ENVIGEO, a.s., Banská Bystrica

ENVIGEO®

Posudok

na Správu o hodnotení vplyvov činnosti na životné prostredie podľa §19 odst. 4) a 5) zákona NR SR č.127/1994 Z.z. v znení zákona NR SR č.391/2000 Z.z..

Banská Bystrica, august 2004

OBSAH

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI **1**

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE **1**

Základné technické údaje stavby 5

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA **5**

Negatívne vplyvy 9

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI **20**

V. ZÁVERY **23**

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti *23*

2. Odporúčaný variant *23*

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti 24

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV **27**

1. Spracovatelia posudku *27*

2. Dátum vypracovania posudku a návrhu záverečného stanoviska 27

Cesta R1 Malanta – Čaradice

Posudok

na Správu o hodnotení vplyvov činnosti na životné prostredie podľa § 19 odst. 4) a 5) zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. v znení zákona NR SR č. 391/2000 Z.z.

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
Cesta R1 Malanta - Čaradice

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

Posudzovaný úsek rýchlostnej cesty R1 Malanta – Čaradice je súčasťou rýchlostnej cesty R1 Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica, ktorá je po diaľničnom ťahu druhým najdôležitejším a najzaťaženejším cestným ťahom na Slovensku. Spája tri krajské mestá: Trnavu, Nitru a Banskú Bystricu. Prostredníctvom diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R2 tiež spája Bratislavu s Košicami. V súčasnosti sú v prevádzke úseky štvorpruhovej komunikácie z Trnavy do Nitry, z Hronského Beňadiku do Novej Bane, zo Zvolena do Banskej Bystrice a budujú sa viaceré úseky okolo Žarnovice a Budče.

3. Užívateľ
Slovenská správa ciest

4. Umiestnenie (katastrálne územie)
Nitriansky kraj
Katastrálne územie: Nitra, Malý Lapáš, Nitrianske Hrnčiarovce, Pohranice, Hosťová, Čeľadice, Kolíňany, Beladice, Tesárske Mlyňany, Zlaté Moravce, Čierne Kľačany, Volkovce a Čaradice.

5. Termín začatia a ukončenia
Podľa správy o hodnotení
- začiatok výstavby 2010
- ukončenie výstavby 2015

V odpovediach zástupcov navrhovateľa na verejných prerokovaniach sa uvádza:

- začiatok výstavby 2007
- ukončenie výstavby 2010

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Základné technické a technologické činnosti boli získané z Technickej štúdie, Inžiniersko-technickej pomoci a Technickej pomoci. Cesta R1 Malanta – Čaradice je štvorpruhová smerove rozdelená komunikácia kategórie R 22,5/100. Trasa hodnotenej komunikácie je pripojená v dvoch alternatívnych pripojeniach na cestu R1 Nitra-Malanta. Obidve alternatívne pripojenia sa spoja v katastrálnom území obce Pohranice, v blízkosti vodného toku Kadaň – červený v km 3,5 a zelený v km 2,86. Pracovné staničenie zeleného variantu pripojenia sa ukončí v km 2,86, kde sa vyrovná s pracovným staničením červeného variantu pripojenia (km 2,86 zeleného variantu pripojenia = km 3,5 červeného variantu pripojenia). Následne je rýchlostná cesta vedená v spoločnej trase v úseku km 3,5 – 28,623.

Červený variant

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

Zelený variant

Zelený variant pripojenia bude smerove napojený na južný obchvat mesta Nitra mimoúrovňovou križovatkou, ktorá bude prechádzať cez MČ Nitra Selenec a bude križovať cestu I/51. Následne bude viesť poľnohospodárskymi pozemkami a napojí sa južne od obce Pohranice v blízkosti vodného toku Kadaň na červený variant. Smerove je trasa navrhnutá z troch smerových oblúkov o polomeroch R = 1000 až 2500 m s prechodnicami L = 160 až 300 m. Dĺžka tohto variantu je 2,85 km.

Trasa rýchlostnej cesty Malanta – Čaradice

Trasa rýchlostnej cesty je riešená v prevažnej miere v novej polohe s čiastočným využitím terajšej cesty I/65. Trasa cesty R1 obchádza južne obec Pohranice a Hosťová, pričom vedie poľnohospodárskou pôdou. Obec Čeľadice obchádza severne vo vzdialenosti cca 300 až 400 m od okraja zástavby, kde je umiestnená križovatka „Čeľadice" v km 8,190 pracovného staničenia. V km 13,570 cesta R1 križuje cestu III/051118 medzi obcami Malé a Veľké Chrašťany bez zásahu do zástavby. V úseku km 16,240 až 19,300 pracovného staničenia je trasa vedená v súbehu s jestvujúcou cestou I/65, ktorá prechádza severne od obce Tesárske Mlyňany vo vzdialenosti cca 35 m od najbližšej zástavby. Následne opúšťa jestvujúcu cestu I/65 a vedie cez poľnohospodárske pozemky. V km 19,686 je zrealizovaná križovatka „Tesárske Mlyňany". V úseku medzi obcami Prílepy a Čierne Kľačany rýchlostná cesta križuje cestu III/51110 a následne v km 23,490 križuje železničnú trať „Zlaté Moravce – Kozárovce". Od tohto križovania vedie cesta R1 v priamkovom vedení cez poľnohospodárske pozemky až po km 26,890 a južne obchádza obec Olichov. Od km 27,060 je cesta R1 situovaná na lesných pozemkoch a v km 27,340 križuje cestu III/51026, kde bude vytvorená mimoúrovňová križovatka „Olichov". V km 28,120 sa trasa cesty R1 dostane na jestvujúcu cestu, ktorú bude využívať až po koniec úseku rýchlostnej cesty do stykovej križovatky pre obec Čaradice.
Smerove je trasa navrhnutá z desiatich smerových oblúkov o polomeroch R = 850 až 4000 m s priechodnicami L = 150 až 500 m. Výškové vedenie je navrhnuté na základe územných

podmienok a požadovaných parametrov tejto komunikácie v rozmedzí od 0,6% do 4,5 %. Smerové a výškové vedenie trasy na konci úseku nadväzuje na komunikáciu I/65 juhozápadne od obce Čaradice.
Vzhľadom na nutnosť napojenia a sprístupnenia miest, obcí a pozemkov pozdĺž trasy rýchlostnej cesty R1, bude jestvujúca cesta I/65 využívané ako súbežná komunikácia s cestou R1 a bude prepojená cestami II. a III. triedy v úsekoch, cez ktoré bude vedená trasa rýchlostnej cesty.

Križovatky

V rámci navrhovanej činnosti je navrhnutých šesť križovatiek:

Križovatka Pohranice – Dolná Malanta – lokalizovaná v km 0,870 pracovného staničenia červeného variantu pripojenia cesty R1. Ide o jednovetvovú neriadenú mimoúrovňovú križovatku, ktorá bude napojená na cestu I/65 smerom na Kolíňany. Križovatka vyhovuje pre posudzované obdobie roku 2045 s veľkými rezervami vo výkonnosti.

Kriňovatka Selenec – lokalizovaná na začiatku zeleného variantu pripojenia cesty R1. Ide o dvojvetvovú neriadenú mimoúrovňovú križovatku, ktorá bude napojená na južný obchvat mesta Nitra a zároveň bude napojená na cestu I/51 smerom na Vráble.

Križovatka Čeľadice - lokalizovaná v km 8,190 pracovného staničenia. Ide o dvojvetvovú neriadenú mimoúrovňovú križovatku, ktorá bude dopravne spájať zo severnej vetvy smer Hosťová Pohranice a z južnej vetvy smer Čeľadice. Súčasťou tejto križovatky sú aj dve úrovňové križovatky. Z výsledkov posúdenia možno konštatovať, že križovatka vyhovuje v navrhovanom technickom riešení výhľadovým dopravným nárokom pre všetky výhľadové obdobia.

Križovatka Beladice – lokalizovaná v km 13,570 pracovného staničenia. Ide o dvojvetvovú neriadenú mimoúrovňovú križovatku s kolektormi napojenými na cestu III/06433. Križovatka bude dopravne spájať zo severnej vetvy smer Beladice a z južnej vetvy smer Malé Chrašťany. Súčasťou tejto križovatky sú aj dve úrovňové križovatky s cestou III/06433. Z výsledkov posúdenia možno konštatovať, že križovatka vyhovuje v navrhovanom technickom riešení výhľadovým dopravným nárokom pre všetky výhľadové obdobia.

Križovatka Tesárske Mlyňany – lokalizovaná v km 19,690 pracovného staničenia. Ide o dvojvetvovú neriadenú mimoúrovňovú križovatku v tvare osmičky s kolektormi napojenými na cestu II/511. Križovatka bude dopravne spájať Zlaté Moravce severnou vetvou a obec Tesárske Mlyňany južnou vetvou. Súčasťou tejto križovatky sú aj dve úrovňové križovania na cestu II/511. Z výsledného posúdenia možno konštatovať, že križovatka vyhovuje v navrhovanom technickom riešení výhľadovým dopravným nárokom pre všetky výhľadové obdobia.

Križovatka Olichov – lokalizovaná v km 27,300 pracovného staničenia. Ide o dvojvetvovú mimoúrovňovú neriadenú križovatku s kolektormi napojenými na cestu III/51026. Križovatka bude dopravne napájať obec Olichov severnou vetvou a obec Kozárovce južnou vetvou. Súčasťou tejto križovatky sú aj dve úrovňové križovania na cestu III/51026. Z výsledkov posúdenia možno konštatovať, že križovatka vyhovuje v navrhovanom technickom riešení výhľadovým dopravným nárokom pre všetky výhľadové obdobia.

Mosty

V rámci navrhovanej činnosti sú v zelenom variante pripojenia navrhnuté nasledovné mostné objekty:

- km 1,025 most na ceste R1, nad údolím a poľnou cestou, dĺžka 264,0 m
- km 2,585 most nad cestou R1, na ceste III/06434, dĺžka 72,8 m

V rámci navrhovanej činnosti sú v červenom variante pripojenia navrhnuté nasledovné mostné objekty:

- km 0,650 most nad bezmenným vodným tokom, dĺžka 4,7 m
- km 0,865 most nad cestou R1 na vetve križovatky „Pohranice - Dolná Malanta", dĺžka 64,6 m
- km 1,130 most na ceste R1 cez Štitársky kanál, dĺžka 15,2 m
- km 2,204 most nad cestou R1 na ceste III/0651, dĺžka 72,8 m
- km 3,214 most nad cestou R1 na ceste III/06434, dĺžka 72,8 m

V rámci navrhovanej činnosti sú v trase rýchlostnej cesty R1 Malanta – Čaradice v úseku km 3,5 – K.Ú., navrhnuté nasledovné mostné objekty:

- km 3,620 most na ceste R1 nad údolím a vodným tokom, dĺžka 216,7 m
- km 4,230 most nad cestou R1 na poľnej ceste, dĺžka 89,6 m
- km 4,735 most nad cestou R1 na ceste III/0655, dĺžka 72,0 m
- km 6,629 most na ceste R1 nad údolím a Hosťoveckým potokom, dĺžka 730,0 m
- km 7,915 most na ceste R1 nad Čeľadnickým potokom, dĺžka 5,3 m
- km 8,204 most nad cestou R1 na ceste III/0654 pripojenej na križovatku „Čeľadice", dĺžka 67,2 m
- km 8,705 most nad cestou R1 na ceste III/0653, dĺžka 87,7 m
- km 10,881 most na ceste R1 nad vodným tokom Bocegaj, dĺžka 30,0 m
- km 11,019 most nad cestou R1 a vodným tokom Bocegaj na ceste III/0653, dĺžka 95,4 m
- km 11,980 most na ceste R1 nad poľnou cestou, dĺžka 27,0 m
- km 13,233 most na ceste R1 nad vodným tokom Drevenica, dĺžka 15,4 m
- km 13,539 most nad cestou R1 na ceste III/051118 pripojenej na križovatku „Beladice", dĺžka 62,0 m
- km 15,721 most na ceste R1 nad Čerešňovým potokom, dĺžka 21,4 m
- km 17,133 most na ceste R1 nad bezmenným vodným tokom, dĺžka 3,6 m
- km 17,748 most nad cestou R1 na poľnej ceste, dĺžke 59,0 m
- km 18,521 most na ceste R1 nad traťou ŽSR Zlaté Moravce – Uľany nad Žitavou, dĺžka 31,6 m
- km 19,270 most na ceste R1 nad vodným tokom Žitava, dĺžka 31,6 m
- km 19,676 most na ceste R1 nad cestou II/511 pripojenej na križovatku „Tesárske Mlyňany", dĺžka 24,3 m
- km 22,467 most nad cestou R1 na ceste III/51110, dĺžka 66,0 m
- km 22,642 most na ceste R1 nad vodným tokom Širočina, dĺžka 9,4 m
- km 23,372 most na ceste R1 nad Hraničným kanálom a želez. Traťou Kozárovce – Zlaté Moravce, dĺžka 241,0 m
- km 25,387 most nad cestou R1 na poľnej ceste, dĺžka 58,0 m
- km 26,944 most na ceste R1 nad vodným tokom Bočovka, dĺžka 2,7 m
- km 26,861 most na ceste R1 nad cestou III/51112, dĺžka 21,4 m
- km 27,288 most na ceste R1 nad cestou III/51026 pripojenej na križovatku „Olichov", dĺžka 21,3 m

Základné technické údaje stavby

	Červený variant	Zelený variant	Spoločná trasa
Minimálny polomer smerového oblúka	1000 m	1000 m	850 m
Minimálna dĺžka prechodnice	160 m	160 m	150 m
Maximálny pozdĺžny sklon	4,5 %	4,5 %	4,5 %
Minimálny pozdĺžny sklon	1,6 %	0,8%	0,5%
Maximálny dostredný sklon vozovky	3,0 %	3,0%	3,0%
Minimálny polomer vypuklého výš. oblúka	6000 m	6000 m	6000 m
Minimálny polomer vydutého výš. oblúka	5000 m	5000 m	5000 m
Šírka jazdného pruhu	3,5 m	3,5 m	3,5 m
Šírka spevnenej časti krajnice	1,5 m	1,5 m	1,5 m
Šírka stredného deliaceho pásu	3,0 m	3,0 m	3,0 m
Dĺžka trasy	3,5 km	2,86 km	25,123 km

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

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

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

Navrhovateľ činnosti, Slovenská správa ciest v Bratislave (ďalej len „SSC") predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR") Správu o hodnotení „**Cesta R1 Malanta - Čaradice**" na proces posudzovania.
MŽP SR doručilo Správu o hodnotení listom príslušnému orgánu, povoľujúcim orgánom, dotknutým orgánom a dotknutým obciam.

K Správe o hodnotení boli predložené nasledovné písomné stanoviská:

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR *(list č.537/230-04 zo dňa 27.4.2004)*
Správu o hodnotení považuje za relevantný podklad pre vypracovanie záverečného stanoviska, v ktorom navrhuje vydať súhlas k činnosti pre trasu R1 podľa zeleného variantu s pripojením na plánovaný privádzač R1 a na južný obchvat mesta v trase R1.
Uvedené stanovisko je v súlade s návrhom ministerstva na riešenie stavby Nitra – Malanta. Súčinnosť ministerstva pri vypracovaní záverečného stanoviska navrhuje obvyklým spôsobom – pripomienkovaním jeho návrhu.

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, SEMal - odbor infraštruktúry a ochrany životného prostredia *(list č. SEMI/K-84/3-379/2004-OdIOŽP zo dňa 4.5.2004)*
Výstavba predmetnej komunikácie predstavuje podľa ministerstva obrany celospoločenský záujem. V predloženej správe sú navrhnuté nevyhnutné opatrenia prevencie, eliminácie, minimalizácie a kompenzácie vplyvov na životné prostredie. Z hľadiska svojej pôsobnosti nemá MO SR k posudzovanému materiálu pripomienky a preferuje zelený variant pripojenia komunikácie s komunikáciou Nitra – Malanta (južný variant obchvatu Nitry).

Krajský úrad životného prostredia Nitra, odbor ochrany ovzdušia a odpadového hospodárstva *(list č. 2004/00194 zo dňa 19.4.2004)*

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny je podľa KÚ ŽP Nitra potrebné zohľadniť tieto pripomienky a požiadavky:
Pri výsadbe drevín v rámci vegetačných úprav pri rýchlostnej ceste R1 výber druhovej skladby konzultovať v čiastkových projektoch podľa lokalizácie s pracovníkmi štátnej ochrany prírody. Uvedené druhy drevín doplniť o nasledovné druhy:

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

Úseky ochrany ovzdušia, odpadového hospodárstva a štátnej vodnej správy k predloženej správe o hodnotení nemajú žiadne pripomienky.
KÚ ŽP Nitra odporúča realizovať stavbu podľa variantu, ktorý predpokladá napojenie na južný obchvat mesta Nitra.

Krajský pozemkový úrad v Nitre *(list č. 2004/00150 zo dňa 7.4.2004)*
Krajský pozemkový úrad konštatuje, že zníženie výrobnej plochy a tým zníženie poľnohospodárskej produkcie z dôvodov trvalého záberu hlavne ornej pôdy je najvýznamnejším priamym vplyvom nielen na poľnohospodársku výrobu, ale aj celkovú ochranu základného výrobného prostriedku. Z hľadiska ochrany PPF nie je dôležité, ktorá z variant je najvhodnejšia, pretože každá z variant v sebe zahŕňa cca 100 ha trvalého záberu a desiatky hektárov dočasného záberu.
Na základe uvedených skutočností, nemá tunajší úrad pripomienky k predloženej správe. Vybranú variantu bude osobitne posudzovať podľa ust. § 7 zákona č. 307/1992 Zb. o ochrane PPF v znení neskorších predpisov.

Krajský lesný úrad v Nitre *(list č. 2004/000180 zo dňa 16.4.2004)*
Krajský lesný úrad v Nitre, ako príslušný orgán ochrany lesného pôdneho fondu v zmysle zákona SNR č. 100/1977 Zb. o hospodárení v lesoch a štátnej správe lesného hospodárstva, v znení neskorších predpisov, nemá k správe pripomienky.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Nitre *(list č. A/2004/00454 zo dňa 7.5.2004)*
Krajský úrad súhlasí s predloženým návrhom pri dodržaní STN 73 6101, STN 73 6102 a požaduje, aby oba navrhované varianty ako červený, tak i zelený boli rovnocenné, pretože oba sú rovnako potrebné pre rozvoj Nitrianskeho regiónu.
Úrad doporučuje zrealizovať navrhované napojenie na existujúcu cestu I/65 ako červený variant prechádzajúci hranicou katastrálneho územia mesta Nitra a súčasne realizovať výstavbu pripravovanej časti južného obchvatu mesta Nitra, uvádzaného ako zelený variant. Zároveň požaduje dodržať lokalizáciu mimoúrovňovej križovatky Selenec v mieste napojenia na cestu I/51 a na južný obchvat.

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja v Nitre *(list č. RR-305/2004 zo dňa 5.5.2004)*
Úrad vydal nasledovné stanovisko:
Červený variant pripojenia „R1 Malanta – Čaradice" nie je v rozpore so záväznou časťou Územného plánu Veľkého územného celku Nitrianskeho kraja (ÚPN VÚC NK), ktorého záväzná časť bola vyhlásená Nariadením vlády SR č. 188/1998 zo dňa 28.4.1998. Zelený variant pripojenia „R1 Malanta – Čaradice" nie je v súlade so záväznou časťou ÚPN VÚC NK, ale v súčasnej dobe Nitriansky samosprávny kraj zabezpečuje Zmeny a doplnky ÚPN VÚC NK a návrh časti zeleného variantu zakomponuje do Zmien a doplnkov ÚPN VÚC NK.

Mesto Nitra *(list č. DaCH-6982/04 zo dňa 19.5.2004)*
Stanovisko Mesta Nitra, ako dotknutej obce je nasledovné:
Mesto Nitra súhlasí s riešením pripojenia v trase zeleného variantu V4 napojeného na južný obchvat mesta Nitra a nesúhlasí s červeným variantom napojenia na cestu I/65.

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

Slovenská agentúra životného prostredia Banská Bystrica *(list č. 190/2004 zo dňa 26.4.2004)*
SAŽP doporučuje realizovať zelený variant z dôvodov, že v úseku po napojenie na červený variant vedie nezastavaným územím a jeho kratšou vzdialenosťou prepojenia.
Podľa SAŽP je potrebné zohľadniť a doplniť nasledovné pripomienky:

- v schválenej ÚPD – VÚC NK, ktorú vypracoval AUREX s.r.o. je riešený úsek rýchlostnej komunikácie R1 Malanta – Čaradice uvedený ako súčasť trasy „južného ťahu" v smere Bratislava – Nitra – Zvolen – Košice. V tomto dokumente je trasa medzi obcou Pohranice a vinicami vedená južnejším smerom. Táto požiadavka bola dopracovaná v Technickej pomoci Dopravoprojektu, a.s. Bratislava, stredisko Zvolen, na základe ktorej je spracovaná aj riešená správa o hodnotení,
- v územných plánoch dotknutých obcí plánovaný zámer je lokalizovaný vo VÚC NK, Nitre, Nitrianske Hrnčiarovce, Čeľadice, Beladice, Zlaté Moravce. V obciach Malý Lapáš, Pohranice, Hosťová, Čierne Kľačany táto cesta lokalizovaná nie je,
- zo záverov hlukovej štúdie, ktorú vypracoval Ing. Baláž v novembri 2003 vyplýva vhodnosť vybudovania navrhovanej komunikácie, v prípade prekročenia hlukovej hladiny v okolí cesty je potrebná eliminácia hluku protihlukovým opatrením,
- rozptylová štúdia vypracovaná doc. RNDr. Ferdinandom Hejekom CSc., analyzuje výpočty krátkodobej a dlhodobej koncentrácie CO a NO_x, z ktorej vyplýva, že v prípade vybudovania novej trasy krátkodobé a dlhodobé znečistenie ovzdušia poklesne v porovnaní so starou trasou, hlavne v obciach, cez ktoré stará trasa prechádza,
- pri navrhovaní optimálneho variantu dodržať zásadu, aby navrhovaná stavba nezasahovala do žiadneho chráneného územia a neohrozovalo ho počas výstavby ani počas prevádzky navrhovaného zámeru
- v správe nie je ekonomické zhodnotenie navrhovaných variantov prepojenia

Obvodný úrad životného prostredia Nitra, odbor ochrany zložiek životného prostredia, Zlaté Moravce *(list č. Z/2004/00069 zo dňa 30.4.2004)*
ObÚ ŽP ako dotknutý orgán štátnej správy zaslal tieto stanoviská:

1. Stanovisko orgánu štátnej správy ochrany ovzdušia, ktorý nepovažuje za potrebné posudzovať predmetnú stavbu R1 Malanta – Čaradice podľa zákona č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov a odporúča ukončiť proces EIA v štádiu zisťovacieho konania.
2. Stanovisko orgánu štátnej vodnej správy, ktorý súhlasí s realizáciou stavby za podmienok, že sa dodržia pripomienky a odporúčania uvedené v jeho stanovisku.
3. Stanovisko orgánu štátnej správy ochrany prírody a krajiny - požaduje zahrnúť opatrenia smerujúce k predchádzaniu a obmedzovaniu poškodzovania a ničenia ekosystémov, do návrhov projektov, plánov, programov a pod., ďalej zvyšnú zeminy z výkopových prác požaduje, aby nebola použitá na vyrovnávanie depresií v krajine. Upozorňuje na uchovanie malých remízok vyskytujúcich sa v tomto území, ktoré sú súčasťou ekostabilizačných prvkov krajiny, dôležitých pre migráciu zveri.
4. Stanovisko orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva, v ktorom dotknutý orgán upozorňuje na zhodnocovanie a zneškodňovanie vzniknutých odpadov vznikajúcich v dôsledku stavebných a demolačných prác a konštatuje, že z hľadiska odpadového hospodárstva je možné predmetný objekt zrealizovať v súlade s vypracovaným zámerom a dodržaním platnej legislatívy v odpadovom hospodárstve.

Záver:
Z hľadiska záujmov sledovaných orgánmi štátnej správy v životnom prostredí odporúča ObÚ ŽP po dodržaní pripomienok predložený zámer neposudzovať podľa zákona NR SR

č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení zákona NR SR č. 391/2000 Z.z. a ukončiť proces posudzovania v štádiu zisťovacieho konania.

Formálnu chybu v stanovisku ObÚ ŽP (dotknutý orgán štátnej správy), v ktorom uvádzajú stanovisko k zámeru nekomentujeme.

Obvodný úrad životného prostredia Nitra, odbor ochrany prírody a krajiny *(list č. A/2004/01204-001-F07 zo dňa 10.6.2004)*
ObÚ ŽP ako dotknutý a povoľujúci orgán štátnej správy zaslal nasledovné stanovisko:

1. Stanovisko povoľujúceho orgánu štátnej vodnej správy ObÚ ŽP Nitra – nie je možné určiť, ktorý variant je výhodnejší, nakoľko použitie jedného z dvoch variantov je závislé na výsledku hodnotenia vplyvov na životné prostredie. Do projektovej dokumentácie je potrebné dopracovať osadenie odlučovačov ropných látok a sedimentačných nádrží na celom úseku posudzovanej cesty, nie len v úseku prechádzajúcom PHO II. stupňa.
2. Stanovisko dotknutého orgánu štátnej správy pre ochranu prírody ObÚ ŽP Nitra – v predloženej správe o hodnotení nie je v kap. 1.5. Fauna , flóra a vegetácia v Profile 1 – v katastri obce Pohranice, uvedený výskyt xerotermných travinno-bylinných biotopov. Z pohľadu ochrany prírody a krajiny odporúča realizáciu tzv. zeleného variantu s predpokladaným napojením na južný obchvat mesta Nitra.
3. Stanovisko dotknutého orgánu štátnej správy v odpadovom hospodárstve ObÚ ŽP Nitra – z hľadiska odpadového hospodárstva súhlasí s riešením odpadového hospodárstva.

Úsek ochrany ovzdušia nemá pripomienky k predloženej správe.

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

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Nitre *(list č. 2004/02721 zo dňa 19.4.2004)*
K predloženej správ nemá pripomienky, nakoľko považuje realizáciu stavby za prijateľnú a potrebnú, z hľadiska vplyvov na životné prostredie a celospoločenského úžitku investície za realizovateľnú.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Nitre *(list č. ORHZ-375/OPP-2004 zo dňa 5.4.2004)*
K riešeniu požiadaviek protipožiarnej bezpečnosti nemá pripomienky.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Zlaté Moravce *(list č. ORHZ-169/OPP-2004 zo dňa 5.4.2004)*
Ku správe o hodnotení vplyvu cestnej komunikácie R1 Malanta – Čaradice sa nevyjadruje.

Obec Hosťová *(list č. 136/04 zo dňa 30.4.2004)*
Občanov obce, ako aj obecné zastupiteľstvo najviac znepokojuje blízkosť cesty od obce a obávajú sa hluku, ktorý môže doprava spôsobovať. Žiada, aby sa znovu prešetrila možnosť realizácie protihlukových opatrení v km 6,5 – 7 v katastri obce Hosťová.

Obec Nitrianske Hrnčiarovce *(list č. 117/2004v.p. zo dňa 27.4.2004)*
Obec informovala verejnosť o správe o hodnotení. K predmetnej správe neboli zo strany občanov vznesené žiadne pripomienky.

Obec Čierne Kľačany *(list č. 364/2004 zo dňa 27.6.2004)*
Obec podporuje výstavbu rýchlostnej komunikácie „R1 Malanta – Čaradice", ale v projektovej dokumentácii pre územné konanie, žiada vypracovať nový variant na úseku Tesárske Mlyňany – Olichov, posun trasy severne od Prílep a jej realizáciu, z nasledovných dôvodov:

- stavebné pozemky na bytovú výstavbu sa plánujú medzi obcou Čierne Kľačany a Prílepy,

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

K stanovisku Obecného úradu boli priložené:
- Uznesenie č. 4/2004 zo dňa 7.5.2004, kde obecné zastupiteľstvo požaduje vypracovať nový variant v úseku Tesárske Mlyňany – Olichov, navrhnutý severne od Prílep, medzi Prílepmi a Zlatými Moravcami
- Petícia obyvateľov obce Čierne Kľačany, ktorí podporujú výstavbu rýchlostnej komunikácie R1, ale nesúhlasia s umiestnením trasy v priestore medzi obcami Čierne Kľačany – Prílepy.

Obecný úrad Malý Lapáš *(list č. 123/2004 zo dňa 10.6.2004)*
Obec informovala verejnosť o návrhu rozsahu hodnotenia výveskou s možnosťou následného sa vyjadrenia k plánovanej stavbe. Zo strany občanov neboli predložené žiadne pripomienky a keďže stavba zasahuje do územia obce iba okrajovo, súhlasí s rozsahom hodnotenia.

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

Predmetom rokovaní bolo priblíženie obsahu Správy o hodnotení, problematika výstavby samotnej rýchlostnej komunikácie R1 Malanta – Čaradice, predbežné časové horizonty, upresnenie trasovania rýchlostnej cesty.

V prezentácii spracovatelia zámeru podrobne informovali o pozitívnych a negatívnych vplyvoch stavby:

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

Negatívne vplyvy
- záber poľnohospodárskeho pôdneho fondu – vplyvom činnosti bude poľnohospodárska pôda vyňatá z PPF, čím je možné očakávať zníženie poľnohospodárskej produkcie v dôsledku narušenia organizácie pôdneho fondu, rozdrobenia honov, prerušenia poľných ciest,
- zvýšenie hlukovej záťaže – prípustná hladina hluku vo vonkajšom prostredí bude prekročená v obciach Horná Malanta, Čeľadice, Tesárske Mlyňany, Čierne Kľačany

a Olichov, protihlukové opatrenia budú realizované v celkovej dĺžke 2900 m s priemernou výškou 2,5 m.

- zvýšenie emisnej záťaže územia,
- zásah do prvkov ÚSES,
- znečisťovanie povrchových vôd a pôd v okolí telesa cesty znečistenými zrážkovými vodami – odvádzanie dažďových vôd do sedimentačných nádrží,
- výrub stromov a odstránenie vegetácie – navrhovaná je náhradná sadová a vegetačná úprava.

Tieto vplyvy sú lokálneho významu a nebudú mať regionálny dopad. Pri dodržaní navrhnutých opatrení na prevenciu, eliminácia, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie je možné realizáciu stavby považovať za prijateľnú a zrealizovateľnú.

Po prezentácii správy spracovateľom (Mgr. Tomáš Šembera) a zástupkyňou navrhovateľa (Ing. Ema Závadská) prebiehala diskusia, kde odzneli otázky občanov.

Verejné prerokovania Správy o hodnotení „Cesta R1 Malanta-Čaradice", s následnými diskusiami, sa konali:

- dňa 21.4. 2004 na Mestskom úrade v Nitre
- dňa 21.4.2004 v Kultúrnom dome vo Volkovciach
- dňa 23.4.2004 v Čiernych Kľačanoch
- dňa 28.4.2004 v Čeľadiciach
- dňa 30.4.2004 v Mestskom kultúrnom strediska v Zlatých Moravciach
- dňa 30.4.2004 v Čaradiciach
- dňa 5.5.2004 v Kultúrnom stredisku služieb v Tesárskych Mlyňanoch
- dňa 5.5.2004 v Kultúrnom dome v Beladiciach
- dňa 13.5.2004 v Kultúrnom dome v Pohraniciach
- dňa 13.5.2004 v Kultúrnom dome v Koliňanoch

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

Verejné prerokovanie konané dňa 21.4. 2004 na Mestskom úrade v Nitre

Otázky:
Mgr. Csákay (centrum komunitného organizovania)

1. Koľko ornej pôdy bude zabraté výstavbou komunikácie – trvalý záber, dočasný záber?
2. Križovatka Selenec – ako bude napojené mesto na ul. Dlhú alebo na Levickú ul.?

Ing. Szabo, Ing. Schwarz (Obvodný úrad životného prostredia Nitra)

3. Ako je pamätané na prípadné konflikty napr. vysoká nehodovosť v kontakte so zverou, uvažuje sa vybudovať oplotenie na ochranu pred zverou?
4. Podľa zákona o ochrane prírody a krajiny pri projektovaní stavieb by mali byť navrhnuté eliminačné opatrenia, bude sprievodná vegetácia širšieho rázu, vytvorenie oddychových zón?

Ing. Csákay

5. V akom stave je schvaľovací proces a je uvažovaná výsadba za výrub stromov?

Ing. Fraňová (Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie)

6. Akou formou je riešené križovanie so železničným priecestím a cestami III. triedy?

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

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

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

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

Ing. Závadská
5. Schvaľovací proces je pred vydaním záverečného stanoviska. Náhrady na výrub stromov poskytuje sa náhradná výsadba, ktorá je nevyhnutnou súčasťou vegetačnej úpravy pozdĺž celej rýchlostnej cesty.
   Nebol ešte vypracovaný dendrologický prieskum, tento bude súčasťou dokumentácie pre územné rozhodnutie.

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

Verejné prerokovanie konané dňa 21.4.2004 v Kultúrnom dome vo Volkovciach

V rámci diskusie vystúpili:
Július Frajka pripomienkoval presunutie križovatky pri ČS OMV na koniec úseku cesty R1 Malanta – Čaradice smerom k Čaradiciam, z hľadiska členitosti terénu a zníženia nepriaznivého dopadu na životné prostredie.

Michal Šima navrhol presunutie trasy približne o 100 m bližšie k obci Volkovce a zároveň sa opýtal na spôsob a realizáciu výkupu pôdy.

Melicher Frajka sa opýtal či úsek Tekovské Nemce – Čaradice bude súčasťou tejto stavby, a tiež diskutoval o spôsobe výkupu pozemkov.

JUDr. Ondrej Kozolka, v zastúpení súkromného podnikateľa Stanislava Ondrejku, žiadal preložiť resp. inak situovať umiestnenie stavebného dvora na pozemku oproti ČS PHM OMV, nakoľko na tomto pozemku začal v tomto období podnikať.

Ing. Ľubomír Frajka požiadal na trase od miestnej časti Olichov smerom k Zlatým Moravciam vytvoriť poľnohospodárske prechody a zábrany pre srnčiu zver.

Odpovede: v zápise z verejného prerokovania nie sú uvedené.

Verejné prerokovanie 23.4.2004 v Čiernych Kľačanoch

Otázka:
Alena Jankulová: Aké sú varianty smerovania R1?

Odpoveď:
Technická štúdia, ktorá bola podkladom pre Zámer – predchádzajúci stupeň posudzovania vplyvov stavby na ŽP, bola riešená v dvoch základných variantoch – v modrom, ktorý viedol v trase pôvodnej cesty I/65 a v červenom – vedúcom prevažne v novej trase. Podvariantami bolo riešené odklonenie trasy v oblasti obce Pohranice.
Od modrého variantu bolo upustené už v štádiu určenia rozsahu hodnotenia, a to z viacerých dôvodov – nevhodné smerové a výškové vedenie jestvujúcej cesty I/65, blízkosť zástavby, vedenie dopravy z rýchlostnej cesty vylúčenej cez obce a pod.

Otázka:
Jozef Páleník: Aké rádiusy (polomery) sa budujú na podobných cestách?

Odpoveď:
Pre návrh smerového vedenia trasy ciest platia ustanovenia STN 76 6101. Konkrétne – pre rýchlostné cesty v kategórii R 22,5/100 je min. polomer 675 m, odporúčaný polomer je min. 875 m.

Otázka:
p. Kliman: Prečo musí dôjsť k záberu pôdy?

Odpoveď:
Čiastočne je odpoveď uvedená pri zdôvodnení, prečo bolo upustené od vedenia trasy v pôvodnej ceste. Ďalším dôvodom je, že vzhľadom na avizované protesty dotknutých obcí voči vedeniu dopravy z rýchlostnej cesty vylúčenej cez obce by bolo potrebné budovať súbežné cesty, ktoré by boli vedené tiež po poľnohospodárskej pôde.

Otázka:
Prečo sa pri návrhu trasy rýchlostnej cesty prihliadalo na obyvateľov mnohých obcí a na našu nie, prečo nebol zohľadnený protest obce v predošlom štádiu – zisťovacie konanie?

Odpoveď:
Správa o hodnotení bola vypracovaná na rovnakom technickom základe – technickej štúdii – ako predchádzajúci materiál Zámer pre zisťovacie konanie. Upresnenia, ktoré súvisia s úpravou vedenia trasy a ktoré sú technicky možné, môžu byť akceptované v ďalšom stupni projektovej prípravy – pri spracovaní dokumentácie pre územné rozhodnutie.

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

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

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

Zábrana demografickému rozvoju:

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

Blízkosť vodných zdrojov:
Navrhovaná komunikácia rešpektuje existenciu vodných zdrojov a sú navrhnuté príslušné opatrenia. Nedomnievame sa, že existujúce vodné zdroje budú výstavbou a prevádzkou navrhovanej činnosti znehodnotené.

Blízkosť geotermálnych prameňov:
Navrhovaná komunikácia rešpektuje existenciu geotermálnych prameňov.

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

Obava občanov, že na ich pripomienky a požiadavky sa nebude prihliadať:
V súlade s ustanoveniami zákona č. 127/1994 Z.z. § 18 môže verejnosť doručiť písomné stanovisko k správe o hodnotení ministerstvu ŽP SR do dvoch mesiacov od doručenia záverečného zhrnutia.

Písomné pripomienky do diskusie:

Júlia Tonková
Nesúhlasí s variantom medzi obcami Čierne Kľačany a Prílepy a žiada odkloniť trasovanie severnejšie od Prílep, pretože červený variant je veľmi blízko obytných domov.

Alena Jankulová
Nesúhlasí s navrhnutým trasovaním medzi obcami Čierne Kľačany a Prílepy – je nevhodné riešenie rozdeľovať obce.

Záver:
Občania sa obávajú hlavne hluku a exhalátov a z toho vyplývajúceho zníženia kvality bývania, a to aj napriek tomu, že exhaláty nedosiahnu limity a ochrana proti hluku je riešená protihlukovými stenami. Preto žiadajú odsun trasy severne od Prílep. Ďalšími dôvodmi je skutočnosť, že obec uvažuje s rozvojom v území medzi obcou a miestnou časťou Prílepmi ako rozvojovým strediskom bývania a rekreačných aktivít – využitie geotermálnych prameňov.
Možnosť posunu trasy severne od Prílep – južne od jestvujúcej cesty I/65 sa prešetrí v ďalšom stupni PD z dôvodu zachovania priestoru pre rozvoj obce, využitia geotermálnych prameňov, viníc a rekreačnej zóny obyvateľstva.

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

Obec Čierne Kľačany, zaslala dňa 27.6.2004 (list č. 364/2004) na Ministerstvo životného prostredia SR (MŽP SR) stanovisko, uznesenie obecného zastupiteľstva (Uznesenie č.4/2004 zo dňa 7.5.2004) a petíciu občanov obce Čierne Kľačany, kde sa uvádza:

Podporujeme výstavbu rýchlostnej komunikácie R1 Malanta – Čaradice"1, ale žiadame vypracovať v projektovej dokumentácii pre územné konanie nový variant na úseku Tesárske Mlyňany – Olichov, posun trasy severne od Prílep a jej realizáciu z nasledovných dôvodov:

- stavebné pozemky na bytovú výstavbu sa plánujú medzi obcou Čierne Kľačany a Prílepy

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

Verejné prerokovanie konané dňa 28.4.2004 v Čeľadiciach

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

Verejné prerokovanie konané dňa 30.4.2004 v Mestskom kultúrnom strediska v Zlatých Moravciach

Otázky prítomných občanov:

1. Štefan Turza, Prílepy: nebude nová cesta drahšia ako rozšírenie existujúcej cesty?
2. P. Kudrejová, Prílepy: V Prílepoch sú termálne vrty – ako bude na tieto vrty vplývať nová komunikácia?
3. Štefan Turza, Prílepy: Nakoľko nová cesta pôjde medzi Kľačanmi a Prílepmi, nebudú sa môcť využiť tieto pozemky ako stavebné. Navrhujem postaviť vedľa cesty I/65 novú diaľnicu. Nemôže ústť nová cesta 100 m od existujúcej cesty I/65?
4. Ing. Milan Švec, Čierne Kľačany: Hovoril v mene občanov Čierne Kľačany – podporujú výstavbu, ale žiadajú aby bol variant posunutý severne od Prílep – súbežne s cestou I/65.
5. P. Hritz, Prílepy: Aká bude vzdialenosť od Prílep. Kedy sa variant prehodil severne od Prílep?
6. Ing. Milan Švec, Čierne Kľačany: Obce budú odsúdené na demografický zánik.
7. P. Marián Švec: Podporuje názor svojho spoluobčana, pri takýchto projektoch sa ide mimo obcí čo najďalej.
8. P. Hritz, Prílepy: Kedy bude k nahliadnutiu štúdia, v ktorej by mali byť zohľadnené aj pripomienky z tohto verejného prerokovania?
9. P. Kudrejová, Prílepy: V zámere je potrebné opraviť k.ú., nakoľko mestská časť Prílepy nie je k.ú. Zlaté Moravce, ale k.ú. Prílepy.
10. Ing. Jozef Švec, Čierne Kľačany: Aký bude mať komunikácia vplyv na rozvoj Prílep v súvislosti s územným plánom?

Odpovede:

K otázke 1: Technická štúdia bola podkladom pre Správu, riešila návrh trasy cesty v dvoch základných variantoch: v modrom, ktorý viedol v trase pôvodnej cesty a v červenom, ktorý vedie prevažne v novej trase. Oba varianty boli vzájomne porovnané a posúdené aj vzhľadom na finančné nároky. Po zohľadnení potreby vybudovať pri modrom variante súbežné cesty, po ktorých by bola vedená doprava, ktorá je z rýchlostnej cesty vylúčená, priaznivejšie vychádza návrh vedenia trasy v novom koridore.

K otázke 2: Navrhovaná komunikácia rešpektuje existenciu geotermálnych vrtov.

K otázke 3, 4, 5, 7: Možnosť posunu trasy severne od Prílep sa prerieši v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, v dokumentácii pre územné rozhodnutie. Spracovateľ navrhne

oba varianty tak, aby bolo možné ich vzájomné posúdenie a výber vhodnejšieho, ktorý bude ďalej rozpracovaný. Dnes je predčasné hovoriť o presnej vzdialenosti upravenej trasy rýchlostnej cesty, nakoľko pri návrhu je potrebné zohľadniť celý rad okolností – veľkosť smerových a výškových oblúkov, náväznosť na ostatnú trasu a pod.
K otázke 3, 6: To, či bude navrhovaná činnosť prínosom alebo záťažou demografickému rozvoju obce, resp. regiónu bude závisieť od samotných občanov, ktorí tu žijú.

K otázke 8: Osobitná štúdia nebude vypracovaná, návrh posunu trasy cesty sa vypracuje v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie. Predpokladaný termín vyhodnotenia DÚR je marec 2005.

K otázke 9: Otázku – konštatovanie akceptujeme.

K otázke 10: V zmysle ÚPN je naplánovaná výstavba rodinných domov v mestskej časti Prílepy na južnom okraji zastavaného územia obce, teda smerom k navrhovanej rýchlostnej komunikácii, čo znamená, že prítomnosťou a realizáciou komunikácie by sa obmedzil budúci rozvoj tejto prímestskej časti.

Verejné prerokovanie konané dňa 30.4.2004 v Čaradiciach
Pripomienky občanov z verejného prerokovania možno zhrnúť nasledovne:

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

Záznam z verejného prerokovania neobsahuje reakcie zástupcov navrhovateľa.

Verejné prerokovanie konané dňa 5.5.2004 v Kultúrnom stredisku služieb v Tesárskych Mlyňanoch

Otázka:
Ako, v akom mieste bude pripojená obec na rýchlostnú cestu?

Odpoveď:
Mimoúrovňová križovatka, ktorou bude obec pripojená na rýchlostnú cestu, bude oproti umiestneniu uvedenom v Správe posunutá bližšie k Zlatým Moravciam – cca o 400 m a bude umiestnená priamo na ceste I/65 – pôvodne bola umiestnená na starej ceste – teraz MK.

Otázka:
Nebude mať vplyv posun križovatky na prístup k motorestu, ktorý je t.č. rozostavaný? Aký bude k nemu prístup?

Odpoveď:
Motorest sa stavia podľa právoplatného stavebného povolenia. Preto musí návrh trasy rešpektovať jeho polohu. Prístup však naň nebude možný z rýchlostnej cesty, ale iba prostredníctvom jestvujúcej cesty I/65. Tento motorest nemôže byť súčasťou odpočívadla na

R1, nakoľko podľa Návrhu koncepcie odpočívadiel na rýchlostných cestách, ktorý je v štádiu schvaľovania, sa v uvedenom mieste s odpočívadlom neuvažuje.

Otázka:
Ako bude zabezpečený prístup na poľnohospodársky obrábanú pôdu, ktorá sa nachádza vľavo od terajšej cesty I/65? Ostane premostenie poľnej cesty v km cca 17,750 zachované aj v prípade odsunu R1 vľavo od jestvujúcej cesty I/65?

Odpoveď:
Pre odsun rýchlostnej cesty R1 mimo jestvujúcu cestu I/65 je viacero dôvodov: zväčšením vzdialenosti od zástavby sa zníži koncentrácia škodlivín, zníži sa hluková záťaž domov pri ceste, jestvujúca cesta I/65 bude slúžiť pre dopravu, ktorá je z R1 vylúčená a teda nebude nevyhnutné viesť túto dopravu cez obec.
Nie je isté, či bude most na poľnej ceste zachovaný, prístup na pozemky však bude zabezpečený iným spôsobom.

Otázka:
Kedy bude stavba realizovaná?

Odpoveď:
So začatím stavby sa uvažuje v roku 2007 a to od konca úseku, t.j. od miesta, kde končí teraz realizovaná stavba Nová Baňa – Hronský Beňadik. Ukončenie závisí od možnosti jej financovania, predpokladaný termín odovzdania do prevádzky celej stavby je rok 2010.

Verejné prerokovanie konané dňa 5.5.2004 v Kultúrnom dome v Beladiciach

V diskusii predniesli svoje otázky občania obce:

1. Peter Keri: Bude v Nitre východ (pripojenie) na starú cestu? Ako bude riešené vedenie cesty pri Tesárskych Mlyňanoch?
2. Jozef Keri: Východ (vjazd) na rýchlostnú cestu bude v Nitre pri STS? Potom pôjde medzi Kolíňanmi a Hosťovou?
3. Anton Komžík: Bude zachovaná aj cesta I/65?
4. Ľuboš Halás: R1 ide cez stred poľovného revíru, či budú nejaké ochranné ploty? Mimoúrovňová križovatka bude nad pôvodnou cestou?
5. Anton Komžík: Bude R1 kopírovať terén?
6. Ľuboš Halás: Či sa uvažuje niečo robiť so 65-kou? Ako sa uvažuje so spoplatnením R1?
7. Anton Komžík: Kedy sa plánuje realizácia zeleného variantu – južný obchvat Nitry?
8. Marián Valašík: Kde sa bude stará cesta napájať na R1?
   Či bude zrušená?
   V Nitre bolo viac variantov, ktorý sa bude realizovať?
   Kedy sa začne realizovať výstavba R1?
   Úpravy pri Hr. Beňadiku už súvisia s výstavbou cesty R1?
   Je %-tuálne zastúpenie financií pre kraje rovnaké?
   Cesta bude spoplatnená? Na strednom Slovensku ešte nie je.
   O koľko je drahšia výstavba diaľnic oproti rýchlostným cestám?
   V akej vzdialenosti pôjde cesta okolo cintorína?
9. Mária Pilková: Investor stále ostáva?
10. Ľuboš Halás: Veľa pôdy nemá vlastníkov, ako sa to bude riešiť s tými, ktorí majú pôdu v náhradnom užívaní?

Odpovede spracovateľa Správy:
K otázkam 1,2: Začiatok hodnoteného úseku stavby R1 začína v oblasti Nitry na ceste I/51 pri miestnej časti Selenec. Na cestu I/65 bude pripojená privádzačom, ktorého projektová

príprava začína až teraz. Predpokladaná trasa privádzača vedie v dĺžke cca 1,0 km po jestvujúcej ceste I/65, potom sa odkláňa vpravo v smere Nitra – Zlaté Moravce na juh a vedie po hranici katastrov Nitra a Nitrianske Hrnčiarovce. Od križovatky Selenec vedie rýchlostná cesta južne popod obec Pohranice, Hosťovú. Katastra obce Koliňany sa dotýka okrajove južne.

K otázke 3,8: cesta I/65 bude v celom úseku zachovaná a bude slúžiť pre dopravu z rýchlostnej cesty vylúčenú.

K otázke 4: Otázka ochranných plotov môže byť riešená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Upozorňujeme, že použitie plotov nie je jednoznačné, vysoké náklady na zhotovenie i na údržbu, v plotoch uviazne drobná zver, odcudzovanie plotov a pod. S ochranou zveriny sa uvažuje už pri budovaní mostov, ktorých šírkové usporiadanie umožní bezkolízny prechod popod cestu. Predpokladáme, že aj hluk z cesty odplaší zver.

K otázke 4, 5: Výškové vedenie R1 bude navrhnuté tak, aby čo najšetrnejšie zasiahlo okolitú krajinu. Tak sú navrhnuté aj mimoúrovňové križovatky. V križovatke Beladice /veľké Chrášťany – Perov/ vedie R1 po teréne, cesta vedie ponad ňu.

K otázkam 6, 8: V súčasnosti sa pripravuje odstránenie bodovej závady na ceste I/65 pri obci Tesárske Mlyňany – vybudovanie ľavého odbočovacieho pruhu do obce v križovatke cesty I/65 a II/511.
Spoplatnenie rýchlostnej cesty bude nasledovať po jej vybudovaní a to vo väčších úsekoch. Spoplatnenie úsekov na strednom Slovensku závisí od dobudovania na 4 – pruh a zabezpečenia súbežných ciest pre dopravu z R1 vylúčenú.
K otázke 7: Vybudovanie R1 v okolí Nitry – zelený variant – južný obchvat bude nasledovať po ukončení jej prípravy predpoklad cca rok 2008 – 2010.

K otázkam v bode 8:
Cesta I/65 sa bude na rýchlostnú cestu pripájať na začiatku úseku privádzačom, ďalej v km cca 19,8 pri obci Tesárske Mlyňany a na konci úseku pri obci Čaradice.
Z 5 navrhovaných variantov vedenia R1 v okolí Nitry bol na základe stanovísk zainteresovaných subjektov vybraný južný variant.
Termín realizovania R1 v hodnotenom úseku predpokladáme v rokoch 2007 – 2010.
Práce pri Hronskom Beňadiku súvisia s R1.
Financovanie cestných stavieb pre jednotlivé kraje SR býva rovnomerné.
Diaľnice sú navrhované v kategóriách D 26,5 a D 28,0, rýchlostné cesty v kategóriách R 22,5. Cenový rozdiel medzi oboma kategóriami zhruba odpovedá šírkovému rozdielu.
R1 vedie cca 250 m od cintorína.

K otázke 8: Investor R1 je zatiaľ Slovenská správa ciest, po zriadení Diaľničnej spoločnosti sa stane investorom ona.

K otázke 9: Pôda neznámych vlastníkov spadá pod Slovenský pozemkový fond, ktorý chráni záujmy neznámych vlastníkov. SPF rieši aj otázku pôdy v náhradnom užívaní.

Stanovisko obce k predloženej Správe o hodnotení, ako aj k návrhu trasy rýchlostnej cesty:
P. starostka Mária Čásarová: Trváme na realizácii R1 v zmysle predloženého návrhu – vrátane mimoúrovňovej križovatky Veľké Chrášťany – Perov.

Verejné prerokovanie konané dňa 13.5.2004 v Kultúrnom dome v Pohraniciach
Otázka:
Kedy sa bude stavba realizovať?

Odpoveď:

Stavba bude v ďalšej príprave rozdelená na 2 úseky: R1 Selenec – Beladice s predpokladaným začiatkom výstavby v roku 2008, R1 Beladice – Tekovské Nemce s predpokladaným začiatkom výstavby v roku 2007.

Otázka:
Budú na stavbu pridelené finančné prostriedky – diaľnica Žilina odčerpá značnú časť prostriedkov?

Odpoveď:
Rýchlostná cesta R1 bola uznesením vlády č. 162 z roku 2001 aktualizáciou Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest zaradená do diaľničného programu a bude financovaná podobne ako diaľnice.

Otázka:
Je pravdepodobné, že z neďalekého kameňolomu sa bude na stavbu dovážať násypový materiál. Ako budú eliminované negatívne účinky tejto prepravy – prašnosť, exhaláty, hluk, zaťaženie ciest, ktoré na túto dopravu neboli navrhnuté a pod.?

Odpoveď:
S vedením staveniskovej dopravy cez obce sa v zásade neuvažuje. Stavenisková doprava bude viesť v max. možnej miere po novej trase. Ak však z technických dôvodov nebude možný takýto spôsob, v ďalšom stupni projektových dokumentácii sa prešetrí dopad dopravy na dotknuté obce a budú navrhnuté opatrenia na elimináciu, alebo aspoň zmiernenie týchto negatívnych dopadov, prípadne sa dohodnú kompenzačné opatrenia.

Verejné prerokovanie konané dňa 13.5.2004 v Kultúrnom dome v Koliňanoch

Otázka:
Kedy sa bude stavba realizovať?

Odpoveď:
Stavba bude v ďalšej príprave rozdelená na 2 úseky: R1 Selenec – Beladice s predpokladaným začiatkom výstavby v roku 2008, R1 Beladice – Tekovské Nemce s predpokladaným začiatkom výstavby v roku 2007.

Otázka:
Aké bude dopravné zaťaženie cesty I/65 po uvedení R1 do prevádzky?

Odpoveď:
Podľa Dopravno – inžinierskeho prieskumu z roku 2002 poklesne doprava na ceste I/65 na 5 – 20% zaťaženia, ktoré by bolo bez realizácie R1.

Otázka:
Ako bude vplývať spoplatnenie R1 na intenzitu dopravy na ceste I/65?

Odpoveď:
Spoplatnenie rýchlostnej cesty by nemalo mať vplyv na dopravu po ceste I/65, nakoľko podľa vyhlášky č. 558/2003 Z.z. vozidlá nad 3,5 t môžu využívať vybrané úseky ciest I. triedy a cesta I/65 v úseku Nitra – Zvolen medzi tieto vybrané cesty patrí iba po zaplatení úhrady.

Otázka:
Ostáva cesta tak, ako je navrhnutá?

Odpoveď:

Na základe výsledkov verejného prerokovania zámeru stavby dôjde v ďalšom stupni projektovej prípravy – dokumentácia pre územné rozhodnutie – k odsunu trasy rýchlostnej cesty v úseku medzi obcami Beladice a Tesárske Mlyňany severne od jestvujúcej cesty tak, aby viedla mimo cesty I/65 a v úseku pri obci Čierne Kľačany sa prešetrí možnosť odsunu trasy severne až za Prílepy. V oblasti Koliňan sa trasa meniť nebude.

Otázka:
Ako bude zabezpečený prístup na pozemky k.ú. Koliňany, ktoré budú rýchlostnou cestou rozdelené?

Odpoveď:
V dotknutom území je navrhnuté mimoúrovňové preloženie cesty III/0653, z ktorej je prístup na pozemky.

Otázka:
Ako pokračuje príprava „bezpečnostných opatrení na ceste I/65?

Odpoveď:
V roku 2004 by mala začať stavba úprav na križovatke I/65 a II/511 pri obci Tesárske Mlyňany a mala by sa uskutočniť súťaž na spracovateľa dokumentácie pre stavebné povolenie na ďalšie dve lokality: Beladice a Koliňany.

Záver:
Rokovanie prebiehalo v slušnej a kultúrnej úrovni, občania sa zaujímali o vedenie rýchlostnej cesty, aj keď sa ich bezprostredne nedotýka – pretína chotár Koliňan iba v dĺžke cca 250 m.

Z verejných prerokovaní Správy o hodnotení vyplýva, že všetky prebiehali v pokojnej atmosfére, zástupkyňa navrhovateľa a spracovateľ zodpovedali na všetky vyslovené otázky. Občania súhlasia s výstavbou rýchlostnej cesty, obávajú sa však negatívnych vplyvov, hlavne hluku a exhalátov (obyvatelia obce Prílepy a Čierne Kľačany). Požadujú odsun trasy severne od Prílep. Podobne žiadajú zmenu trasy obyvatelia obce Volkovce, miestna časť Olichov (zmena križovatky).
Spracovateľ a zástupkyňa navrhovateľa prisľúbili, že všetky pripomienky a k nim následné riešenia budú posúdené a v prípade ich opodstatnenosti zapracované do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie – dokumentácie pre územné rozhodnutie.

4. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky

K zámeru neboli zaslané žiadne ďalšie stanoviská, pripomienky a odborné posudky.

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska
Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval v zmysle ustanovení § 19, odsek 4 a 5 zákona NR SR č.127/1994 Z. z. RNDr. Pavol Tupý zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z. o zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 88/96 - OPV.
Súhlasí s navrhovanou činnosťou a odporúča, zelený variant, ktorý je výhodnejší ako variant červený a nultý.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

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

Vplyv na obyvateľstvo

Vplyvy na obyvateľstvo boli hodnotené na základe imisnej štúdie a hlukovej záťaže. V exponovanom území sa nachádza 24 obytných objektov, čo predstavuje 96 obyvateľov, ktorí sú vystavení vplyvom činnosti.
Vo vzdialenosti do 100 m od hodnotenej činnosti sa nachádzajú obytné objekty v obciach Horná Malanta (v km 0,070 a v km 0,370 – 3 objekty), Tesárske Mlyňany (v km 18,830 – 20 objektov), Olichov (v km 26,910 – 1 objekt).

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

Rozptylová štúdia potvrdila, že z hľadiska znečistenia ovzdušia je realizácia cesty R1 Malanta – Čaradice jednoznačne výhodnejšia v porovnaní s trasou na ceste I/65.
V blízkosti navrhovanej rýchlostnej trasy R1 sa nachádza jeden obytný dom, ktorý by vzhľadom na imisné limity znečisťujúcich látok bol vystavený vyšším koncentráciám NO_x (viac ako 200 $\mu g.m^{-3}$). V ďalšej projektovej dokumentácii sa navrhne severnejšie umiestnenie trasy, čím budú účinky znečisťujúcich látok eliminované.

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

Vybudovanie rýchlostnej cesty R1 zabezpečí prepojenie západného Slovenska s jeho severnými a východnými regiónmi. Zlepšenie dopravnej situácie bude vplývať na rozvoj regiónu, samotných sídelných útvarov, priemyselnej výroby, služieb, čím vzniknú nové pracovné príležitosti pre okolité obce, a pod.
Realizácia výstavby prináša narušenie pohody a kvality života obyvateľstva dotknutého územia. Doba obmedzenia bude dočasná a limitovaná po dobu výstavby.
Stavbou vznikne v krajine nový prvok, čím sa naruší estetika krajinného prostredia.

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

Vplyv na horninové prostredie

Vplyvy na horninové prostredie sú jednoznačne dané technickým riešením a geologickými a hydrogeologickými pomermi v záujmovom území navrhovanej činnosti. Vzhľadom na parametre projektovaného diela a charakter prostredia sa nepredpokladajú žiadne výrazné vplyvy na horninové prostredie počas výstavby a prevádzky diela. Nepredpokladá sa vznik geodynamických javov.
Stavba je navrhovaná tak, aby v maximálnej možnej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia. V rámci ďalšej prípravy stavby je potrebné realizovať inžinierskogeologický prieskum a jeho výsledky zohľadniť v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

Na hodnotenom území sa nachádza chránené ložiskové územie lignitu Čeľadice (v úseku 6,250 km – 14,120 km t.j. cca 7,87 km).
Investičné zámery v tomto území je možné realizovať len so súhlasom štátnej banskej a geologickej správy.
Pri realizácii násypov a výkopov je potrebné zohľadniť fyzikálno – mechanické parametre hornín získané inžinierskogeologickým prieskumom. Navrhované a vzniknuté svahy stabilizovať zatrávnením, výsadbou kríkov, prípadne iným spôsobom.

Vplyv na ovzdušie, miestnu klímu a hlukovú situáciu
Znečistenie ovzdušia je negatívnym vplyvom spôsobeným škodlivinami z výfukových plynov motorových vozidiel a zvýšenou prašnosťou. Imisná situácia hodnoteného územia bola popísaná v Rozptylovej štúdii, z ktorej vyplýva, že najvyššie koncentrácie CO a NO_X sú lokalizované priamo na ceste. Izolínia krátkodobej koncentrácie NO_x (vyššej ako 200 $\mu g.m^{-3}$) je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 19 až 45 m. V tejto zóne sa nachádza obytný dom v Tesárskych Mlyňanoch. Odklonom cesty severnejšie od tohto domu, dôjde k eliminácii negatívnych vplyvov znečisťujúcich látok.
Hlukové pomery územia boli posudzované v Hlukovej štúdii a podľa nej budú najvyššie prípustné hodnoty hluku prekračované v niekoľkých obciach. Ako zmierňujúce opatrenia sú navrhované protihlukové steny, ktoré zabezpečia elimináciu nepriaznivého účinku hluku. Po realizácii týchto opatrení budú splnené hygienické limity podľa NV SR č. 40/2002 Z.z.

Vplyv na povrchovú vodu
Počas prevádzky budú vznikať odpadové dažďové vody, ktoré budú odvedené do kanalizácie a následne zaústené do recipientov. Ich špecifikácia bude upresnená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
V ochrannom pásme II. stupňa budú odpadové dažďové vody odvedené do sedimentačných nádrží a prečistené v lapačoch ropných látok a následne zaústené do recipientu.

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

Intenzívnejšie znečistenie sa predpokladá v zimných a jarných mesiacoch, pri topení snehu a po intenzívnych zrážkach. Z dôvodu posypu vozovky môžu byť zvýšené hodnoty BSK_5, mineralizácie, obsahy dusičnanov, amoniaku, vápnika, mangánu, železa, chloridov, síranov, aniónových tenzidov, v prípade úniku ropných látok môžu byť prekročené limity organických polutantov (NEL).

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

Vplyv na podzemnú vodu
Zraniteľnosť podzemnej vody závisí od priepustnosti a hrúbky pokryvných útvarov, hydrogeologických vlastností a pozície zvodneného kolektora a od úrovne hladiny podzemnej vody.
Znečisťovanie podzemných vôd môže byť spôsobené tiež posypovými látkami, havarijnými únikmi, emisiami z motorových vozidiel.
Technickými opatreniami je možné vylúčiť alebo minimalizovať negatívny vplyv činnosti na podzemné vodné zdroje (cestná kanalizácia, účinné čistenie odpadových vôd z cestnej kanalizácie, obmedzenie posypu v kritických miestach, umiestnenie zvodidiel, úprava svahov atď.
V prípade dopravnej nehody musí byť vypracovaný havarijný plán a záchranné vozidlá musia byť vybavené havarijným materiálom (absorbentmi).

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

Vplyv na pôdu
Hlavným vplyvom je záber poľnohospodárskej pôdy.
V etape výstavby sú vplyvy na pôdu dočasne spojené s nepredvídanými havarijnými situáciami. Tie môžu nastať aj v etape prevádzky.

Vplyv na biotickú zložku
Výstavba rýchlostnej komunikácie je stavebnou činnosťou, ktorá si vyžaduje odstránenie vegetačného krytu v trase komunikácie. Ide o odstránenie rastlín, čo znemožní návrat k prirodzenej obnove.
Vplyv emisií z dopravy môže spôsobiť zakysľovanie vrchných vrstiev pôdy a to sa môže prejaviť redukciou druhov rastlín. Stavba si bude vyžadovať výrub drevín nachádzajúcich sa v hodnotenom území. Jedná sa najmä o sprievodnú zeleň komunikácií //65, III/0651, III/06434, III/0655, III/0654, III/51110 a brehový porast vodných tokov Štitársky kanál, Kadaň, Hosťovský potok, Bocegaj, Drevenica, Čerešňový potok, Žitava, Širočina, Hraničný kanál a Bočovka.
Po ukončení stavebných prác bude okolie stavby upravené vegetačnými a sadovníckymi prácami. Navrhované sú nenáročné druhy drevín a krov domáceho pôvodu, doplnené druhmi schopnými znášať extrémne podmienky.

Vplyv na živočíšstvo
Vplyvy na živočíšstvo počas výstavby sú krátkodobé a čiastočne rušivé. Narušené sú migračné koridory, čo sťaží pohyb živočíchov v teréne. Rýchlostná cesta môže byť stresujúca i pre prelietajúce vtáky.
Počas prevádzky môže dochádzať ku kolíznym situáciám živočíchov s dopravnými prostriedkami v miestach stretu cestnej komunikácie s migračnými koridormi. Navrhnuté je zachovanie prirodzených migračných koridorov živočíchov, ktoré budú riešené dostatočne vysokým a širokým premostením.
Navrhovaná cestná komunikácia prechádza poľovnými revírmi, čím môže dôjsť k presunu poľovnej zveri do vzdialenejších revírov.

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

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

Ďalším ochranným pásmom, ktorým prechádza rýchlostná komunikácia je ochranné pásmo II.stupňa vodárenských zdrojov Zlaté Moravce a Čierne Kľačany. Vplyvom posypových materiálov, prípadne vplyvom havárií môžu byť ohrozené povrchové a podzemné vody. V správe o hodnotení sú navrhnuté opatrenia na elimináciu tohto negatívneho vplyvu (cestná kanalizácia, sedimentačné nádrže, prečistenie znečistených dažďových vôd).
Ďalšie chránené územie, ktorým prechádza navrhovaná trasa cestnej komunikácie je chránené ložiskové územie Čeľadice, kde nie je možné zriaďovať stavby a zariadenia, ktoré nesúvisia s dobývaním výhradného ložiska mimo intravilánu obce bez súhlasu obvodného banského úradu.

Pri projektovaní technického diela je potrebné zohľadniť ochranné pásma nadzemných a podzemných vedení, ktorými navrhovaná trasa prechádza.
Nepriaznivým vplyvom môže byť aj vnímanie navrhovaného diela ako cudzorodého prvku v krajine a narušenie scenérie.
Realizácia činnosti bude mať však pozitívny vplyv pre obyvateľstvo (rozvoj cestovného ruchu, zlepšenie dopravného systému) a je v súlade s ÚPN VÚC Nitra.

Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

Trasa rýchlostnej cesty R1 sa nedotýka žiadnych kultúrnych a historických pamiatok, paleontologických a archeologických nálezísk.
Z vplyvov na poľnohospodárstvo najvýznamnejším vplyvom je zníženie produkcie z dôvodov trvalých záberov PPF, ako aj dočasných záberov počas stavebných prác.
K zníženiu hodnoty poľnohospodárskej produkcie dôjde vplyvom výkopových stavebných prác, pri prejazde ťažkých vozidiel, vplyvom možného znečistenia pôdy pohonnými hmotami zo stavebných mechanizmov atď. Navrhované je maximálne možné využívanie existujúcich cestných komunikácií.
Počas prevádzky môže dôjsť k zníženiu kvality poľnohospodárskych plodín v blízkosti cesty, resp. ku kontaminácii okolitých pôd. Realizáciou činnosti dôjde k rozdrobeniu honov, čo bude mať za následok reorganizáciu poľnohospodárskej výroby.

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

Negatívnym vplyvom na infraštruktúru bude etapa výstavby s obmedzením dopravného systému, zvýšeným pohybom ťažkých mechanizmov, záťaž zvýšením hluku a prašnosťou počas výkopových a búracích prác.
Vyvolanými investíciami budú prekládky podzemných a nadzemných inžinierskych sietí, ktoré nebudú mať trvalý negatívny vplyv na životné prostredie.

Vplyvy presahujúce štátne hranice SR
Predpokladané vplyvy nepresahujú hranice SR.

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti
Na základe výsledkov komplexného posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa zákona

sa odporúča

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

2. Odporúčaný variant
Pri porovnaní oboch variantov je vyššia hodnota nepriaznivého vplyvu v prípade červeného variantu.
V prípade zeleného variantu sú všetky úseky homogénne a majú približne rovnaký vplyv na okolie.

Na realizáciu sa odporúča ***zelený variant.***

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

1. Zrealizovať inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum, na základe jeho výsledkov upresniť technické a prevádzkové parametre navrhovanej činnosti.
2. Navrhnúť opatrenia na minimalizáciu záberov pôdy (sklony svahov navrhnúť na základe výpočtu ich stability).
3. Na základe inžinierskogeologického prieskumu navrhnúť zloženie zemného telesa komunikácie, najmä násypov, s maximálnym využitím výkopových zemín z vlastnej stavby.
4. Vypracovať „Projekt organizácie výstavby" ktorý bude platiť počas výstavby pre jednotlivé lokality zasiahnuté výstavbou komunikácie a predložiť ho na schválenie príslušnému orgánu štátnej správy.
5. Zabezpečiť posúdenie násypov, zárezov a výkopov z hľadiska ich stability.
6. Upresniť zdroje a podmienky odberov pitnej a úžitkovej vody počas výstavby.
7. Zabezpečiť lokalizáciu stavebných dvorov na environmentálne vhodných lokalitách.
8. Počas výstavby zabezpečiť, aby stavba neohrozovala a nezasahovala do žiadneho chráneného územia.
9. Navrhnúť protiexhalačnú a protieróznu ochranu bezprostredného okolia komunikácie výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch cestného telesa (násypy, zárezy, križovatky, prechod cesty cez zastavané územie).
10. Navrhnúť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov a brehových porastov pri povrchových tokoch s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu pri použití vhodných drevín do daného prostredia, t. j. využiť predovšetkým geograficky pôvodné a tradičné druhy drevín (vylúčiť výsadbu inváznych druhov).
11. Zohľadniť pripomienku poľovníckeho združenia v obci Čaradice, ktoré žiada vybudovať premostenie ponad cestu cca 200 m od podjazdu na Horné lúky, aby sa pre zvýšenie bezpečnosti zabránilo kolízii zveri s automobilmi.
12. Vypracovať havarijný plán a schváliť ho Inšpektorátom životného prostredia Bratislava, odborom inšpekcie ochrany vôd.
13. Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd.
14. Navrhnúť mimostaveniskové trasy prepravy materiálov tak, aby vplyvy na obyvateľstvo boli minimálne t.j. lokalizovať ich čo najviac mimo zastavané územie, pravidelne čistiť a udržiavať miestne komunikácie využívané počas výstavby a prejednať a odsúhlasiť trasy so zástupcami dotknutých obcí.
15. V prípade využívania komunikácií v zastavanej zóne urobiť potrebné opatrenia na minimalizáciu negatívnych vplyvov, ako sú napr. znížená rýchlosť, oprava vozovky, čistenie komunikácie atď.
16. Zabezpečiť majetkovo-právne vysporiadanie k nehnuteľnostiam v území navrhovanej trasy komunikácie v zmysle platnej legislatívy.
17. Realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia.

18. Počas výstavby vykonať opatrenia proti pôsobeniu hluku, emisií a prachu v blízkosti zástavby.
19. V prípade prekročenia hlukovej hladiny v okolí cesty, eliminovať hluk výstavbou protihlukových stien.
20. V súvislosti s ochranou vôd dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do povrchových a podzemných vôd.
21. Pri projektovaní zohľadniť ochranné pásma nadzemných a podzemných vedení.
22. V chránenom ložiskovom území Čeľadice nie je možné zriaďovať stavby a zariadenia, ktoré nesúvisia s dobývaním výhradného ložiska bez súhlasu obvodného banského úradu.
23. Dopracovať osadenie odlučovačov ropných látok a sedimentačných nádrží v úseku prechádzajúcom ochranným pásmom II. stupňa vodného zdroja.
24. Dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov.
25. Pred výstavbou odstrániť len v nevyhnutnom rozsahu dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase vedenia komunikácie a výrub uskutočniť v mimovegetačnom a mimohniezdnom období.
26. Ornicu z trasy komunikácie odstrániť, počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy, resp. podľa rozhodnutia orgánu ochrany pôdy. Výber druhovej skladby konzultovať v čiastkových projektoch podľa lokalizácie s pracovníkmi štátnej ochrany prírody.
27. Po ukončení prác spojených s výstavbou okamžite pristúpiť k rekultivačným a revitalizačným prácam.
28. Na elimináciu vplyvu vibrácií z dopravy ťažkých stavebných mechanizmov po tzv. dopravných stavebných trasách dočasne obmedziť rýchlosť v dotknutých úsekoch.
29. V prípade používania miestnych komunikácií na staveniskovú dopravu, vypracovať projekt dočasnej dopravnej obsluhy územia.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracovaný v zmysle § 20 zákona v súčinnosti s MDPT SR na základe všetkých dostupných podkladov, Správy o hodnotení, stanovísk dotknutých subjektov a výsledkov z verejných prerokovaní. Spracovateľ posudku zohľadnil pripomienky a stanoviská dotknutých orgánov a občanov. Opodstatnené pripomienky sa premietli do návrhu opatrení.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe nasledujúcich podkladov:

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

Pri hodnotení podkladov a vypracovávaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona a vyhlášky MŽP SR č.52/1995. Posudzovali sa varianty zelený a červený.

V prípade červeného variantu v úseku 1,25 sa prejavila vyššia hodnota nepriaznivého vplyvu z dôvodu križovania rýchlostnej cesty s vodným tokom Štitársky kanál, ktorý je zaradený do ÚSES.
V prípade zeleného variantu sú všetky úseky homogénne a majú približne rovnaký vplyv na okolie.
Realizácia navrhovanej činnosti súvisí s nevratnými zásahmi do životného prostredia. Za predpokladu, že budú realizované navrhované opatrenia na prevenciu, eliminácia, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie, je možné znížiť očakávané negatívne vplyvy počas výstavby i prevádzky technického diela.

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

Správa o hodnotení preukázala, že navrhovaná rýchlostná cesta R1 z hľadiska prírodných podmienok je optimálna a predstavuje kompromis technického a environmentálneho riešenia. Navrhované technické a ostatné opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov budú podrobnejšie rozpracované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
V stanoviskách sa dotknuté subjekty k realizácii výstavby rýchlostnej komunikácie vyjadrovali konštruktívne a celkove hodnotili navrhovanú činnosť kladne. Ich pripomienky sú zohľadnené v bode V.3 záverečného stanoviska.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

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

Obsahom programu monitorovania by mal byť:

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

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

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

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia posudku

RNDr. Pavol Tupý
ENVIGEO, a.s.
Banská Bystrica

Mgr. Andrea Lešková
ENVIGEO, a.s.
Banská Bystrica

2. Dátum vypracovania posudku a návrhu záverečného stanoviska

August 2004

Zhotoviteľ:

ENVIGEO, a.s.

Kynceľová 2

974 11 BANSKÁ BYSTRICA

Spoločnosť je zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Banská Bystrica, oddiel: Sa, vložka č. 721/S

Bankové spojenie:	DEXIA banka Slovensko, a.s.
	pobočka Banská Bystrica
	č. účtu 1334882001/5600
Telefón:	048 / 4712437
Fax:	048 / 4712423
E-mail:	envigeo@envigeo.sk
WWW:	www.envigeo.sk

Objednávateľ:

SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST

MILETIČOVA 19

826 19 BRATISLAVA 25

Spracovatelia posudku

RNDr. Pavol Tupý .....

Mgr. Andrea Lešková .....

Miesto a dátum :

Banská Bystrica, august 2004