súlade s environmentálnou legislatívou Slovenska a EÚ, aby sa zmiernili ich dopady na životné prostredie.

- Získavanie stavebného materiálu bude zmiernené prísnyh dodržiavaním slovenskej environmentálnej legislatívy a zmluvných podmienok týkajúcich sa otvárania zemníkov a kameňolomov.
- **Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu:**
 - Dopady na režim povrchovej a podzemnej vody budú zmiernené odvodňovacími systémami, realizáciou opatrení proti znečisteniu (napríklad, odlučovače oleja, zachytávače, filtrácia, atď.).
 - Postupy pre núdzové opatrenia pre náhodne vytečené tekutiny z vozidiel budú tvoriť súčasť plánu pre environmentálne riadenie Koncesionára.
- **Vplyvy na využívanie pôdy:**
 - Vplyv na využívanie pozemkov sa bude zmierňovať výberom trasy a projektovaním, napr. využitím oporných a zárubných múrov.
 - Vplyvy na poľnohospodársku pôdu a pozemky sa budú minimalizovať obmedzením využívania poľnohospodárskej pôdy mimo staveniska, opatreniami na zníženie potenciálu kontaminácie pôdy z dôvodu kontaminovaných odtokov a požiadavkou, aby sa dočasné zariadenia a odpad skladovali len na pozemkoch s nízkou kvalitou pôdy. Tam, kde je to možné, všetky skladovacie oblasti budú rekultivované po ukončení stavebných prác.
- **Vplyvy na flóru:**
 - Náhrada a revitalizácia výsadby, aby sa obmedzili účinky straty biotopov použitím prirodzeného porastu, napríklad popri vodných tokoch a na brehoch. Budú sa robiť konzultácie s príslušnými orgánmi na ochranu prírody o výbere druhov.
 - Stromy, ktoré sa nachádzajú v tesnej blízkosti staveniska budú chránené pre poškodením ich koreňov a kmeňa riadením výstavby a stavebnej dopravy a ohradením alebo inými formami bariér.
 - Strata kvetenstva sa ďalej zmierňuje buď náhradou výsadby alebo odškodnením, kde sa vyplatia prostriedky príslušnému orgánu, ktorý vykoná výsadbu alebo revitalizáciu.
- **Vplyvy na faunu:**
 - Vplyvy na živočíšstvo sa budú zmierňovať zabezpečením prechodov pre zver a prostredníctvom vhodne navrhnutých premostení, podchodov a nadchodov.
- **Natura 2000**
 - Žiaden dopad
- **Vplyvy na krajinu:**
 - Ako zmierňovacie opatrenie sa navrhuje výsadba, aby sa napomohlo začleneniu cestnej komunikácie do krajiny.
 - Tam kde je to možné, bude dizajn solidárny s prostredím.
- **Vplyvy na kultúrne hodnoty**
 - Aby sa chránili kultúrne hodnoty pred nepriaznivými vplyvmi počas etapy výstavby bude dodržiavaný "*postup pre náhodné nálezy*", aby sa zabezpečilo, že existujú ustanovenia pre riadenie akýchkoľvek nájdených kultúrnych objektov. Postupy, ktoré majú byť schválené ešte pred zahájením etapy výstavby budú zahrňovať ohradenie miesta nálezu, aby sa vyhlo ďalšiemu narušeniu a zabezpečí sa ohodnotenie určeným

a kvalifikovaným expertom, aby sa identifikovali potrebné ochranné kroky v súlade so slovenskou legislatívou.

- **Vplyvy na mestské prostredie:**
 - Vizualne vplyvy na mestské oblasti sa budú zmierňovať použitím clonovej výsadby.
- **Nevybuchnutá munícia:**
 - Akúkoľvek muníciu, ktorá sa odkryje počas prác, bude riešiť príslušný orgán. Koncesná zmluva obsahuje štandardné ustanovenia, ktoré stanovujú povinnosti strán, ak by nastal nepravdepodobný prípad objavenia munície.
- **Vplyvy na komunitu:**
 - Neprijemnosti spojené s výstavbou:
 - Vplyv spôsobený stavebnými prácami sa bude zmierňovať realizáciou dohodnutých plánov riadenia dopravy. Tieto obsahujú plány pre prepravu stavebných materiálov a budú vypracované v spolupráci s miestnymi orgánmi. Povolené trasy a rýchlosť budú obmedzené a budú umiestnené dopravné značenia, podľa potreby budú odporúčené obchádzky.
 - Miestne cestné komunikácie používané pre stavebnú dopravu budú pravidelne čistené a udržiavané a budú uvedené do pôvodného stavu, keď to bude relevantné. Návrh prevedenia sa pokúša vyrovnať množstvo potrebných násypov na svahy s množstvom výkopu, aby sa minimalizovalo množstvo materiálu, ktoré sa bude musieť doviesť alebo vyviezť.
 - Lokality pre ohradené miesta na skládky budú tvoriť súčasť povoľovacieho procesu; akékoľvek nové miesta pre skládky by požadovali povolenie od príslušných orgánov.

Okrem toho:

- Plán riadenia výstavby, ktorý vypracuje Koncesionár bude obsahovať detaily ohľadne ochrany životného prostredia.
- Koncesionár vypracuje Plán riadenia odpadu.
- Plán na riešenie núdzových situácií, ktoré môžu ovplyvniť životné prostredie vypracuje zhotoviteľ / koncesionár a schváli ho slovenská Inšpekcia životného prostredia a Inšpektorát životného prostredia Bratislava, odbor inšpekcie ochrany vôd.
- Pre tento projekt platia dojednania o odškodnení za záber pôdy, ktoré stanovuje slovenský zákon. Významné percento pozemkov bolo nadobudnuté na dobrovoľnej báze, aby sa minimalizovala potreba núteného vyvlastnenia. Potenciálne vplyvy na nehnuteľnosti sa minimalizovali tým, že je cestná komunikácia podľa možnosti vedená mimo zastavaných oblastí.

SIA takisto obsahuje nasledovné opatrenia na zmiernenie vplyvov:

- vypracovanie komunikačných plánov na zabezpečenie včasnej informovanosti miestnych komunít a vodičov,
- obnova miestnych ciest poškodených stavebnou dopravou,
- odškodnenie pre ľudí vystávaných z ekonomických dôvodov,
- udržiavať vysoký štandard hospodárenia a realizovať opatrenia na zníženie neprijemností t.j. znižovanie prašnosti, obmedzené stavebné práce počas sviatkov,

- poskytnúť dodatočné školenie a zdroje pre pohotovostné služby, aby boli schopné riešiť vážne dopravné nehody.

Dodatočné environmentálne štúdie počas povoľovania:

Aby sa naplnili požiadavky procesu EIA a poskytli detaily o akomkoľvek ďalšom zmiernovaní vplyvov, ktoré je treba zapracovať do povolení a požiadaviek pre dizajn, boli vykonané dodatočné štúdie, ktoré sú zosumarizované nižšie:

- geologické štúdie
- hlukové štúdie
- štúdie o kvalite ovzdušia
- archeologické štúdie
- štúdie o poľnohospodárskej pôde
- seizmické štúdie
- ekonomická štúdia

Ďalšie detaily o jestvujúcich environmentálnych a sociálnych vplyvoch a prínosoch projektu a navrhovaných opatreniach na zmiernenie dopadov sú obsiahnuté v dokumentácii EIA. Koncesionár vypracuje a zrealizuje komplexný plán na zmiernovanie vplyvov. Zmierňovacie opatrenia budú aktualizované a upravované na základe výsledkov z dodatočných štúdií, ktoré budú výsledkom monitorovania

10 Monitorovanie

V Záverečných stanoviskách EIA sú podrobne uvedené podmienky pre monitorovanie. Monitorovací projekt je obsiahnutý v dokumentácii DUR a DSP, ktorá definuje podrobné požiadavky na monitorovanie. Vyžaduje monitorovanie vplyvu projektu na vybrané oblasti životného prostredia v definovaných oblastiach trasy počas rôznych etáp prípravy, výstavby a prevádzky cestnej komunikácie.

Monitorovanie by sa malo zamerať zvlášť na:

- Monitorovanie vplyvov na geológiu – stabilita a erózia svahov, deformácie,
- geotechnické monitorovanie opatrení na obnovu,
- monitorovanie kvality ovzdušia na miestach uvedených v projekte monitorovania,
- monitorovanie vplyvov na povrchovú a podzemnú vodu,
- monitorovanie kvality odpadových vôd,
- monitorovanie hlukových podmienok hlavne v problematických lokalitách z hľadiska vplyvu cestnej komunikácie na obyvateľstvo v priebehu výstavby a počas prevádzky
- monitorovanie seizmických účinkov na susediace budovy, zvlášť v priebehu výstavby,
- vypracovanie súpisu stavebných faktov v blízkosti staveniska pred začatím výstavby vozovky

Od Koncesionára sa budú vyžadovať správy o monitorovaní počas prác, ktoré budú predkladané príslušným kontrolným orgánom. Ak výsledky monitorovania zistia, že skutočné vplyvy hodnotenej činnosti sú horšie, ako sa uvádza v hodnotiacej správe, potom Koncesionár zrealizuje nápravné opatrenia, aby sa dosiahla zhoda s dopadmi predpokladanými v hodnotiacej správe. Monitorovanie po otvorení cestnej komunikácie, ako napríklad kvality vody a hodnotenie hlučnosti pokračuje aj po otvorení cestnej komunikácie pre verejnosť.

11 Aktuálny stav Projektu

Stavebné povolenia pre všetky úseky Projektu boli vydané a sú právoplatné.

Väčšina z pozemkov bola nadobudnutá dobrovoľne Nitra – Selenec (82%), Selenec – Beladice (87%), Beladice – Tekovské Nemce (79%) a Banská Bystrica (90%) Percentá zahrňujú dve nehnuteľnosti, ktoré boli určené na asanáciu.

Zmluva na výstavbu by mala byť podpísaná začiatkom jari a niektoré práce by sa mali začať bezprostredne po jej uzavretí. Hlavná stavebná činnosť začne ihneď po vypracovaní a schválení realizačných projektov. Predpokladá sa, že úsek Beladice – Tekovské Nemce bude dokončený a odovzdaný do užívania v lete 2010, úsek Nitra – Selenec a Selenec - Beladice na jar 2011 a Banská Bystrica – severný obchvat na jar roku 2012.

12 Kontakty

Ďalšie informácie o Projekte nájdete na internetovej stránke MDPT www.telecom.gov.sk v sekcii Projekty PPP

Kontaktná osoba: Ing. Ľuboslav Gajdoš, PhD.
(luboslav.gajdos@telecom.gov.sk)

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.

Komunikačné centrum „Stred“

žiar nad Hronom

Š. Moysesova 68

965 01 žiar nad Hronom

stred@ndsas.sk

kontaktná osoba: Ing. Juraj Kovalinka (Juraj.kovalinka@ndsas.sk)

Komunikačné centrum "Stred" pokrýva regióny Nitra a Banská Bystrica

Slovenská správa ciest

Investičná výstavba a správa ciest

Skuteckého 32

974 23 Banská Bystrica

Kontaktná osoba: Ing. Ladislav Stulajter (vladislav.stulajter@ssc.sk)

Pre akékoľvek dotazy týkajúce sa pozemkov, kontaktujte:

Banská Bystrica - severný obchvat: vladislav.stulajter@ssc.sk

Ostatné úseky: juraj.kovalinka@ndsas.sk