

RÝCHLOSTNÁ CESTA R8 NITRA – KRIŽOVATKA R2

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

(Číslo 1439/2010-3.4/ml)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Bratislava

2. Identifikačné číslo

35 919 001

3. Sídlo

Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Rýchlostná cesta R8 Nitra – križovatka R2

2. Účel

Rýchlostná cesta R8 v úseku od R1 Nitra cez Topoľčany – po R2 Hradište bola schválená Uznesením vlády SR č. 492 zo dňa 16.07.2008. Cieľom stavby je prepojenie rýchlostných ciest R1 a R2 rýchlostnou cestou R8 v koridore Nitra – Topoľčany – Bánovce nad Bebravou. Rýchlostná cesta R8 prepojí stredné Ponitrie so sieťou diaľnic a rýchlostných ciest, čím sa zlepší dopravná dostupnosť celého regiónu a zintenzívni sa jeho hospodársky rozvoj.

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k odkloneniu dopravy mimo zastavané územie miest Nitra, Topoľčany a dotknutých obcí, zvýši sa bezpečnosť a plynulosť cestnej dopravy v tomto husto zastavanom území, odstránia sa úseky s nevyhovujúcimi technickými parametrami a vytvoria sa predpoklady pre zlepšenie životného prostredia obyvateľstva v dotknutých sídlach.

3. Užívateľ

Dopravná verejnosť

Správca: Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

4. Umiestnenie

kraj: Nitriansky, Trenčiansky

okres: Nitra, Topoľčany, Partizánske, Bánovce nad Bebravou

katastrálne územie: Lehota, Kynek, Nitra – Mlynárce, Lužianky, Zbehy, Zbehy – Andač, Čakajovce, Čab, Šurianky – Perkovce, Jelšovce, Ľudovítová, Výčapy – Opatovce, Koniarovce, Hrušovany, Preseľany, Belince, Kamanová, Oponice, Ludanice – Mýtná Nová

Ves, Ludanice, Dvorany nad Nitrou, Kovarce, Chrabrany, Nitrianska Streda, Solčany, Práznovce, Horné Obdokovce, Bodok, Urmince – Kľačany, Nemčice, Topoľčany, Kuzmince, Tovarníky, Jacovce, Topoľčany – Veľké Bedzany, Krušovce, Horné Chlebany, Rajčany, Bošany, Chynorany, Nadlice, Ostratice, Žabokreky nad Nitrou, Livina, Livinské Opatovce, Rybany, Pravotice, Dolné Naštice, Brezolupy.

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Z hľadiska etapizácie výstavby sa navrhuje (predpoklad z roku 2010) výstavbu rýchlostnej cesty realizovať v troch etapách:

Etapa výstavby	Začiatok výstavby	Koniec výstavby
I. etapa: Nitra - Topoľčany	2013	2016
II. etapa: Topoľčany – Ostratice (Solčianky)	2016	2025
III. etapa: Ostratice (Solčianky) – rýchlostná cesta R2	2028	2035

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Súčasný stav

V súčasnosti je cesta I. triedy vedená cez obce. Jej stav je niekde len čiastočne vyhovujúci pre danú záťaž.

Navrhovaný stav

Základná charakteristika a parametre :

Začiatok úseku daných variantov rýchlostnej cesty R8 bol zadaný objednávateľom dokumentácie na prevádzkovej rýchlostnej ceste R1 pred Nitrou v križovatke „Lehota“, kde začína aj úsek rýchlostnej cesty R1 Nitra, západ - Tekovské Nemce (zaradený do projektu PPP - 2. balík). Túto križovatku po schválení variantu 1 červený, variantu 2 modrý, alebo variantu 4 zelený, bude nutné opätovne prestavať pre pripojenie rýchlostnej cesty R8. Z tohto dôvodu bol v rámci vypracovania technickej štúdie doplnený pre variant 3 fialový bod napojenia sa na rýchlostnú cestu R1 v lokalite 2,500 km pred touto križovatkou.

Koniec úseku študovaných variantov bol zadaný na plánovanej trase rýchlostnej cesty R2 v lokalite Hradište. V tejto lokalite je vypracovaná technická štúdia trasy budúcej rýchlostnej cesty R2. Po podrobnejšom preskúmaní reálnych možností napojenia bol zvolený za bod napojenia koniec vyprojektovaného úseku rýchlostnej cesty R2 v úseku Ruskovce - Pravotice (dokumentácia na územné rozhodnutie) v blízkosti Bánoviec nad Bebravou. Napojenie trasy rýchlostnej cesty R8 na rýchlostnú cestu R2 je navrhnuté trúbkovitou križovatkou.

Základné údaje o navrhovaných variantoch rýchlostnej cesty R8:

Ukazovateľ	Variant 1 červený	Variant 2 modrý	Variant 3 fialový	Variant 4 zelený
Celková dĺžka trasy (km)	54,641	56,542	53,749	54,885
Záber poľnohospodárskej pôdy (ha)	211,3	215,2	205,9	207,7
Záber lesných pozemkov (ha)	3,9	5,9	1,8	3,6
Protihlukové steny (m)	7 960	5 130	9 660	5 660
Kanalizácia (m)	55 000	57 000	54 000	54 000
Preložky vodných tokov (m)	1 200	300	1 200	1 200
Celkové investičné náklady (mil €) (odhad v r. 2010)	713,571	1 098,203	954,307	985,00

Trasa rýchlostnej cesty R8 je navrhnutá v kategórii R 24,5/120. V smerovom a výškovom vedení sú dodržané parametre trás zodpovedajúce STN 73 6101 a STN 73 6102 pre rýchlosť 120 km/h mimo zastavanej časti obcí.

Varianty navrhovanej činnosti

V technickej štúdii navrhnuté tri varianty riešenia: variant 1 červený, variant 2 modrý a variant 3 fialový.

Na základe predloženého zámeru, Ministerstvo životného prostredia SR vo vydanom rozsahu hodnotenia zo dňa 09.07.2009 určilo na podrobné posudzovanie v správe o hodnotení, okrem nulového variantu a spomínaných variantných riešení, aj variant 4 zelený, ktorého trasa je kombináciou pôvodne navrhovaných variantných riešení s novými prepojeniami (začiatok úseku variant 2 modrý po cca 28,000 km – prepojenie na variant 1 červený v cca km 32,000 – 34,000 variantu 1 červený – pokračovanie v trase variantu 1 červený – prepojenie v km 44,000 km variantu 1 červený na variant 2 modrý v cca km 51,000 – pokračovanie v trase variantu 2 modrý až po koniec úseku).

Variant 1 červený

Začiatok úseku navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R8 je situovaný na prevádzkovanom úseku rýchlostnej cesty R1 pri Nitre v mimoúrovňovej križovatke „Lehota“, ktorú bude potrebné prestavať pre pripojenie rýchlostnej cesty R8. Trasa z križovatky pokračuje okrajom plánovaného priemyselného parku pri obci Lužianky a križuje plánovaný Veterný park v katastri obce Zbehy so zohľadnením ochranných pásiem jednotlivých veterných elektrární. Za obcou Zbehy trasa s ohľadom na súvislú zástavbu pravotočivým oblúkom križuje železničné trate č. 141 a 142 a vedie do údolnej nivy rieky Nitra. Pri obci Jelšovce mostnou estakádou (1 505 m) križuje železničnú trať č. 140 Lužianky - Topoľčany, cestu I/64 mimoúrovňovou deltovitou križovatkou v km 13,693 „Jelšovce“ a rieku Nitra, vrátane jej meandrov. Trasa je ďalej vedená rovinným terénom východne od existujúcej cesty I/64 a súvislej zástavby v údolnej nive rieky Nitra, kde prekračuje niekoľkokrát mostnými objektmi rieku Nitra, odvodňovacie kanály, miestne toky, cesty III. triedy a poľné cesty. Vodné toky križuje mostnými objektmi zohľadňujúcimi potreby správcov tokov a v km 15,650 trasa prechádza ponad medzinárodný plynovod. Pri rieke Nitra za mostným objektom je v km 25,245 navrhnuté veľké jednostranné odpočívadlo, slúžiace obom smerom a je prepojené pre prístup z oboch smerov mostným objektom. V km 30,700 trasa križuje vysokonapäťové diaľkové vedenie VVN 220 kV č. V-274. Križovanie bude upravené výškovou úpravou VVN vedenia v koordinácii so SEPS a.s., ktorý plánuje rekonštrukciu vedenia na 400 kV. Na trase rýchlostnej cesty R8 v km 32,775 pri Topoľčanoch bude vybudovaná trubková križovatka „Topoľčany“, napájajúca sa na existujúci obchvat cesty I/64 privádzačom do navrhovanej okružnej križovatky, zohľadňujúcej aj budúce napojenie na cestu II/499 alebo II/514. Na privádzači bude umiestnené aj Stredisko správy a údržby rýchlostných ciest. Za Topoľčanmi trasa pokračuje údolnou nivou rieky Bebrava k mimoúrovňovej deltovitej križovatke „Ostratice“ v km 47,620 na ceste III/05047, slúžiacej ako privádzač na cestu I/64 obchvatom obce Žabokreky nad Nitrou. Trasa rýchlostnej cesty R8 pokračuje ľavým oblúkom a v km 54,519 sa mimoúrovňovou trúbkovitou križovatkou napája na rýchlostnú cestu R2.

- Pre variant 1 červený bol na základe dodatočných požiadaviek obce Ostratice vypracovaný subvariant 1,3, ktorý oproti pôvodnému riešeniu nezasahuje do jestvujúcich ovocných sádov a umožní ich ďalšie využívanie. Preto v procese hodnotenia bol hodnotený variant 1 červený so subvariantom 1,3 (ďalej označovaný len ako variant 1 červený).

Variant 2 modrý

Začiatok úseku navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R8 je situovaný na prevádzkovanom úseku rýchlostnej cesty R1 pri Nitre v mimoúrovňovej križovatke „Lehota“, ktorú bude

potrebné prestavať pre pripojenie rýchlostnej cesty R8. Trasa z križovatky pokračuje okrajom plánovaného priemyselného parku pri obci Lužianky a križuje plánovaný *Veterný park* v katastri obce Zbehy so zohľadnením ochranných pásiem jednotlivých veterných elektrární. Za obcou Zbehy trasa s ohľadom na súvislú zástavbu pravotočivým oblúkom križuje železničné trate č. 141 a 142 a vedie zvlneným terénom západne v súbehu s cestou I/64 a súvislou zástavbou. Smerové vedenie trasy v tomto úseku po Topolčany zohľadňuje existujúce terénne pomery, technickú infraštruktúru (vodojemy, priemysel, podzemné vedenia) a poľnohospodárske objekty, hlavne sady a vinohrady. Pretože terén je pahorkatinný a má nevhodné geologické zloženie pre hlboké zárezy, bolo zvolené vedenie nivelety tak, aby sa rozsah zárezov obmedzil, predovšetkým ich hĺbka, čím sa predĺžili mostné objekty. Na trase rýchlostnej cesty R8 v km 13,365 pri obci Výčapy - Opatovce bude vybudovaná trubková križovatka „Výčapy - Opatovce“, napájajúca sa na existujúcu cestu I/64 v stykovej križovatke privádzačom križujúcim mostným objektom železničnú trať č. 140 Lužianky - Topolčany. Z trubkovej križovatky je možné alternatívne prepojenie na miestne obslužné poľné cesty. Na svahoch nad obcou Kamanová je v km 23,100 navrhnuté veľké jednostranné odpočívadlo slúžiace obom smerom a je prepojené pre prístup z oboch smerov mostným objektom. V km 25,100 trasa križuje vysokonapäťové diaľkové vedenie WN 220 kV č. V-274. Križovanie bude upravené výškovou úpravou VVN vedenia v koordinácii so SEPS a.s., ktorý plánuje rekonštrukciu vedenia na 400 kV. Na trase rýchlostnej cesty R8 v km 31,021 pred Topolčanmi bude vybudovaná trubková križovatka „Topolčany“, napájajúca sa na začiatok existujúceho obchvatu cesty I/64 do navrhovanej okružnej križovatky prostredníctvom privádzača. Na privádzači bude umiestnené aj Stredisko správy a údržby rýchlostných ciest. V prípade realizácie variantu 2 sa privádzač na rýchlostnú cestu R8 využije ako časť plánovaného cestného prepojenia cesty I/64 na cesty II/499 a II/514. Pokračovanie trasy veľkým západným obchvatom Topolčian je spôsobené polohou súvislej zástavby mesta Topolčany a prilahlých obcí. Trasa rýchlostnej cesty R8 vedie od Topolčian opäť pahorkatinným terénom s mostnými estakádami, z ktorých jedna v km 44,600 pri obci Solčianky je využitá na mimoúrovňovú deltovitou križovatkou „Solčianky“ na ceste III/06462, slúžiacej ako privádzač na cestu I/64, pripojením stykovou križovatkou pri obci Dolné Chlebany. Trasa rýchlostnej cesty R8 pokračuje pravým a ľavým oblúkom a v km 56,417 sa mimoúrovňovou trúbkovitou križovatkou napája na rýchlostnú cestu R2.

Variant 3 fialový

Je kombináciou variantu 1 červený a variantu 2 modrý s rozdielnym začiatkom úseku a prepojením pred mestom Topolčany. Začiatok úseku navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R8 je navrhnutý na prevádzkovanom úseku rýchlostnej cesty R1 novou trúbkovitou križovatkou 2,500 km pred existujúcou križovatkou "Lehota" pred mostnou estakádou. Trasa z križovatky pokračuje okrajom opustených poľnohospodárskych objektov a západne od plánovaného Veterného parku v katastri obce Zbehy, mimo ochranných pásiem jednotlivých veterných elektrární a pripája sa na variant 2 modrý. Za obcou Zbehy trasa s ohľadom na súvislú zástavbu pravotočivým oblúkom križuje železničné trate č. 141 a 142 a vedie zvlneným terénom západne v súbehu s cestou I/64 a súvislou zástavbou. Smerové vedenie trasy v tomto úseku po Topolčany zohľadňuje existujúce terénne pomery, technickú infraštruktúru (vodojemy, priemysel, podzemné vedenia) a poľnohospodárske objekty, hlavne sady a vinohrady. Pretože terén je pahorkatinný a má nevhodné geologické zloženie pre hlboké zárezy, bolo zvolené vedenie nivelety tak, aby sa rozsah zárezov obmedzil, hlavne ich hĺbka, čím sa predĺžili mostné objekty. Na trase rýchlostnej cesty R8 v km 12,439 pri Výčapoch - Opatovciach bude vybudovaná trubková križovatka „Výčapy - Opatovce“, napájajúca sa na existujúcu cestu I/64 v stykovej križovatke privádzačom križujúcim mostným objektom železničnú trať č. 140 Lužianky — Topolčany. Z trubkovej križovatky je možné alternatívne prepojenie na miestne obslužné poľné cesty. Na svahoch nad obcou Kamanová je v km

21,974 navrhnuté veľké jednostranné odpočívadlo slúžiace obom smerom a je prepojené pre prístup z oboch smerov mostným objektom. V km 23,800 trasa križuje vysokonapäťové diaľkové vedenie WN 220 kV č. V-274. Križovanie bude upravené výškovou úpravou WN vedenia v koordinácii so SEPS a.s., ktorý plánuje rekonštrukciu vedenia na 400 kV. Približne v km 24,000 sa smerové vedenie rýchlostnej cesty R8 variantu 3 priamkou a nasledujúcim pravým oblúkom odpojuje od variantu 2 a prekrížením cesty I/64 a železničnej trate č. 140 Lužianky - Topoľčany mostným objektom medzi obcami Ludanice a Chrabrany sa priamkou pripája na trasu variantu 1 v údolnej nive rieky Nitra približne v km 31,500. Na trase rýchlostnej cesty R8 v km 31,883 pri Topoľčanoch bude vybudovaná trubková križovatka „Topoľčany“, napájajúca sa na existujúci obchvat cesty I/64 privádzačom do navrhovanej okružnej križovatky, zohľadňujúcej aj budúce prepojenie na cestu II/499 alebo II/514. Na privádzači bude umiestnené aj Stredisko správy a údržby rýchlostných ciest. Za Topoľčanmi trasa pokračuje údolnou nivou rieky Bebrava k mimoúrovňovej deltovej križovatke „Ostratice“ v km 46,725 na ceste III/05047, slúžiacej ako privádzač na cestu I/64 obchvatom obce Žabokreky nad Nitrou. Trasa rýchlostnej cesty R8 pokračuje ľavým oblúkom a v km 53,627 sa mimoúrovňovou trúbkovitou križovatkou napája na rýchlostnú cestu R2.

Variant 4 zelený

Začiatok úseku navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R8 je v súlade s požiadavkou stanovenou v rozsahu hodnotenia MŽP SR zo dňa 09.07.2009 na prevádzkovanom úseku rýchlostnej cesty R1 pri Nitre v mimoúrovňovej križovatke „Lehota“, ktorú bude potrebné prestavať pre pripojenie rýchlostnej cesty R8. Trasa z križovatky pokračuje okrajom plánovaného priemyselného parku pri obci Lužianky a križuje plánovaný *Veterný park* v katastri obce Zbehy so zohľadnením ochranných pásiem jednotlivých veterných elektrární. Za obcou Zbehy trasa sa s ohľadom na súvislú zástavbu pravotočivým oblúkom križuje železničnú trať č. 141 a č.142 a vedie zvlneným terénom západne v súbehu s cestou I/64 a súvislou zástavbou. Smerové vedenie trasy v tomto úseku po Topoľčany zohľadňuje existujúce terénne pomery, technickú infraštruktúru (vodojemy, priemysel, podzemné vedenia) a poľnohospodárske objekty, hlavne sady a vinohrady. Pretože terén je pahorkovitý a nevhodného geologického zloženia pre hlboké zárezy, bolo zvolené vedenie nivelety tak, aby sa rozsah zárezov obmedzil, hlavne ich hĺbka, čím sa predĺžili mostné objekty. Na trase rýchlostnej cesty R8 v km 13,365 pri Výčapoch - Opatovciach bude vybudovaná trubková križovatka „Výčapy - Opatovce“, napájajúca sa na existujúcu cestu I/64 v stykovej križovatke privádzačom križujúcim mostným objektom železničnú trať č. 140 Lužianky - Topoľčany. Z trubkovej križovatky je možné alternatívne prepojenie na miestne obslužné poľné cesty. Na svahoch nad obcou Kamanová je v km 23,100 navrhnuté veľké jednostranné odpočívadlo, slúžiace obom smerom a je prepojené pre prístup z oboch smerov mostným objektom. V km 25,100 trasa križuje vysokonapäťové diaľkové vedenie WN 220 kV č. V-274. Križovanie bude upravené výškovou úpravou VVN vedenia v koordinácii so SEPS, a.s., ktorý plánuje rekonštrukciu vedenia na 400 kV. V km 24,027 sa smerové vedenie rýchlostnej cesty R8 variantu 4 zelený pravým oblúkom odpojuje od variantu 2 modrý a prekrížením cesty I/64 a železničnej trate č. 140 Lužianky - Topoľčany mostným objektom medzi obcami Ludanice a Chrabrany sa priamkou pripája na trasu variantu 1 červený v údolnej nive rieky Nitra v km 33,089 a km 32,644 variantu 4 zelený. Na trase rýchlostnej cesty R8 v km 32,328 pri Topoľčanoch bude vybudovaná trubková križovatka „Topoľčany“, napájajúca sa na existujúci obchvat cesty I/64 privádzačom do navrhovanej kruhovej križovatky, zohľadňujúcej aj budúce prepojenie na cestu II/499 alebo II/514. Na privádzači bude umiestnené aj Stredisko správy a údržby rýchlostných ciest. Bod napojenia privádzača na rýchlostnú cestu R8 a cestu I/64 je v súlade s územným plánom mesta Topoľčany. Za Topoľčanmi trasa pokračuje údolnou nivou rieky Bebrava v trase variantu 1 červený, kde za obcou Chynorany sa trasa odpája ľavým oblúkom od variantu 1 červený v km 44,927 a v km 44,482 variantu 4 zelený,

vedie medzi obcami Ostratice a Livina a pravým oblúkom pri obci Rybany sa opäť vracia na variant 2 modrý v km 51,912 a v km 50,591 variantu 4 zelený. Trasa rýchlostnej cesty R8 pokračuje pravým a ľavým oblúkom a v km 54,885 sa mimoúrovňovou trúbkovitou križovatkou napája na rýchlostnú cestu R2.

Spoločné objekty

Kontakt s cestami I., II. a III. triedy a poľnými cestami:

V rámci výstavby rýchlostnej cesty R8 príde k dotyku s existujúcimi cestami v území. Všetky križenia ciest a poľných ciest sú riešené nadjazdmi alebo podjazdmi a úprava existujúcej komunikácie je v nutnom rozsahu so smerovou a výškovou úpravou. Cesty I. triedy sú uvažované v kategórii C 11,5/80, cesty II. triedy v kategórii C 9,5/60 a cesty III. triedy v kategórii C 7,5/50. Poľné cesty sú uvažované v kategórii PC 6/30.

Mostné objekty a múry:

Mostné objekty sú pri všetkých variantoch rovnakej konštrukcie. Sú založené na pilótových základoch. Spresnenie spôsobu zakladania bude spracované na základe výsledkov podrobného inžinierskogeologického prieskumu vybraného variantu. Mostné objekty sú na základe požiadavky stavebníka navrhnuté na zaťažovaciu triedu A.

Počet mostných objektov

Variant 1 červený – 54 mostných objektov,

Variant 2 modrý – 56 mostných objektov,

Variant 3 fialový – 57 mostných objektov,

Variant 4 zelený – 57 mostných objektov.

Zárubné múry

Zárubné múry sú navrhnuté v hlbokých zárezoch a úsekoch trás vedených na svahoch vo variante 2 modrý, variante 3 fialový a variante 4 zelený. Na základe záverov inžinierskogeologického prieskumu je potrebné uvažovať s plošným zakladaním zárubných múrov. Múry budú gravitačné.

Odvodnenie rýchlostnej cesty:

Časti navrhovanej rýchlostnej cesty budú odvodnené uličnými vpustami do novonavrhovanej dažďovej kanalizácie kanalizačnou vetvou DN 300 vedenou pod cestou v strednom zelenom páse. Odtiaľto budú dažďové vody odvedené cez odlučovač ropných látok do blízkeho vodného toku, resp. do vsaku. Vsakovanie bude riešené, podľa kvality podložia, buď do vsakovacích studní, resp. do vsakovacích priekop alebo jazierok systému Rehau - Rausicco. Kanalizácia bude prevedená z hrubostenných kanalizačných PVC rúr, ktoré budú ukladané na pieskové lôžko. Celková dĺžka kanalizačnej vetvy DN 300-400 bude cca 500 m. Na kanalizácii budú v ceste osadené typové revízne kanalizačné šachty. Množstvo dažďových vôd z cesty pri dĺžke cca 500 m bude približne 120 l/s. Potrubie bude ukladané na pieskové lôžko hrúbky 20cm a obsype sa pieskom po úroveň 30cm nad potrubie. Zásyp ryhy sa urobí vykopanou zemínou so zhutnením. Ryha bude počas montáže potrubia pažená príložným pažením pri hĺbke ryhy nad 1,5m.

Vyvolané investície:

Ukazovateľ	Variant 1 červený	Variant 2 modrý	Variant 3 fialový	Variant 4 zelený
Protihlukové steny (m)	7960	5 130	9660	5660
Preložky vodných tokov (m)	1200	300	1200	1200

Kanalizácia (m)	55000	57000	54000	54000
Vodovody (m)	1680	1020	790	854
Plynovody (m)	2260	480	2680	1 820
Vedenie elektr. prúdu VN, NN (m)	9400	6850	8800	7840

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovateľ, NDS, a.s., so sídlom v Bratislave, predložil Ministerstvu životného prostredia SR podľa § 22 zákona zámer „**Rýchlostná cesta R8 Nitra - križovatka R2**“ na posúdenie podľa zákona v roku 2009.

Zámer bol predložený v 3 variantoch s dĺžkou cca 55 km.

Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len „ministerstvo“) v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom určilo 9. 7. 2009, pod číslom 6012/09-3.4/ml podľa § 30 zákona rozsah hodnotenia, v ktorom určilo varianty pre ďalšie hodnotenie :

- varianty uvedené v predložennom zámere a prepojenia (zelený variant) a to:
 - v km 28 modrého variantu na cca 32 - 34 km červeného variantu
 - v km 44 červeného variantu na cca 51 km modrého variantu.

Správu o hodnotení navrhovanej činnosti vypracoval Dopravoprojekt, a.s., Bratislava v apríli 2010. Navrhovateľ predložil správu o hodnotení činnosti na ministerstvo 3.5.2010.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení navrhovanej činnosti

Dňa 7. 5. 2010 ministerstvo podľa § 23 ods. 1 zákona, po skontrolovaní náležitostí, rozoslalo správu o hodnotení rezortnému orgánu, dotknutému orgánu povoľujúcemu orgánu, verejnosti a dotknutým obciam. Správa o hodnotení navrhovanej činnosti bola zverejnená na <http://www.enviroportal.sk>. K nahliadnutiu bola aj na mestských a obecných úradoch dotknutých miest a obcí.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou (kedy a ako sa správa o hodnotení prerokovala s verejnosťou a aké sú závery prerokovania)

Konalo sa 12 verejných prerokovaní správy o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie:

1. 4.6. 2010 o 15.00 hod. vo Veľkej zasedačke Mestského úradu Nitra pre mesto Nitra a obec Lehota;
2. 4.6. 2010 o 17.00 hod. v sále Kultúrneho domu obce Výčapy –Opatovce pre obce Jelšovec, Ľudovítová, Šurianky a Výčapy – Opatovce;
3. 4.6. 2010 o 19.00 hod. v Kultúrnom dome obce Preseľany pre obce Belince, Hrušovany, Kamanová, Koniarovce, Preseľany;
4. 8.6. 2010 o 15.00 hod. v Dome rozvoja vidieka obce Chrabrany pre obce Chrabrany, Nitrianska Streda a Urmince;
5. 8.6. 2010 o 16.30 hod. v sále Kultúrneho domu obce Kovarce pre obce Dvorany nad Nitrou, Horné Obdokovce, Kovarce, Ludanice a Oponice;
6. 8.6. 2010 o 19.00 hod. v sále Kultúrneho domu obce Lužianky pre obce Čab, Čakajovce, Lužianky, Zbehy;
7. 9.6. 2010 o 15.00 hod. v Spoločenskom dome kinosála mesta Topoľčany pre mesto Topoľčany a obce Jacovce, Kuzmice, Nemčice a Tovarníky;

8. 9.6. 2010 o 17.00 hod. v sále Kultúrneho domu obce Práznovce pre obce Práznovce a Solčany;
9. 9.6. 2010 o 19.00 hod. vo Veľkej zasadačke Kultúrneho domu obce Krušovce pre obce Horné Chlebany, Krušovce, Rajčany;
10. 10.6. 2010 o 15.00 hod. v sále Kultúrneho domu obce Ostratice pre obce Livina, Livinské Opatovce, Ostratice;
11. 10.6. 2010 o 17.00 hod. v sále Kultúrneho domu obce Rybany pre obce Brezolupy, Dolné Naštice, Pravotice, Rybany;
12. 10.6. 2010 o 19.00 hod. v sále Kultúrneho domu obce Chynorany pre obce Bošany, Chynorany, Nadlice a Žabokreky nad Nitrou.

Program všetkých verejných prerokovaní tvorilo:

1. Otvorenie
2. Informácia o stave prípravy stavby
3. Informácia o hodnotení vplyvov stavby na životné prostredie
4. Diskusia
5. Záver

Program bodov 1, 2 a 3 bol rovnaký pre všetkých 12 verejných prerokovaní.

K bodu 1:

Verejné prerokovanie otvoril a privítal prítomných zástupca navrhovateľa Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., Bratislava (Ing. Holásková), resp. zástupca mestských a obecných úradov, v ktorých sa konali verejné prerokovania a predstavil zhotoviteľa Správy o hodnotení vplyvov na ŽP Ing. Longu, alebo RNDr. Martinkovú z Dopravoprojektu, a.s., a pracovníka NDS Ing. Kárníkovú. Zároveň oboznámil prítomných s programom verejného prerokovania.

K bodu 2:

Ing. Holásková – zástupkyňa NDS oboznámila prítomných o stave prípravy a navrhovanom technickom riešení rýchlostnej cesty R8 Nitra – križovatka R2.

K bodu 3:

Ing. Longa, alebo zástupkyňa RNDr. Martinková oboznámili prítomných s vplyvmi navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane výhod a nevýhod jednotlivých variantov trás rýchlostnej cesty. Súčasne prezentovali návrh multikriteriálnych hodnotení, popísali rozdiel medzi navrhovanými variantmi a zdôvodnili odporúčaný variant 4 zelený rýchlostnej cesty R8. Variant zelený vyšiel z hľadiska posudzovania ako najvýhodnejší v celej jeho dĺžke.

Program bodu 4 tvorili otázky a názory občanov, zástupcov organizácií jednotlivých obcí, pre ktoré boli verejné prerokovania organizované. Na otázky odpovedali za NDS Ing. Holásková a za DDP Bratislava RNDr. Martinková, Ing. Longa.

K bodu 4 – **mesto Nitra a obec Lehota**

Celkovo bolo zaznamenaných 12 vystúpení, z toho boli 3 predstavitelia dotknutých orgánov a obcí a 4 občania.

Starosta obce Lehota Mgr. Zaujec prečítal stanovisko obce a uznesenie obecného zastupiteľstva s požiadavkou jeho priloženia k záznamu z verejného prerokovania. Súčasne opätovne zdôraznil nesúhlasné stanovisko s fialovým variantom na začiatku úseku na rýchlostnej ceste R1.

Zástupca mesta Nitra Ing. Lančarič informoval prítomných o stanovisku mesta k zámeru rýchlostnej cesty R8 Nitra – križovatka R2 pod č. UHA 13817 – 1/09 zo dňa 5.10.2009.

Zástupca obvodného úradu ŽP Nitra RNDr. Sidor prečítal stanovisko úradu, ktoré bude zaslané ako súhrnné stanovisko na ministerstvo. Upozornil na zmenu legislatívy v súvislosti s finančnou náhradou za zásah do biotopov a tiež, aby kompenzačné opatrenia za poškodené biotopy boli zapracované v ďalšom stupni dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie a taktiež, aby bolo zapracované v návrhu záverečného stanoviska. Upozornil na možnosť fotovoltaiického zdroja, ako sebestačného zdroja energie pre rýchlostné cesty a diaľnice.

Ing. Holásková prisľúbila, že zhotoviteľ dokumentácie bude upozornený na zmenu legislatívy. Obsah záverečného stanoviska je v kompetencii MŽP SR (od 1.7.2010 Ministerstvo pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja SR).

Občania (Ing. Kasana, Ing. Petříková, p. Chmelár, Bc. Vajdová) mali nasledovné otázky, pripomienky a názory:

- obyvatelia obce Lehota upozornili na to, že v blízkosti obce Lehota boli posudzované veterné parky na dvoch lokalitách (1. veterný park – k.ú. Zbehy, 2. veterný park – k.ú. Veľké Zálužie). Oba tieto parky boli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie vyhodnotené kladne. Hluk z veterných parkov sa bude šíriť na obec.
- kataster obce Lehota už pretína rýchlostná cesta R1 a schválením fialového variantu bude kataster (časť Krvavé Šenky) obce opäť rozdelený. V tejto časti obec plánuje rozvoj vidieckeho turizmu, cyklotrasy. Obec sa tak dostane do situácie, kde bude obkolesená veternými parkami a rýchlostnými cestami.
- aké by boli kompenzačné opatrenia v prípade zásahu do križovatky Lehota červeného, resp. zeleného variantu a či návrh križovatky Lehota a trasa fialového variantu nebude mať väčší negatívny vplyv na obyvateľov a bude finančne náročnejší, ako zásah do križovatky Lehota červeného, resp. zeleného variantu.
- ako sa napoja do križovatky Lehota červeného variantu, ako bude riešená výluka dopravy pri výstavbe a či nevznikne dopravný chaos.

Ing. Holásková poďakovala za stanoviská obyvateľov, ďalej objasnila ďalší postup, ktorý bude nasledovať po vykonaní verejných prerokovaní a tiež uviedla, že v procese posudzovania sa posudzuje celá trasa rýchlostnej cesty a vyjadrujú sa k nej všetky obce i napriek tomu, že niektorý z variantov neprechádza ich katastrálnym územím.

K bodu 4 – obce Jelšovce, Ludovítová, Šurianky a Výčapy – Opatovce

Celkovo bolo zaznamenaných 10 vystúpení, z toho boli 3 predstavitelia dotknutých obcí a 3 občania.

Starosta obce Jelšovce p. Hrošo a starosta obce Šurianky p. Búcora na verejnom prerokovaní uviedli, že súhlasia s realizáciou zeleného variantu. Obyvateľ obce Ludovítová vyjadril svoju podporu modrému variantu.

Ing. Holásková vo svojej odpovedi popísala podrobnejšie zelený variant, konštatovala, že ekonomicky je najvýhodnejší variant červený, zelený variant je v porovnaní s červeným z hľadiska technického riešenia zložitejší. Ďalej podotkla, že každý z variantov má svoje výhody a nevýhody a z nich sa vyskladal ako najvýhodnejší variant zelený. Zelený variant rieši oddialenie cesty od Chynoranského Luhu.

Občania (Ing. Bernát, p. Bede, p. Lacenová) mali nasledovné otázky, pripomienky a názory:

- ako bude riešené križovanie trasy rýchlostnej cesty s existujúcimi prístupovými komunikáciami a ako bude riešené križovanie s cestou I/64,
- kedy je plánovaný termín začatia výstavby rýchlostnej cesty R8,
- ako budú riešené vlastnícke vzťahy, odškodné za pozemky,
- kedy bude definitívne rozhodnutie, ktorou trasou pôjde rýchlostná cesta R8,
- aká je vzdialenosť železnice od zeleného variantu.

Na otázky odpovedala Ing. Holásková nasledovne:

Všetky prístupové komunikácie budú zachované alebo budú riešené náhradné prístupové komunikácie v stupni dokumentácie pre územné rozhodnutie. Križovanie s cestou I/64 bude taktiež riešené v dokumentácii pre územné rozhodnutie na základe dopravnej prognózy.

Plánovaný termín začatia výstavby rýchlostnej komunikácie je koniec roka 2013. Dokumentácia pre územné rozhodnutie bude vypracovaná pre vypracovanú po úsekoch Nitra – Topoľčany, Topoľčany – Ostratice, Ostratice – R2. Výstavba bude závisieť od finančných prostriedkov, termín ukončenia je rok 2020. V roku 2011 by sa mala vypracovať dokumentácia pre územné rozhodnutie.

V dokumentácii pre územné rozhodnutie budú vypracované trvalé a dočasné zábery pozemkov formou predbežných geometrických plánov, na základe ktorých budú známe zábery podľa jednotlivých vlastníkov. V dokumentácii na stavebné povolenie budú vypracované overené geometrické plány na základe, ktorých budú vypracované znalecké posudky a vyhotovené kúpne zmluvy, ktoré budú predložené vlastníkom. Pozemky sa oceňujú ako stavebné pozemky.

Predpokladaný termín vydania záverečného stanoviska MŽP SR (od 1.7.2010 Ministerstvo pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja SR), v ktorom bude odporúčaná trasa R8 na ďalšie rozpracovanie v dokumentácii pre územné rozhodnutie je október za predpokladu, že nedôjde k problémom.

Vzdialenosť medzi železničnou traťou a zeleným variantom je cca 600 m.

K bodu 4 – **obce Belince, Hrušovany, Kamanová, Koniarovce, Presel'any**

Celkovo bolo zaznamenaných 8 vystúpení, z toho boli 2 predstavitelia dotknutých obcí, 4 občania a 1 zástupca poľnohospodárskeho družstva.

Starosta obce Hrušovany p. Fraňo uviedol, že v kopcoch Hrušovany, Koniarovce je voda v hĺbke 6 – 7 m. Zaujímalo ho, či vedenie trasy R8 nenaruší vodu. Upozornil, že v tejto lokalite sú prirodzené kanály a povodie ich nespravuje. Vyslovil názor, aby ododom odpadových vôd z rýchlostnej cesty R8 nedošlo k vytápaniu, keďže kanály nie sú udržiavané a taktiež, aby teleso rýchlostnej cesty netvorilo prekážku v teréne a cez ňu sa všetko nesplavovalo.

Ing. Holásková odpovedala, že súčasťou dokumentácie pre územné rozhodnutie budú inžinierskogeologický, pedologický prieskum a iné, ktoré budú vyhodnocovať stav územia a na základe toho sa navrhne situovanie trasy R8.

Starosta obce Koniarovce p. Kucka uviedol, že v prípade modrého variantu okrem prebiehajúcich pozemkových úprav bol vypracovaný projekt na asfaltové poľné cesty, kde sú už vydané stavebné povolenia. Zaujímalo ho, či sa tieto cesty rozbijú. Ďalej ho zaujímalo, prečo v km 18,5 červeného variantu nie je oblúk vyrovnaný, vyrovnaním by sa oddialila trasa od obce.

Ing. Holásková odpovedala, že vo vyššom stupni projektovej dokumentácie bude vypracovaná trasa R8 už len v jednom variante a v nej sa budú taktiež riešiť aj preložky poľných ciest. Vedenie trasy červeného variantu je navrhnuté podľa príslušnej technickej normy. Počas spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie dá preskúmať možnosť vedenia trasy v mieste oblúka v mieste oblúka podľa príslušnej technickej normy.

Občania (p. Candrák, Mosák, Súlovec, Grežo) mali nasledovné otázky, pripomienky a názory:

- ako bude trasa rýchlostnej cesty R8 kopírovať terén,
- ako je riešené napojenie obcí na R8,
- navrhované križovatky neriešia pripojenie obce Belince na R8 do Nitry až Bratislavy,
- v akej vzdialenosti sú podľa normy riešené križovatky na rýchlostnej ceste.

Na vznesené otázky odpovedala Ing. Holásková nasledovne:

V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie bude vypracovaný inžinierskogeologický prieskum a na základe výsledkov bude navrhnuté vedenie trasy R8. Závisí to od konfigurácie

terénu, či bude trasa vedená v násype alebo v záreze. V závislosti na konfigurácii terénu budú navrhnuté aj protihlukové opatrenia, pretože napr. zárez vytvára prirodzenú ochranu pred hlukom.

Pre obec Preseľany a okolité obce je možné napojenie na rýchlostnú cestu v navrhovanej križovatke medzi Jelšovcami a Ľudovítovou a potom križovatkou pri Topolčanoch.

Navrhnuť križovátku medzi obce, ktoré sú situované jedna pri druhej nie je možné. Muselo by sa pristúpiť k asanácii budov.

Vzdialenosť križovatiek na rýchlostnej ceste je minimálne 5 km podľa technickej normy STN 7361 01. Najbližšia križovatka je situovaná medzi obcami Chrabrany a mestom Topolčany.

Zástupca PD Preseľany p. Haváč:

- ako budú riešené prístupy k pozemkom,
- ako sa bude riešiť v rámci stavby R8 výskyt privalových vôd, ktoré sa v niektorých rázovitých lokalitách môžu vyskytnúť,
- bolo by možné zosúladiť projekt pozemkových úprav obcí (Kamanová, Hrušovany) s prípravou rýchlostnej cesty R8,
- ako sú riešené migračné koridory pre zver.

Na otázky odpovedala Ing. Holásková a RNDr. Martinková nasledovne:

V dokumentácii pre územné rozhodnutie sa bude riešiť premostenie poľných ciest a zabezpečenie prístupu k pozemkom.

V dokumentácii pre územné rozhodnutie sa na základe inžinierskogeologického prieskumu navrhnu opatrenia.

Vydaním územného rozhodnutia bude určený územný koridor R8. Ak sa na NDS obrátia spracovatelia projektu pozemkových úprav, budú im poskytnuté podklady aj v digitálnej forme aj v štádiu posudzovania s viacerými variantmi.

Počas spracovania správy boli prerokované varianty trasy s poľovníckym združením a z toho vyplynulo, že bude potrebné monitorovanie zvery a na základe toho budú navrhnuté podchody, zelené mosty, ako koridor pre zver budú slúžiť aj priestory pod mostnými objektmi.

K bodu 4 – **obce Chrabrany, Nitrianska Streda a Urmince**

Neboli žiadne otázky.

K bodu 4 – **obce Dvorany nad Nitrou, Horné Obdokovce, Kovarce, Ludanice a Oponice**

Celkovo bolo zaznamenaných 5 vystúpení občanov dotknutých obcí.

Občania (p. Kováčik, Valent, Vojtuš, Melušová) mali nasledovné otázky, pripomienky a názory:

- ako vychádza hluk v okolí obce Kovarce,
- kedy sa začne s výstavbou R8 a aké budú kompenzácie za pôdu,
- akú váhu majú pripomienky občanov k jednotlivým variantom vedenia trasy R8,
- je možný posun trasy ešte v rámci spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie,
- na situácii nie je viditeľné pripojenie obcí na R8,
- križovatka medzi Jelšovcami a Topolčanmi nie je riešená pre ich obec čo sa týka napojenia na R8,
- kde je možné vidieť správu o hodnotení,
- občan upozornil na vybagrované jazero pri Kovarciach,
- odľahčí sa doprava na ceste II. triedy výstavbou rýchlostnej cesty R8, keďže sa na rýchlostných cestách a cestách I. triedy platí mýto.

Na otázky odpovedala Ing. Holásková a Ing. Longa nasledovne:

Obec Kovarce ja vzdialená od rýchlostnej cesty viac ako 500 m a z výsledkov hlukovej štúdie nevychádza prekročenie povolených limitov. Po vydaní záverečného stanoviska, v ktorom

bude odporučený variant výstavby R8 sa vypracuje hluková štúdia a v nej sa preukáže, či je potrebné riešiť hlukovú záťaž v úseku pri obci.

Plánovaný termín začiatku výstavby R8 je 2013 s trvaním výstavby 3 roky a viac podľa jednotlivých úsekov Nitra – Topoľčany, Topoľčany – Ostratice, Ostratice – R2. V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie budú vypracované trvalé a dočasné zábery pozemkov formou predbežných geometrických plánov. V dokumentácii pre stavebné povolenie budú vypracované overené geometrické plány, na základe ktorých budú vypracované znalecké posudky a vyhotovené kúpne zmluvy, ktoré sa predložia vlastníkom. Pozemky sa oceňujú ako stavebné pozemky.

Všetky pripomienky občanov vznesené počas verejných prerokovaní sú uvedené v záznamoch z verejných prerokovaní. Tie sa potom predložia na MŽP SR (od 1.7.2010 Ministerstvo pôdohospodárstva životného prostredia a regionálneho rozvoja SR), ktoré určí odborne spôsobilú osobu, tá vypracuje odborný posudok na správu, v ktorom zhodnotí všetky stanoviská, otázky, odpovede a všetky vplyvy stavby na R8. Na základe odborného posúdenia navrhne odporučený variant pre ďalšie vypracovanie vo vyšších stupňoch. MŽP na základe odborného posudku vydá záverečné stanovisko.

Počas spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie môžu byť ešte vznesené pripomienky, návrhy prostredníctvom starostov, ktorí budú prizvaní na pracovné rokovania. Krajský stavebný úrad na základe dokumentácie pre územné rozhodnutie potom vydá územné rozhodnutie, ktoré bude sprístupnené verejnosti verejnou vyhláškou a počas stavebným zákonom stanovenej lehote môžu dokumentáciu pre územné rozhodnutie pripomienkovať. V rámci vypracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie je možné prehodnotenie posunu trasy o 30 – 50 m ak to technické riešenie umožní.

V každom variante činnosti je navrhnutých 5 križovatiek, ktoré sú riešené ako mimoúrovňové, umiestnenie križovatiek medzi obcami s hustou zástavbou nie je možné, pretože by si vyžiadali asanáciu budov.

R8 je navrhovaná pre tranzitnú dopravu, tým sa zníži dopravné zaťaženie na ceste I. triedy. Pripojenie na R8 je na križovatke medzi obcami Chrabrany a Topoľčany.

Správa je v digitálnej podobe uvedená na stránke enviroportálu a v písomnej podobe by mala byť k nahliadnutiu na obecných úradoch.

V dopravnej prognóze bralo do úvahy sčítanie dopravy v roku 2005, po sčítaní dopravy v roku 2010 už budú aktuálne údaje o intenzite dopravy a stupni výnosnosti stavby R8. Platenie mýta je v kompetencii MDPT SR, ktorý môže prehodnotiť platenie mýta aj na cestách II. a III. triedy.

K bodu 4 – obce Čáb, Čakajovce, Lužianky, Zbehy

Celkovo bolo zaznamenaných 8 vystúpení, z toho boli 3 predstavitelia dotknutých obcí, 2 občania a 1 zástupca poľovníckeho združenia.

Starosta obce Zbehy Ing. Habinák upozornil, že v územnom pláne obce je určená lokalita na výstavbu, je vypracovaná urbanistická štúdia. V hlukovej štúdii nebola riešená lokalita Andač. V lokalite Dubina (časť Andač) žiadajú o zvolenie červenej trasy R8 z dôvodu schváleného územného plánu rozvoja obce a existujúcej časti obce Andač. Taktiež žiadajú o vytvorenie protihlukovej steny v tejto časti obce.

Ing. Longa objasnil ďalší postup, ktorý bude nasledovať po vykonaní verejných prerokovaní. MŽP SR (od 1.7.2010 Ministerstvo pôdohospodárstva životného prostredia a regionálneho rozvoja SR) vypracuje záverečné stanovisko, ktoré odporučí variant na rozpracovanie v dokumentácii pre územné rozhodnutie. Počas spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie sa bude komunikovať s obcami aj čo sa týka plánovanej zástavby. V rámci dokumentácie na stavebné povolenie už bude trasa rýchlostnej cesty detailne riešená.

Starosta obce Lužianky p. Cabánek uviedol, že červený, resp. zelený variant rýchlostnej cesty R8 obyvateľom obce nevyhovuje z dôvodu západného priemyselného parku od Hlohoveckej

cesty. Variantné vedenia zvyšnej trasy cesty ich nezaujímajú s tým, že nulový variant vylučujú.

Na priemyselný park je uvažované celé územie v trase červeného variantu. Zhotoviteľovi dokumentácie bolo poskytnuté čo je odsúhlasené, ale v územnom pláne obce je plánovaný priemyselný park až po hranicu katastra.

Ing. Longa odpovedal, že v Správe o hodnotení pribudol okrem červeného, modrého a fialového variantu variant zelený, ktorého trasa v katastri obce Lužianky je totožná s trasou červeného a modrého variantu. Zelený variant vyšiel ako optimálne riešenie po celej trase. Každá obec sa bráni vedeniu trasy v ich katastri, z dôvodov plánovanej bytovej zástavby, a priemyselným parkom. Po celej trase sú názorové protiváhy.

Starostku obce Čakajovce Mgr. Berecovú zaujímala vzdialenosť variantov od obce vzdušnou čiarou. Ing. Longa uviedol vzdialenosť od hranice katastra 1200 m.

Občania (p. Škorica, Beňo) mali nasledovné otázky, pripomienky a názory:

- či je možná kombinácia variantov. Najvýhodnejší je červený variant, ale s odklonením trasy ďalej od Andača smerom na Horný háj,
- ako bude pokračovať proces prípravy,
- v územnom pláne obce Lužianky je v časti od križovatky Lehota plánovaný priemyselný park, vedením trasy R8 by Lužianky boli opásané rýchlostnými cestami a vplyv na obce by sa zhoršil,
- prečo NDS nerieši komunikácie Bratislava – Trnava, Rovinka – Dunajská Lužná,
- aké sú termíny výstavby rýchlostnej cesty R8.

Na otázky odpovedali Ing. Holásková a Ing. Longa nasledovne:

V správe o hodnotení sú varianty rýchlostnej cesty vypracované v mierke 1:25 000, čo nie je presné. Rozsah posudzovania je 300 m, preto posun bude možný s rešpektovaním platných noriem. V prípade väčšieho posunu trasy by bolo potrebné nové posudzovanie. Potrebné je však prihliadať na skutočnosť, že posun trasy môže niekde pozitívne ovplyvniť okolie, ale zároveň z dôvodu naviazanosti úsekov môže inde uškodiť.

Ďalší postup, ktorý bude nasledovať po vykonaní verejných prerokovaní bol prítomným objasnení.

Územný plán obce nezasahuje do navrhovanej trasy R8. V rámci vypracovania technickej štúdie zhotoviteľ dokumentácie komunikoval s obcami ohľadne územných plánov.

NDS stavby Bratislava – Trnava, Rovinka – Dunajská Lužná pripravuje.

Predpokladaný termín začiatku a konca výstavby rýchlostnej cesty bol prítomným objasnený.

Predstaviteľ poľovníckeho združenia p. Píš upozornil, že v km 8,5 zeleného variantu ako je železničná stanica Zbehy je poľovnícka chata a oddychová zóna. Podporujú možnosť posunu trasy pred železničnou stanicou miernejším oblúkom viac smerom k hornému háju, čím bližšie k existujúcej starej ceste.

K bodu 4 – **mesto Topoľčany a obce Jacovce, Kuzmice, Nemčice a Tovarníky**

Celkovo boli zaznamenané 3 vystúpenia predstaviteľov dotknutých obcí a dotknutých orgánov.

Zástupca ÚRVZ MDPT SR Dr. Oláh podotkol, že na akýkoľvek z navrhovaných variantov má vplyv záplavová vlna a zaujímalo ho, či hluková štúdia brala do úvahy nárast dopravy.

Ing. Longa v odpovedi uviedol, že rýchlostná cesta R8 je navrhovaná na 100 ročnú voľu. V procese posudzovania boli oslované mestá a obce. Modrý a zelený variant je situovaný v inundačnom pásme Bebravy, budú sa musieť navrhnuť technické opatrenia, aby rýchlostná cesta neutvorila hrádzu. V dokumentácii pre územné rozhodnutie sa bude zhotoviteľ dokumentácie touto problematikou bližšie zaoberať.

Hluková štúdia brala do úvahy nárast dopravy do roku 2030 a pri vypracovaní hlukovej štúdie v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie sa bude zohľadňovať nové sčítanie dopravy v roku 2010.

Zástupca MÚ Topolčany Ing. Švajdleníková požiadala, zhotoviteľa správy o hodnotení o bližšie popísanie navrhovaného zeleného variantu. Ing. Longa popísal klady a zápory tohto variantu.

Zástupcu Obvodného úradu cestnej dopravy a pozemných komunikácií Topolčany p. Nemca zaujímalo:

- či by nebolo možné umiestnenie ešte jednej križovatky v úseku medzi Výčapmi – Opatovcami a Topolčanmi,
- kto schválil križovatku Topolčany, či sa nebrali do úvahy aj obce, napr. pri modrom variante,
- ako sú riešené prístupové cesty k stavenisku.

Na otázky odpovedali Ing. Holásková a Ing. Longa nasledovne:

Rozmiestnenie križovatiek je v súlade s technickou normou STN 7361 01. Križovatky sú navrhované tak, aby nedošlo k asanácii budov vzhľadom na zastavanosť územia.

Návrh umiestnenia križovatky v súvislosti s obchvatom mesta Topolčany bol odsúhlasený mestom Topolčany.

Prístupové cesty k stavenisku budú vybudované ako dočasné a po ukončení stavby sa vrátia do pôvodného stavu. V prípade využívania spevnených okolitých ciest sa porušený kryt vozovky opraví.

K bodu 4 – **obce Práznovce a Solčany**

Celkovo bolo zaznamenaných 10 vystúpení, z toho boli 3 predstavitelia dotknutých obcí a dotknutých orgánov, 5 občania a 1 zástupca poľovníckeho združenia.

Starosta obce Práznovce p. Blina uviedol, že obec má vypracovaný program rozvoja obce, v ktorom majú plánovanú výstavbu až po cintorín. Vedenie trasy R8 by narušilo rozvoj obce a obrady na cintoríne. Ak sa nebude dať posunúť trasa, spíšu petíciu.

Ing. Holásková uviedla, že v štádiu vypracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie budú obce prizvané a bude im predložené navrhované vedenie trasy R8, ktoré bude vypracované v podrobnejšie vo väčšej mierke.

Obce sa budú môcť vyjadriť, môže byť naplánované stretnutie aj za účasti obyvateľov obce. Zhotoviteľ dokumentácie musí rešpektovať plánovaný rozvoj obcí, programy rozvoja vidieka, územné plány obcí. Prvoradou úlohou bude preskúmanie možného posunu trasy.

Občania (p. Bujalka, Petrikovič, Bosák, Cibulka, Ďurina) mali nasledovné otázky, pripomienky a názory:

- obyvatelia obce Práznovce žiadajú posun trasy medzi Baštínom a cintorínom, kde aj z hľadiska vplyvov hluku je to výhodnejšie,
- ak by sa nedalo preložiť VVN vedenie, môže byť riešené protihlukové opatrenia obojstranne,
- ako budú v rámci rýchlostnej cesty riešené prístupy k pozemkom a náhrady za záber pozemkov.

Na otázky odpovedali Ing. Holásková a Ing. Longa nasledovne:

V rámci vypracovania technickej štúdie sa zistilo križovanie s VVN vedením, prekládka sietí je nákladná. V dokumentácii pre územné rozhodnutie môže dôjsť k posunu trasy.

V technickej štúdií v dotyku s obcou Práznovce bol vypracovaný červený variant. Na základe vydaného rozsahu hodnotenia sa pre ďalšie hodnotenie v správe o hodnotení určil na posúdenia aj variant zelený. Odborne spôsobilá osoba zväží všetky stanoviská k správe o hodnotení, vypracuje posudok na základe ktorého sa ďalej vypracuje záverečné stanovisko, v ktorom bude odporučený variant trasy rýchlostnej cesty. Ten potom bude rozpracovaný v dokumentácii pre územné rozhodnutie.

Navrhovaná rýchlosť je 120 km.h⁻¹ a jazdná rýchlosť 130 km .h⁻¹. Križovanie rýchlostnej cesty s ostatnými komunikáciami je riešené mimoúrovňovo. Riešenie trasy v katastri obce Práznovce vedie v súbehu s VVN vedením.

V dokumentácii pre územné rozhodnutie sa navrhujú protihlukové opatrenia na výhľad 20 rokov a bude zvážená potreba stien od cintorína.

Ak dôjde k zrušeniu prístupu k pozemku v dokumentácii pre územné rozhodnutie sa bude hľadať vhodné riešenie náhradnej cesty. Ak dôjde k záberu pozemku, po vydaní územného rozhodnutia sa vypracuje dokumentácia pre stavebné povolenie, ktorej súčasťou budú overené geometrické plány a vyčíslené presné zábery pozemkov. Vypracujú sa znalecké posudky, pozemky budú ocenené ako stavebné pozemky, vyhotovia sa kúpne zmluvy a 60 dní od vkladu do katastra sa vyplatia peniaze.

Zástupca poľovného združenia Krnča – Skalka p. Gogola namieta, že rýchlostná cesta delí revír jelenej zveri a zaberá hektáre lovného revíru. Ing. Longa uviedol, že záber lovného revíru je skutočnosť, zrážky so zverou budú minimálne, pretože rýchlostná cesta R8 bude oplotená. Zástupcovia poľovného združenia Rybany potvrdili zhotoviteľovi Správy hlavnú migračnú trasu zveri. V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie bude vypracovaný projekt monitoringu, poľovné združenie by malo zhotoviteľovi dokumentácie poskytnúť vytypované lokality. V dokumentácii sa to bude riešiť zelenými mostmi, ekoduktami, krovitou zeleňou hrúbky 80 až 120 cm, ktorá ich bude väbiť.

K bodu 4 – obce Horné Chlebany, Krušovce, Rajčany

Celkovo bolo zaznamenaných 7 vystúpení, z toho boli 3 predstavitelia dotknutých obcí a 2 občania.

Starosta obce Krušovce p. Hubinský uviedol, že obci vyhovuje červený alebo zelený variant, taktiež aj starostom okolitých obcí. Ing. Holásková za prednesené stanovisko poďakovala.

Starostka obce Rajčany p. Švecová pozitívne ohodnotila budovanie rýchlostnej cesty R8 a spýtala sa, odkiaľ sa začne s jej výstavbou. Ing. Holásková uviedla plánovaný začiatok aj koniec výstavby rýchlostnej cesty, priblížila prítomným ďalší priebeh, ktorý bude nasledovať po vykonaní verejných prerokovaní, v dokumentácii pre územné rozhodnutie bude optimálna trasa cesty vypracovaná v mierke 1:2 000 a bude stanovený postup výstavby.

Starostku obce Rajčany ďalej zaujímalo, aké boli problémy v ostatných obciach počas verejných prerokovaní a či sa môže stať, že sa výstavba zastaví pre nedostatok financií. Ing. Holásková priblížila niektoré požiadavky prezentované na verejnom prerokovaní v obci Práznovce a vo svojej odpovedi ďalej uviedla, že NDS má v pláne prípravu a výstavbu rýchlostnej cesty R8.

Starostu obce Horné Chlebany Ing. Mašíra zaujímalo, ako sú riešené zábrany na ochranu Chynoranského Luhu a podotkol, že je potrebné v prvom rade chrániť ľudí v tomto regióne, alebo ich klásť na rovnakú úroveň s prírodou.

Ing. Longa odpovedal, že sa zatiaľ zaoberali len ochranou vôd. Posun od Chynoranského Luhu je oproti červenému variantu 80 m.

Občania (p. Ďurišová, Baranek) mali nasledovné otázky, pripomienky a názory:

- aký je predpokladaný termín začatia ukončenia výstavby celej rýchlostnej cesty R8,
- ako sú zabezpečené finančné prostriedky na R8.

Na vznesené otázky odpovedali Ing. Holásková a Ing. Longa nasledovne:

Predpokladaný termín ukončenia výstavby celej trasy rýchlostnej cesty R8 je do roku 2020.

Financovanie rýchlostnej cesty R8 bude zabezpečené z úverov a zo štátneho rozpočtu.

K bodu 4 – obce Livina, Livinské Opatovce, Ostratice

Celkovo bolo zaznamenaných 15 vystúpení, z toho boli 3 predstavitelia dotknutých obcí, 6 občania a 3 zástupcovia verejnosti.

Starosta obce Ostratice p. Podoba tlmočil nesúhlasné stanovisko PD Pravotice so zeleným variantom od Chynorian cez Luhy k starému mlynu, pretože zaberá najkvalitnejšiu pôdu a rozdeľuje poľnohospodárske pozemky a znemožňuje k nim prístup – Luhy, Veľká Lúka, Dolná Lúka.

Starosta obce Livina p. Petreje konštatuje, že zelený a modrý variant je vedený pomerne blízko obce a nie sú tam navrhované protihlukové opatrenia.

Ing. Holásková v odpovedi uviedla, že v dokumentácii pre územné rozhodnutie sa bude vypracovávať opätovne hluková štúdia, ktorá posúdi potrebu nových protihlukových opatrení oproti technickej štúdii.

Starostka obce Livinské Opatovce p. Hanová uviedla, že z pohľadu obce je modrý variant vedenia trasy rýchlostnej cesty R8 najmenej vyhovujúci. Ostatné varianty obcou neprechádzajú. Obec je za červený variant.

Občania (p. Herz, Bernárd, Križan, Kopčan, Findor, Marko) mali nasledovné otázky, pripomienky a názory:

- predstaviteľ DDP bol požiadaný, aby opätovne priblížil zelený variant, ktorý prechádza viackrát cez potok Hydina, riekú Bebravu, železničnú trať a cez zatopenú časť smerom na Pravotice,
- ako budú riešené odškodné za zabraté pozemky,
- aby sa v mieste ovocných sádov riešilo vedenie trasy premostením,
- v oblasti zeleného variantu bola plánovaná oddychová zóna od Ostratic k rieke Bebrava. Po vybudovaní R8 by nebol k nej prístup.

Na otázky odpovedali Ing. Holásková a Ing. Longa nasledovne:

Ing. Holásková v odpovedi vysvetlila následnosť krokov, ktoré je potrebné vykonať pred vyhotovením kúpnych zmlúv, ktoré sa potom predložia vlastníkom zabratých pozemkov.

Ak sa rýchlostnou cestou križuje prístupová cesta, bude sa hľadať nové riešenie prístupu v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie.

V ďalších odpovediach boli obyvateľom vysvetlené a porovnané výhody a nevýhody modrého a červeného variantu, keďže viacerí z nich počas verejného prerokovania vyjadrovali svoj osobný postoj k jednotlivým variantom trasy rýchlostnej cesty R8. Taktiež boli prítomní opätovne informovaní o plánovanom začiatku výstavby rýchlostnej cesty R8, jej etapovitosti.

Za dotknutú verejnosť sa verejného prerokovania zúčastnili zástupca spoločnosti Bioplant, s.r.o. Ostratice p. Žatko, zástupca spoločnosť Fructop, s.r.o. Ostratice p. Blaška a zástupca PDP Veľké Uherce.

Bioplant, s.r.o. upozornil, že v území červenej trasy je 18 rokov rozvinuté ovocinárstvo, špeciálna kultúra a taktiež stavebná činnosť – systémy ochrany. Červená trasa prechádza územím, kde sú koncentrované sady a delí pozemky práve tam, kde sú konštrukcie systému ochrany. Z ich strany sa vyjadrujú k modrému variantu a zelený variant podporia. Ing. Holásková v odpovedi uviedla, že prístupové cesty k rozdeleným pozemkom sa budú riešiť v dokumentácii pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie.

Fructop, s.r.o. Ostratice upozornil, že v mieste červeného variantu cca 150 ha sú sústredené ovocné sady s predpokladom ich rozširovania do budúcnosti. Ide o údolie, kde sa akumulujú exhaláty, nie je to rozptylový terén. Sú tam vybudované závlahy a na jablká vlastníka certifikát ISO, ktorý by si chceli zachovať. Podporujú zelený alebo modrý variant. Ing. Longa v odpovedi uviedol, že exhalačná štúdia nevykazuje prekročenie limitných hodnôt ani pri najnepriaznivejšie podmienky. Priame šírenie exhalátov je 100 – 150 m.

PDP Veľké Uherce červený variant najviac zasiahne poľnohospodárske pozemky. Preferujú modrý variant a okrajovo aj zelený.

K bodu 4 – obce Brezolupy, Dolné Naštice, Pravotice, Rybany

Celkovo boli zaznamenaných 3 vystúpenia, z toho bol 1 predstaviteľ dotknutej obci a 1 občan. Starosta obce Rybany p. Broniš vzniesol námietku voči zelenému variantu. Uviedol, že od Biskupíc po Rybany bolo všetko zaplavené 500- ročnou vodou. Voda sa vyliala na pravú stranu k Topoľčanom a 130 domov bolo zatopených. Sú za zelený variant, ale len ak sa spraví hrádzka.

Ing. Longa v odpovedi objasnil, prečo bol v správe o hodnotení posudzovaný zelený variant. Občan p. Žatko, ktorý sa zúčastnil verejného prerokovania vo svojom vystúpení taktiež upozornil na inundačné územie a zatopené domy. Ing. Holásková odpovedala, že rýchlostná cesta je projektovaná na 100-ročnú vodu, v dokumentácie pre územné rozhodnutie budú navrhnuté opatrenia.

K bodu 4 – **obce Bošany, Chynorany, Nadlice a Žabokreky nad Nitrou**

Celkovo bolo zaznamenaných 14 vystúpení, z toho boli 2 predstavitelia dotknutých obcí, 3 občania a 1 zástupca občianskeho združenia.

Starosta obce Chynorany p. Košík prezentoval niekoľko pripomienok:

- žiada posun trasy rýchlostnej cesty R8 čo najďalej, aby bola zabezpečená dostatočná vzdialenosť na ochranu a zachovanie Chynoranského Luhu, vyjadril sa za realizáciu modrého variantu,
- zaujímala ho možnosť ochrániť Chynoranský Luh protihlukovou bariérou,
- aké stavby môžu byť situované v ochrannom pásme cesty,
- ako sú vyriešené prístupy k poľnohospodárskym pozemkom,
- v akom časovom horizonte sa počíta s výstavbou rýchlostnej cesty.

Ing. Longa objasnil, že trasa zeleného variantu je od Chynoranského Luhu vzdialená o ďalších 80 m ďalej oproti červenému variantu. Z hľadiska dopravy od Topoľčian po Brezolupe v roku 2030 modrý variant stiahne o 50 tisíc vozidiel menej ako červený variant, čím by sa nedosiahol hlavný cieľ rýchlostnej cesty a to stiahnutie dopravy z okolitých ciest.

V ochrannom pásme 100 m sa nesmú nachádzať žiadne stavby.

Riešenie prístupu k poľnohospodárskym pozemkom ako aj plán výstavby rýchlostnej cesty bol starostovi objasnený.

Starosta obce Nadlice p. Dubravický požaduje protihlukovú stenu výšky 3 m a nie 2 m ako je navrhnuté. Ďalej uviedol, že ak sa protihluková stena umiestnia od Nadlíc, bude sa hluk odrážať od hája.

Ing. Holásková uviedla, že v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie sa pri vypracovaní hlukovej štúdie bude uvažovať so sčítaním dopravy z roku 2010, takže je možné že z dôvodu nárastu dopravy výška protihlukovej steny vyjde o 1 m vyššie.

Občania (p. Kováčik, p. Sneženkova, p. Lukovinyová) mali nasledovné otázky, pripomienky a názory:

- či majú aj iné obce pripomienky k návrhu trasy, či je už schválená trasa,
- ako je riešená prístupová cesta k červenému variantu rýchlostnej cesty pre obec Žabokreky nad Nitrou,
- či sa v minulosti niečo s cestou I/64 plánovalo v katastri obce Žabokreky nad Nitrou, ak áno, či z tohto plánu vychádza terajší návrh,
- či rýchlostná cesta nie je diaľnica,
- ako je riešenie napojenie medzi Chynoranmi a Nadlicami,
- ktorý variant je najnákladnejší,
- aký bude vplyv na záťažové prúdy ciest I. a II. triedy,
- aký bude mať vplyv na hospodárstvo,
- na aké roky sa robia prieskumy v rámci dokumentácie stavby,
- či sa nezvýši počet prejazdov nákladných vozidiel, ktoré sa budú chcieť napojiť na rýchlostnú cestu,
- ak bude mať rýchlostná cesta pokračovanie aj na Trenčín, tak trasa modrého variantu by mohla byť vyhovujúca.

Na otázky odpovedali Ing. Holásková a Ing. Longa nasledovne:

Ing. Holásková prezentovala niektoré pripomienky iných dotknutých obcí k trasa rýchlostnej komunikácie R8.

Medzi obcou Žabokreky nad Nitrou a obcou Ostratice je navrhnutá križovatka s červeným variantom rýchlostnej cesty.

Preložka cesty I/64 v katastri obce Žabokreky nad Nitrou, ktorá je zakreslená v situácii je v kompetencii Slovenskej správy ciest. Z tohto dôvodu NDS nevie aký bude jej časový horizont výstavby. V súčasnosti je v štádiu technickej štúdie.

Rýchlostná cesta aj diaľnica je štvorpruhové smerovo rozdelené komunikácie, líšia sa od seba v šírkovom usporiadaní napr. stredného deliaceho pásu, odstavných pruhov atď. Rýchlostná cesta je navrhovaná v kategórii 24,5/120 so šírkou jazdných pruhov 3,5 m.

Napojenie rýchlostnej cesty R8 na cestnú sieť medzi Chynoranami a Nadlicami je riešené križovatkou zeleného variantu.

Z hľadiska investičných nákladov je najmenej prijateľný modrý variant, pretože je potrebné vybudovať okrem mostných objektov, zárubné a oporné múry. Keďže prevezme aj najmenej vozidiel v porovnaní s ostatnými variantmi je aj najmenej výnosný.

Sprevádzkovaním rýchlostnej cesty R8 sa odľahčia cesty I. a II. triedy od tranzitnej dopravy, miestna doprava na týchto cestách ostane. Koridor rýchlostnej triedy R8 sa rieši aj ako strategický dokument, ktorý bude zahrnutý v koncepcii územného rozvoja Slovenska.

Očakáva sa, že rýchlostná cesta pritiahne do regiónu investorov.

Pre zelený variant boli vypracované hluková, emisná štúdia a dopravnoinžiniersky prieskum až na rok 2030. Vo vyššom stupni dokumentácie pre územné rozhodnutie sa prieskumy aktualizujú s tým, že sa bude uvažovať s výsledkami celoštátneho sčítania dopravy z roku 2010.

Prejazdy nákladných vozidiel NDS nevie ovplyvniť.

Koniec úseku rýchlostnej cesty R8 je v križovatke na rýchlostnej ceste R2 v katastri obce Brezolupy. Rýchlostná cesta R2 smerom na Trenčín je v súčasnosti v štádiu prípravy dokumentácie pre územné rozhodnutie. V tomto regióne by trasa modrého variantu určite nebola vhodná.

Zástupca občianskeho združenia Chynoranský Luh p. Bezák:

- požaduje ešte posunúť trasu zeleného variantu smerom k rieke Bebrave. Argumentuje prírodnými hodnotami Chynoranského Luhu, z hľadiska emisií bude Luh obkolesený cestou I. triedy a rýchlostnou komunikáciou R8, pri rieke Bebrave je v porovnaní s Chynoranským Luhom menší biotop,
- ďalej uviedol, že ak sa nebude budovať rýchlostná cesta v trase modrého variantu, budú žiadať kompenzácie pre Chynoranský Luh,
- prečo nebola trasa zeleného variantu odklonená ešte pred Nadlicami,

Na požiadavku kompenzácie pre Chynoranský Luh bolo objasnené, že v rámci prípravy stavby rýchlostnej cesty je navrhnutý monitoring vplyvu na zložky životného prostredia. Ak sa počas výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R8 potvrdia negatívne zmeny, môže sa pristúpiť ku kompenzácii. Každý bude mať prístup k údajom z monitoringu a môže sa vyjadriť. Prieskumy budú robené vo vegetačnom období a v migrovanie zveri sa bude sledovať v zime.

Návrhové prvky rýchlostnej cesty R8 sú dané príslušnou technickou normou, dôležitá je bezpečnosť vodičov. Výsledná trasa rýchlostnej cesty bude kompromisom. Projektant navrhol a zhodnotil, že trasa zeleného variantu sa nedá inde umiestniť. V dokumentácii pre územné rozhodnutie sa navrhuje trasa na základe zamerania v teréne a je ešte navrhnutý posun trasy.

Program bodu 5 bol rovnaký pre všetkých 12 verejných prerokovaní:

K bodu 5

Obce a dotknuté orgány boli informované, že podľa § 35 zákona č. 24/2006 Z. z. môžu doručiť svoje stanoviská do 30 dní odo dňa doručenia Správy o hodnotení na MŽP. Súčasne verejnosť bola informovaná, že môže doručiť svoje stanovisko do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 34 ods.1 na ministerstvo.

Nakoľko prítomní nemali už viac otázok ani pripomienok k správe o hodnotení rýchlostnej cesty R8 Nitra - križovatka R2, Ing. Holásková sa poďakovala všetkým prítomným za účasť a pozornosť a tým uzavrela verejné prerokovanie.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení

K správe o hodnotení podľa § 18 zákona boli doručené od dotknutých subjektov nasledovné písomné stanoviská:

Mesto Topoľčany, stanovisko zo dňa 11.6.2010

Súhlasí s realizáciou investičného zámeru navrhovateľa a odporúča schváliť variant 4 zelený. Po skončení procesu posudzovania, odsúhlasený konkrétny variant rýchlostnej cesty R8 mesto Topoľčany zapracuje pri najbližšej aktualizácii územnoplánovacej dokumentácie mesta Topoľčany.

Mesto Partizánske, stanovisko zo dňa 10.06.2010

Odporúča realizáciu rýchlostnej cesty R8 Nitra – križovatka R2 podľa variantu 4 - zelený.

Mesto Bánovce nad Bebravou, stanovisko zo dňa 19.6. 2010

Zotrúva na stanovisku tak, ako bolo deklarované už v stanovisku mesta č. Výst. 1748/2009 zo dňa 15.06.2009 k zámeru, kde sa prikláňalo k realizácii červeného variantu trasy R8. V poznámke je ďalej uvedené, že Mesto Bánovce nad Bebravou nie je dotknutou obcou, nakoľko cesta R8 neprechádza katastrálnym územím mesta a ani jeho miestnymi časťami. Preto nebolo potrebné vykonať verejné prerokovanie správy o hodnotení.

Mesto Nitra, stanovisko zo dňa 1.10. 2010

Začiatok úseku v križovatke Lehota podľa variantu 1 – červený, je v súlade s ÚPN mesta Nitra. Napojenie R8 do mimoúrovňovej križovatky „Lehota“ priamo nadväzuje na realizovaný úsek R1 Nitra, západ – Selenec.

Obec Dvorany nad Nitrou, stanovisko zo dňa 4.10.2010

Stanovisko z verejného prerokovania správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie je zároveň aj stanovisko obce.

Obec Výčapy – Opatovce, stanovisko zo dňa 21.6.2010

Bez pripomienok. K správe o hodnotení neboli zo strany občanov vznesené žiadne pripomienky.

Obec Oponice, stanovisko zo dňa 16.6.2010

Súhlasí s realizáciou variantu č. 4 - zelený.

Obec Lehota, stanovisko zo dňa 08.06.2010

Súhlasí s realizáciou variantu č. 4 - zelený.

Obec Kamanová, stanovisko zo dňa 14.9.2010

Stanovisko z verejného prerokovania správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie je zároveň aj stanovisko obce.

Obec Chrabrany, stanovisko zo dňa 08.06.2010

Súhlasí s realizáciou variantu č. 4 - zelený.

Obec Lužianky, stanovisko zo dňa 16.06.2010

Požaduje posudzovanie vplyvov na životné prostredie v k.ú. Lužianky, vylučuje variant s nulovým stavom.

Uvádza, že variant 1 červený, variant 2 modrý, variant 4 zelený zasahuje do strategického dokumentu obce. Obec navrhuje pre riešenie v k. ú. Lužianky variant 3 fialový, ktorý je pre Obec Lužianky optimálny (nezasahuje do západného priemyselného parku odsúhlaseného v Územnom pláne obce Lužianky, ako aj VÚC Nitra).

Dňa 8.6.2010 bolo vykonané verejné prerokovanie správy o hodnotení činnosti. Dňa 23.6.2010 obec zaslala Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., stanovisko z verejného prerokovania, v ktorom opätovne potvrdila, že z pohľadu obce Lužianky je najvýhodnejšie napojenie na rýchlostnú cestu R8 podľa variantu 3 - fialový. Iný variant, vedený v katastrálnom území Lužianky, je pre obec absolútne nevýhodný, pretože prechádza podľa územného plánu obce Lužianky a Nitrianskeho VÚC priemyselným parkom Západ, ktorý je v rozlohe 65 ha a má vydané právoplatné územné rozhodnutie pre 14 stavebných objektov. Tento názor obec vyjadrila na pracovnom stretnutí 11.12.2008 a 17.2.2009 na Mestskom úrade v Topoľčanoch a na Ministerstve životného prostredia SR v Bratislave dňa 8.7.2008 a naďalej trvá, že pre Obec Lužianky je najvýhodnejší variant 3 fialový, ktorý aj odporúča vybudovať.

Obec Čab, stanovisko zo dňa 10.06.2010

Občanmi, podnikateľmi ani samosprávou neboli vznesené žiadne pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

Obec Šurianky, stanovisko zo dňa 4.6. 2010

Obec súhlasí s realizáciou zeleného variantu.

Obec Jelšovce stanovisko zo dňa 4.6. 2010

Obec súhlasí s realizáciou zeleného variantu.

Obec Výčapy – Opatovce, stanovisko zo dňa 21.6. 2010

K správe o hodnotení neboli zo strany obyvateľov obce podané žiadne návrhy ani pripomienky.

Obec Preseľany, stanovisko zo dňa 13.09.2010

Stanovisko z verejného prerokovania správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie je zároveň aj stanovisko obce Preseľany.

Obec Ludanice, stanovisko zo dňa 07.06.2010

Súhlasí s navrhovaným variantom č. 4 - zelený.

Obec Solčany, stanovisko zo dňa 10.06.2010

Súhlasí s realizáciou variantu č. 4 - zelený s nasledovnými pripomienkami:

1. Upozorňuje na potrebu vybudovať pri obci Solčany protihlukovú stenu v dĺžke 1 460 m v km 32,650 – 34,110 tak, ako je navrhnuté v projektovej dokumentácii.
2. Požaduje, aby privádzač na rýchlostnú cestu R8 nebol v obci, ale aby bola na tento účel využitá súčasná komunikácia Solčany – Topoľčany (cesta č. III/06490).

Obec Práznovce, stanovisko zo dňa 15.6.2010

Starosta obce na verejnom prerokovaní uviedol, že obec dávala vyjadrenia k stavbe rýchlostnej cesty R8 a v ňom požadovala, aby rýchlostná cesta R8 bola vysunutá ďalej nad cintorín. Žiadajú posun trasy medzi Baštínom a cintorínom, kde z hľadiska hlukových pomerov je to výhodnejšie. Vyjadrenia Práznovciac sa týkajú všetkých troch variantov okrem modrého.

Obec Kuznice, stanovisko zo dňa 18.6.2010

Súhlasí so správou o hodnotení a konštatuje, že neboli jej doručené žiadne námietky voči uskutočneniu rýchlostnej cesty R8 – križovatka R2.

Obec Krušovce, stanovisko zo dňa 13.9.2010

Obec súhlasí s realizáciou červeného, alebo zeleného variantu.

Obec Bošany, stanovisko zo dňa 18.11.2010

Obec súhlasí s realizáciou červeného variantu.

Obec Chynorany, stanovisko zo dňa 10.6.2010

Obec súhlasí s realizáciou modrého variantu.

Obec Ostratice, stanovisko zo dňa 24.06. 2010

Obec Ostratice v stanovisku uvádza, že pripomienky, ktoré boli na Obecný úrad doručené ohľadom Rýchlostnej cesty R8 Nitra – križovatka R2 boli Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., zaslané 11.6.2010.

Obec nemá zásadné pripomienky k uvedeným variantom, ale rešpektuje vyjadrenia občanov, ako i firiem, Fructop, a.s. Ostratice, Bioplant, s.r.o., Ostratice, Poľnohospodárske družstvo Pravotice a Poľnohospodárske družstvo podielnikov Veľké Uherce.

Vyjadrenie firmy Fructop spol. s.r.o. zaslané na Obecný úrad Ostratice dňa 11.6.2010:

Firma Fructop s.r.o. preferuje zelený variant vedenia rýchlostnej cesty s nasledovným odôvodnením:

- pôvodne navrhovaný červený variant prechádzal sadom, čím rozdeľoval parcelu sadu, čo by malo spolu s pásom zaťažiteľnosti prostredia za následok znehodnotenie cca 65% plochy sadu,
- navrhovaný fialový variant prechádzal okrajom sadov, čo by sa s pásom zaťažiteľnosti prostredia za následok znehodnotenie cca 40-45% plochy sadu.

Zelený a modrý variant prechádza mimo nášho záujmového územia spoločnosti.

Vyjadrenie firmy Bioplant, s.r.o. zaslané Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. dňa 11.6.2010.

Konateľ firmy sa vo svojom stanovisku prikláňa k zelenej variante rýchlostnej cesty. Ostané varianty vedú cez sady firmy, resp. v ich tesnej blízkosti, a preto sú pre firmu Bioplant s.r.o. nevhodné.

Vyjadrenie **Poľnohospodárskeho družstva Pravotice** zaslané Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. dňa 11.6.2010

PD Pravotice uvádza, že nesúhlasí s realizáciou zeleného variantu, pretože sa jedná o najkvalitnejšiu pôdu, ktorú PD vôbec má. Ďalším negatívom pre PD je, že parcely Luhy, Veľká Lúka a Dolná Lúka by boli rozdelené a tým sa znemožnilo ich obrábanie.

K ostatným variantom nemajú výhrady i keď červený variant tiež prechádza cez územie PD v katastri Nedašovce a Pravotice.

Vyjadrenie **Poľnohospodárskeho družstva podielnikov Veľké Uherce** zaslané Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. dňa 21.6.2010

PDP Veľké Uherce odporúča vybrať variant 2 modrý, ktorý nezasahuje do užívacieho obvodu. Týmto variantom nedôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy v užívaní PDP Veľké Uherce v žiadnom rozsahu.

Obec Livinské Opatovce, stanovisko zo dňa 10.6. 2010

Obec súhlasí s realizáciou červeného variantu.

Obec Rybany, stanovisko zo dňa 10.6.2010

Obec súhlasí s realizáciou zeleného variantu pod podmienkou, že sa postaví hrádza.

Obec Horné Chlebany, stanovisko zo dňa 10.9.2010

Obec súhlasí so stavbou „Rýchlostná cesta R8 Nitra – križovatka R2“. Pre obec je vyhovujúci variant 4 zelený.

Obec Krušovce, stanovisko zo dňa 13.9.2010

Stanovisko z verejného prerokovania je súčasne aj stanovisko za obec. Obci vyhovuje červený alebo zelený variant.

Obec Hrušovany, stanovisko zo dňa 7.10.2010

Vedenie trasy R8 môže narušiť vodné zdroje. Pre obec je vyhovujúci variant 4 zelený.

Obec Nemčice, stanovisko zo dňa 13.9.2010

Stanovisko z verejného prerokovania je zároveň aj stanovisko za obec.

Obec Zbehy, stanovisko č. 320/2010, zo dňa 13.9.2010

Obec súhlasí so správou o hodnotení podľa záznamu z verejného prerokovania správy o hodnotení.

Záznam z verejného prerokovania:

Starosta obce Zbehy upozornil, že v územnom pláne obce je určená lokalita na výstavbu, je vypracovaná urbanistická štúdia. V hlukovej štúdii v správe o hodnotení nebola riešená lokalita Andač. V lokalite Dubina (časť Andač) žiadajú o zvolenie červenej trasy R8 z dôvodu schváleného územného plánu rozvoja obce a existujúcej časti obce Andač. Taktiež žiadajú o vytvorenie protihlukovej steny v tejto časti obce.

Obec Horné Obdokovce, stanovisko zo dňa 10.9.2010

Stanovisko z verejného prerokovania je aj stanoviskom obce.

Obec Rajčany, stanovisko zo dňa 10.9.2010

Stanovisko z verejného prerokovania je aj stanoviskom obce.

Obec Ludovítová, stanovisko zo dňa 14.09.2010

Obec Ludovítová oznámila, že stanovisko z verejného prerokovania je zároveň aj stanoviskom obce. Obec trvá na modrom, respektíve modro – zelenom variante.

MPŽPRR SR, sekcia ochrany prírody a krajiny, odbor ochrany prírody/ oddelenie ochrany prírody pre územnú ochranu, stanovisko zo dňa 14.6.2010

(od 1.7.2010 Ministerstvo pôdohospodárstva životného prostredia a regionálneho rozvoja SR)

K správe o hodnotení má nasledovné pripomienky:

1. Požaduje doplniť Kapitulu IV. 2.5 Opatrenia na ochranu bioty o návrhy vyplývajúce z čiastkovej správy „Posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na CHVÚ Tribeč“ (spracovateľ a Creativ, spol. s.r.o., zástupcov Doc. RNDr. Trnku PhD., a RNDr. Peťkovej) zvlášť v úsekoch, ktoré sa nachádzajú v kontakte s CHVÚ Tribeč. Návrhy sa týkajú hlavne eliminácie usmrcovania vtákov vplyvom dopravy. Vo vyššie spomínanej dokumentácii sú uvedené nasledovné: likvidácia kadáverov zrazených živočíchov z telesa cesty, na ktoré následne nalietavajú dravé vtáky za účelom získania potravy hlavne v zimnom období, ochranné oplotenie a plašiace tabule s obrázkami a siluetami dravcov umiestnenými v kolíznej výške na úsekoch s najväčšou koncentráciou alebo výskytom dotknutých druhov vtákov, atď.
2. Na základe faunistického prieskumu považuje za potrebné identifikovať migračné koridory a navrhnúť konkrétne technické opatrenia na zmiernenie bariérového vplyvu navrhovanej stavby. Po realizácii činnosti MPŽPRR SR navrhuje priebežný monitoring sledovania počtu kolízií dopravy s dravcami, určenie konfliktných úsekov a návrhy následných opatrení.
3. V projektovej dokumentácii odporúča uviesť plochu a výpočet spoločenskej hodnoty biotopov európskeho i národného významu, ktoré budú zničené v dôsledku výstavby rýchlostnej komunikácie ako i zhodnotiť rozsah a spoločenskú hodnotu drevín, krovín rastúcich mimo lesa určených na výrub z dôvodu realizácie stavby, ktoré podliehajú ochrane podľa § 47 zákona o ochrane prírody a krajiny.
4. Tieto opatrenia premietnuť do ďalších stupňov projektovej dokumentácie.

V stanovisku sa ďalej vyjadruje k naplneniu špecifických požiadaviek určených v rozsahu hodnotenia týkajúcich sa záujmov ochrany prírody a to:

Požiadavka č.1:

Podrobnejšie popísať vplyv na chránené územia, ktoré budú navrhovanou činnosťou dotknuté (chránené vtáčie územie Tribeč a prírodná rezervácie Chynoranský luh).

– považuje za splnené.

Požiadavka č.2:

Popísať bariérové efekty líniovej stavby (zver, technika, prechody chodcov, turistov, cyklistov) a navrhnúť opatrenia na zníženie bariérového efektu.

– považuje za čiastočne splnené. V správe o hodnotení je stručne a všeobecne zhrnutý bariérový vplyv stavby na zver. Je potrebné podrobnejšie spracovať otázku bariérového vplyvu stavby v súvislosti s migráciou živočíchov (nielen poľovnej zveri) a navrhnúť primerané opatrenia na ich ochranu.

V závere je konštatované, že z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny je z pohľadu vplyvu stavby na chránené časti prírody a to hlavne na územia patriace do európskej sústavy chránených území NATURA 2000 najvýhodnejší variant 2 modrý, ktorý nezasahuje do žiadnych chránených území.

Najnevhodnejší je variant 1 červený situovaný v nive rieky Bebravy so zachovalými brehovými porastmi a mŕtvymi ramenami.

Prijateľný je i variant 4 zelený, odporúčaný v záveroch správy o hodnotení.

Ministerstvo obrany SR, sekcia majetku a infraštruktúry, stanovisko zo dňa 9.júna 2010

Nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení a žiada predložiť ďalší stupeň projektovej dokumentácie.

MDPT SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, stanovisko zo dňa 2.6.2010

Nemá k predloženej správe o hodnotení činnosti žiadne pripomienky, súhlasí s odporúčaním realizovať variant 4 - zelený.

Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriadiel, stanovisko zo dňa 20.5.2010

Z hľadiska vecnej pôsobnosti nemá k predloženej správe o hodnotení činnosti pripomienky.

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Bratislava, stanovisko zo dňa 18.6.2010

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy (ďalej len ÚRŽD) ako dotknutý orgán podáva nasledovné stanovisko:

1. V prípade, že stavba resp. jej časť je situovaná do ochranného pásma dráhy (ďalej len OPD) a neslúži na prevádzku dráhy alebo na dopravu na dráhe, podľa § 103 ods. 3 písm. a) je potrebný súhlas na vykonávanie činnosti v OPD.
2. Ak stavba, resp. jej časť je situovaná do OPD, nesúhlasí s vydaním stavebného povolenia pred vydaním záväzného stanoviska ÚRŽD.
3. Ak niektoré stavebné objekty stavby alebo prevádzkové súbory budú slúžiť pre prevádzku dráhy železničných tratí Zbehy – Radošiná, Zbehy – Leopoldov, Nové Zámky – Veľké Bielice, Chynorany – Trenčín, na tieto objekty – stavby dráhy vydávajúcim špeciálnym stavebným úradom bude ÚRŽD.
4. Takýto súhlas (vydávaný formou záväzného stanoviska) podľa § 140, ods. 1 stavebného zákona je pre správny orgán v konaní podľa stavebného zákona záväzný.

K vydaniu posúdenia správy o hodnotení ÚRŽD nemá námietky.

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, stanovisko zo dňa 2010

Súhlasí bez pripomienok s rozsahom správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie v predloženom znení.

Úrad Trenčianskeho samosprávneho kraja, stanovisko zo dňa 17.6.2010

Berie na vedomie rozsah správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie v predloženom znení, napriek tomu na svojom území preferuje variant 1 červený so subvariantom 1,3 kvôli urbanisticky lepšie spracovanému pripojeniu mesta Partizánske na trasu rýchlostnej cesty R8.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Nitre, stanovisko zo dňa 28.5.2010

Pre ďalšie spracovanie a výstavbu odporúča červený variant a to z nasledovných dôvodov:

- náklady na realizáciu červeného variantu sú nižšie – 713,571 mil. eur (náklady na zelený variant, ktorý je odporúčaný na realizáciu v správe o hodnotení predstavujú 985,000 mil. Eur),
- je najrentabilnejším variantným riešením s najpriaznivejšou návratnosťou investície,
- predstavuje najkratšiu trasu s najnižšími prevádzkovými nákladmi na údržbu ako aj najvýraznejšie zníženie dopravy na dotknutej cestnej sieti,

- predstavuje najpriaznivejšie riešenie z hľadiska priamych vplyvov na horninové prostredie.

Krajský úrad životného prostredia v Nitre, odbor ochrany zložiek životného prostredia, stanovisko zo dňa 11.6.2010)

Nemá k predloženej správe o hodnotení žiadne pripomienky. Odporúča schváliť variant 4 zelený, eventuálne kombináciu variantov zelený a červený. Navrhovanú činnosť odporúča realizovať za dodržania všetkých navrhnutých podmienok a opatrení.

Krajský pozemkový úrad v Nitre, stanovisko zo dňa 23.6. 2010

Z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy bude presadzovať ten variant činnosti, ktorý má v rámci požiadaviek na vstupy najmenší záber poľnohospodárskej pôdy. Z dlhodobého hľadiska je nutné v bližšom, ale aj vzdialenejšom okolí kontrolovať raz za dva roky od uvedenia do prevádzky rýchlostnej cesty obsah škodlivín v pôde. Z tohto dôvodu je potrebné pred uvedením rýchlostnej cesty R8 Nitra – križovatka R2 do prevádzky odobrať v spádovom území (cca 100 m na každú stranu) vzorky pôdy a tieto hodnoty rizikových látok budú slúžiť ako porovnávacía vzorka pre ďalšie sledovanie limitných hodnôt rizikových prvkov v poľnohospodárskej pôde a v rastlinách v okolí.

Krajské riaditeľstvo Hasičského a ZZ v Nitre, stanovisko, zo dňa 21.05.2010

Dáva k predloženej správe o hodnotení súhlasné stanovisko.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Trenčíne, stanovisko zo dňa 31.5.2010

Nemá k navrhovanej správe o hodnotení z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a dopravnej obslužnosti územia Trenčianskeho kraja pripomienky. Vvydáva súhlasné stanovisko s variantom 1 červený, resp. variantom 3 fialový, resp. variantom 4 zelený.

Krajský úrad životného prostredia v Trenčíne, stanovisko zo dňa 10.6.2010

Odbor ochrany prírody a krajiny

Konštatuje, že najviac dotknutým chráneným územím bude Prírodná rezervácia Chynoranský luh. Opatrenia na ochranu bioty uvedené v kapitole IV.2.5. na str. 159 za podmienky ich dodržania považuje za dostatočné. Upozorňuje na novelu zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny s účinnosťou od 1.5.2010, ktorá zrušila povinnosť náhradných revitalizačných opatrení, ktoré sa v tejto kapitole uvádzajú.

Odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek ochrany ovzdušia

Konštatuje, že vybudovaním trasy rýchlostnej komunikácie R8 nebudú prekročené maximálne prípustné imisné hodnoty škodlivých látok z dopravy. Z hľadiska ochrany ovzdušia nemá pripomienky.

Odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek odpadového hospodárstva

Nemá pripomienky.

Odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek ochrany vôd

Upozorňuje na nevyhnutnosť dôsledne dodržiavať ustanovenia § 39 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v platnom znení a vyhlášky MŽP č. 100/2005 Z.z.

Krajský pozemkový úrad v Trenčíne, stanovisko zo dňa 19.7.2010

Z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy sa nemôže kvalifikovane vyjadriť, pretože záber pôdy nie je vybilancovaný podľa jednotlivých skupín BPEJ. Predbežne odporúčajú 3. variant, pri ktorom dochádza k najnižšiemu záberu poľnohospodárskej pôdy.

Krajský pamiatkový úrad v Trenčíne, stanovisko zo dňa 26.05.2010

Podmienky vyplývajúce zo zákona NR SR č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov sú zapracované v správe o posudzovaní vplyvov v kapitole III.12. Vplyv na kultúrne a historické pamiatky, archeologické a paleontologické náleziská a významné geologické lokality na str. 148. Tieto podmienky platia pre povolenie konanie uvedeného zámeru činnosti.

Krajské riaditeľstvo Hasičského a ZZ v Trenčíne, stanovisko zo dňa 25.05.2010

Nemá pripomienky.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Nitre, stanovisko zo dňa 7.6.2010

Z hľadiska vplyvu hluku navrhovanej komunikácie ako aj možnosti odbremeniť pôvodnú cestu I/64 o časť dopravy, ktorá by sa presunula na navrhovanú R8 sa ako najvýhodnejší javí variant 2 modrý a potom variant 4 zelený. RÚVZ so sídlom v Nitre odporúča realizáciu variant 2 modrý, alebo variant 4 zelený.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Topoľčanoch, stanovisko zo dňa 9.6.2010)

Oznámil, že vzhľadom na skutočnosť, že riešené územie presahuje hranice územného obvodu RÚVZ so sídlom v Topoľčanoch postúpili podanie príslušnému dotknutému orgánu štátnej správy v oblasti verejného zdravotníctva podľa § 5 ods. 4 písm. m) zákona č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravotníctva a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorým je Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Trenčíne, stanovisko zo dňa 02.06.2010

Súhlasí so záverom a realizáciou optimálneho riešenia variantu 4 - zelený v časti okresu Bánovce nad Bebravou.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Prievidza, so sídlom v Bojniciach, stanovisko zo dňa 24.05.2010

Konštatuje, že predložená správa o hodnotení reálne hodnotí vplyvy stavby na ŽP. Predpokladá, že dodržaním odporúčaných opatrení (protihlukové steny, monitorovanie hluku) a podmienok pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej stavby nedôjde k negatívnym vplyvom na zdravie obyvateľstva. Nemá zásadné pripomienky k predloženému dokumentu a z pohľadu ochrany verejného zdravia odporúča stavbu na realizáciu.

Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, stanovisko zo dňa 16.6.2010

Súhlasí so správou o hodnotení navrhovanej činnosti. Pred uvedením stavby do trvalej prevádzky bude potrebné preukázať výsledkami merania hluku na fasádach najbližších objektov s dlhodobým pobytom osôb, že po realizácii navrhovanej činnosti nebudú prekračované najvyššie prípustné hodnoty hluku a vibrácií v dennej a nočnej dobe podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z., pričom konštatuje, že pri zabezpečení protihlukových opatrení na novej ceste R8 Nitra – križovatka R2 nie je možné uplatniť ustanovenie bodu 1.6 prílohy k uvedenej vyhláške, nakoľko ide o nový, nie jestvujúci zdroj hluku.

Obvodný úrad životného prostredia v Nitre, odbor štátnej vodnej správy a ochrany prírody a krajiny, stanovisko zo dňa 04.06. 2010

Stanovisko orgánu *štátnej vodnej správy*

Z hľadiska záujmov štátnej vodnej správy má k správe o hodnotení nasledovnú pripomienku. Nakoľko rýchlostná komunikácia R8 v prípade červeného variantu bude prechádzať PHO II. stupňa vodných zdrojov Sokolníky, Bádice je potrebné osobitné posúdenie podľa vyhlášky MŽP SR č. 29/2005 Z. z. príloha č. 3. časť B. V prípade výsledku osobitného posúdenia, že stavba rýchlostnej komunikácie nebude mať negatívny vplyv na kvalitu a nezávadnosť vodných zdrojov nebudú trvať na posudzovaní činnosti.

Stanovisko orgánu *štátnej správy pre ochranu prírody*

K predloženej správe o hodnotení zaujíma nasledovné stanovisko.

1. V správe o hodnotení sa dodržala podmienka OÚŽP Nitra na dodržaní modrého variantu minimálne v okrese Nitra. Týmto variantom bude preventívne zabezpečená aj ochrana vydry riečnej, ktorej úhyn na ceste Nitra - Dražovce - Podhorany (rozhranie k.ú. Dražovce, Jelšovce a Ľudovítová) bol tunajšiemu úradu avizovaný v dňoch 19.1.2010 a 1.2.2010, avšak bez bližšieho opisu nálezu.

2. Variantnými riešeniami (zelený variant - č. 4) bolo v okrese Nitra zabezpečené nenarušenie CHVU Tribeč.
3. Realizovať, po vykonaní monitoringu pohybu zveri vo vzťahu k usmrcovaniu zveri na cestách, dostatočné kompenzačné opatrenia (podchody, ekodukty) na konkrétnych najviac ohrozených úsekoch ciest. Výsledky monitoringu raz ročne predložiť príslušnému OÚ ŽP najneskôr do 31.1. v nasledujúcom roku.
4. V prípade požiadaviek na zvýšenie dodávok surovinových zdrojov (najmä nové lomy a zvýšenie ťažby v existujúcich lomoch) pre uvedenú stavbu, tieto neumiestňovať do už existujúcich chránených území ochrany prírody. Nakoľko realizáciou uvedenej stavby sa dá predpokladať prekročenie limitných hodnôt, napr. aj v doteraz ešte neposudzovaných lomoch, navrhuje, aby v záverečnom stanovisku bol upozornený objednávateľ na možnú komplikáciu posudzovania vplyvov z ťažby surovín. Tento postup by mal byť zabezpečený už v predstihu.
5. Pri preložkách nadzemných elektrických vedení opatrit' minimálne aspoň nové stĺpy tzv. antibird úpravou.
6. Kompenzačné opatrenia za poškodené a zničené biotopy európskeho alebo národného významu zapracovať, vo vzťahu k § 3 ods. 3, 4, a 5 zákona č. 543/ 2002 Z. z., do projektovej dokumentácie pre územné a tiež stavebné konanie z dôvodu novely zákona č. 543/ 2002 Z. z. platnej k 1. 5. 2010. Text na str. 159 časť IV.2.5. (Opatrenia na ochranu bioty) v predposlednej odrážke zdola upraviť - náhradné revitalizačné opatrenia, príp. vyplatenie finančnej náhrady za zasiahnuté biotopy sú už neaktuálne. Taktiež na str. 160 časť IV.3 (Kompenzačné opatrenia) v subkapitole Kompenzačné opatrenia za výrub drevín rastúcich mimo les a za poškodenie, resp. zničenie biotopu európskeho a národného významu - prepracovať text poslednej odrážky.
7. V projektovej dokumentácii pre územné konanie:
 - a/ dopracovať inventarizáciu biotopov európskeho a národného významu uvedením ich plošnej výmery, parcelných čísiel pozemkov s uvedením dotknutých katastrálnych území a spoločenskej hodnoty biotopov,
 - b/ detailne opísať vplyvy nielen na prvky RÚSES, ale aj MÚSES dotknutých kat. území obcí, nakoľko predpokladajú možné strety záujmov s krajinno-ekologickými plánmi už spracovaných ÚP obcí.
8. Pri zistení výskytu chránených druhov flóry ako aj živočíchov (fauny) v dostatočnom predstihu zabezpečiť výnimku z druhovej ochrany od rezortného orgánu a vykonať transfer do lokalít s primeranými a daným druhom zodpovedajúcimi podmienkami.
9. Na str. 65 správy v časti II.9.1 opraviť text v druhej vete – nie je v súlade s platným znením zákona č. 543/2002 Z.z.- § 12.
10. Na str. 48 správy o hodnotení je uvedený Vodárenský zdroj Horné lúky – Párovské lúky. Podotýka, že vonkajšie ochranné pásmo uvedeného zdroja je už legislatívne zrušené a v súčasnosti sa už likviduje prevažná časť nevyužívaných studní.
11. Križovanie vodných tokov (mostné objekty) realizovať spôsobom na predchádzanie vzniku kritických situácií v prípade privalových vôd (povodňová vlna).
12. Upozorňuje, že na str. 114 správy je uvedené, že Obec Výčapy - Opatovce má vypracovaný PHSR obce
13. V okrese Topoľčany bude potrebné v prípade narušenia CHVÚ Tribeč podrobne stanoviť kompenzačné opatrenia za takéto narušenie ekologických charakteristík CHVÚ Tribeč. Tieto budú predstavovať významnú, avšak akceptovateľnú čiastku na dodatočné náklady aj v rámci realizácie stavby za narušenie CHVÚ Tribeč v úseku 5 km.
14. Záverom, v prípade súhlasného stanoviska objednávateľa, dávame na zváženie a zapracovanie do záverečného stanoviska, ako aj do ďalších stupňov projektovej dokumentácie pre uvedenú stavbu, nasledovne alternatívne riešenie zásobovania rýchlostnej cesty elektrickou energiou. Pri projektovaní ciest (najmä diaľnic

a rýchlostných ciest) by sa uložila do cestného telesa mrežovina z kovu, ktorá by bola napojená na fotovoltaiickú elektrárňu, vystavanú líniou popri ceste. Cesta by sa tým vyhriala v zime a pri námraze a pod., sneh a ľad by odtiekol v podobe vody, cesta by zostala suchá. V prípade požiadavky počas tmavej časti dňa by sa po dosušení cesty počas svetlej časti dňa automaticky previedla elektrická energia do akuzasobníkov a takto by sa spätne použila v noci pri námraze a pod. Odpadlo by tým z hlavnej časti odhrňanie a solenie ciest, cesty by sa stali energeticky takmer sebestačné (napr. kamery - aj termokamery, osvetlenie, infosysém a pod.). Bola by potreba aj automatického monitoringu, pričom náklady na jeho prevádzku by sa možno mohli premietnuť do mýtneho. Minimálne by to bolo možné aplikovať na mostoch cez vodné toky a pod., kde sa tvorí často poľadovica, fotovoltaiické články by mohli byť súčasťou zábradlia, mohli by napájať napr. verejné osvetlenie atď.

Pri akceptovaní vyššie uvedených pripomienok k správe o hodnotení, nemá ďalšie výhrady a súhlasí s realizáciou variantu 4 - zelený.

Stanovisko orgánu *štátnej správy v odpadovom hospodárstve*

Nemá k predloženej správe o hodnotení vplyvov činnosti žiadne pripomienky.

Stanovisko orgánu *ochrany ovzdušia*

Nemá k predloženej správe o hodnotení vplyvov činnosti žiadne pripomienky.

Záver:

Na základe vyššie uvedeného, v záverečnom stanovisku k činnosti, pre jej realizáciu navrhuje odporučiť zelený variant - č. 4. Navrhovanú činnosť odporúča realizovať za dodržania všetkých podmienok uvedených v bode 2 tohto súhrnného stanoviska.

Obvodný lesný úrad v Nitre, stanovisko zo dňa 2010

Požaduje:

1. Pred výstavbou rýchlostnej cesty R8 je nutné lesné pozemky zasiahnuté dočasným a trvalým záberom podľa zvoleného variantu vyňať z lesných pozemkov podľa ustanovení § 7,8, 9 zákona o lesoch č. 326/2005 Z.z. v platnom znení.
2. OLÚ v Nitre považuje za najideálnejší variant č. 3 fialový z dôvodu najmenšieho záberu lesných pozemkov ako aj poľnohospodárskej pôdy v porovnaní s ostatnými variantmi.
3. Voči zvyšku projektu nemá OLÚ v Nitre pripomienky.

Obvodný úrad v Nitre, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia, stanovisko zo dňa 01.06. 2010

Nemá námietky.

Obvodný úrad životného prostredia v Topoľčanoch

Odbor *štátnej správy ochrany prírody a krajiny*, stanovisko zo dňa 10.06. 2010

Nemá námietky voči realizovaniu optimálneho riešenia posudzovanej činnosti, za predpokladu realizovania navrhovaných komplexných opatrení zameraných na ochranu bioty a krajiny a začlenenia stavby do scenérie krajiny.

Odbor *štátnej správy ochrany ovzdušia*, stanovisko zo dňa 04.06. 2010

Prikláňa sa k realizácii modrého variantu v okrese Topoľčany s nasledovným odôvodnením:

- porovnaním priebehu izofón znečisťujúcich látok sa modrý variant javí o niečo výhodnejší oproti ostatným variantom, nakoľko je dopravne najmenej zaťažovaný,
- súčasne trasa modrého variantu je navrhnutá vo väčšej vzdialenosti od jestvujúceho hlavného ťahu Nitra – Topoľčany, čím nedôjde ku kumulácií emisií z týchto líniových zdrojov znečisťovania ovzdušia.
- vzhľadom na klimaticko - geografické pomery je pri modrom variante lepší predpoklad rozptylu znečisťujúcich látok z dopravy.

Odbor *štátnej správy ochrany vôd*, stanovisko zo dňa 03.06. 2010

Nemá k predloženému materiálu pripomienky.

Obvodný úrad v Topoľčanoch, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia, stanovisko zo dňa 31.05. 2010

Nemá pripomienky.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Prievidzi, stanovisko zo dňa 01.06.2010

Súhlasí s predloženou správou o hodnotení bez pripomienok.

Obvodný lesný úrad v Prievidzi, stanovisko zo dňa 1.7.2010

Nemá pripomienky.

Obvodný úrad v Prievidzi, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia, stanovisko zo dňa 01.06. 2010

Nevyžaduje údaje o riešení požiadaviek na stavbu z hľadiska civilnej ochrany. Nemá pripomienky podľa zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Obvodný lesný úrad v Trenčíne, stanovisko zo dňa 08.06.2010

Nemá námietky voči predloženej správe o hodnotení. Žiada, aby v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby nedošlo k obmedzeniu dopravného prístupu lesných mechanizmov na lesné pozemky.

Obvodný úrad v Bánovciach nad Bebravou, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia, stanovisko zo dňa 20.05. 2010

Bude uplatňovať stavebnotechnické požiadavky na stavbu z hľadiska civilnej ochrany podľa §14 ods.2 zákona NR SR č. 42/1994 Z.z. o civilnej ochrane obyvateľstva, v znení neskorších predpisov pri schvaľovaní územno - plánovacej dokumentácie predmetnej stavby. Žiada predložiť ďalší stupeň projektovej dokumentácie na posúdenie.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, stanovisko zo dňa 08.06.2010

Opatrenia na ochranu bioty kapitola IV. 2.5 správy o hodnotení odporúča doplniť o návrhy vyplývajúce z „Posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na CHVÚ Tribeč“ zvlášť v úsekoch, ktoré sa nachádzajú v kontakte s Chráneným vtáčím územím Tribeč.

1. Návrhy sa týkajú hlavne eliminácie usmrcovania vtákov vplyvom dopravy. Vo vyššie spomínanej dokumentácii sú uvedené nasledovné: likvidácia kadáverov zrazených živočíchov z telesa cesty, na ktoré následne nalietavajú dravé vtáky za účelom získania potravy hlavne v zimnom období, ochranné oplotenie a plašiče s obrázkami a siluetami dravcov umiestnenými v kolíznej výške na úsekoch s najväčšou koncentráciou alebo výskytom dotknutých druhov vtákov, atď. Tieto opatrenia je potrebné premietnuť aj do ďalších stupňov projektovej dokumentácie.
2. V projektovej dokumentácii odporúča uviesť plochu a spoločenskú hodnotu biotopov európskeho i národného významu, ktoré budú zničené v dôsledku výstavby rýchlostnej komunikácie ako i zhodnotiť rozsah a spoločenskú hodnotu drevín, krovín rastúcich mimo lesa určených na výrub z dôvodu realizácie stavby, ktoré podliehajú ochrane podľa § 47 zákona o ochrane prírody.
3. Všeobecné podmienky určené v rozsahu hodnotenia (Bratislava, 09.07.2009) boli dodržané.
4. Špecifické požiadavky určené rozsahom hodnotenia, ktoré sa týkali záujmov ochrany prírody, sú nasledovné:
Podrobnejšie popísať vplyvy na chránené územia, ktoré budú dotknuté navrhovanou Činnosťou (najmä na CHVÚ Tribeč a PR Chynoranský luh).

Plnenie:

Túto špecifickú požiadavku považuje ŠOP SR za splnenú. Na základe požiadaviek, ktoré vyplynuli z rozsahu hodnotenia bola vypracovaná čiastková správa o hodnotení „Rýchlostná cesta R 8 Nitra - križovatka R 2 - Posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na CHVÚ Tribeč“ spracovateľ a Creativ spol. s r.o. zástupcov Doc. RNDr. Trnka PhD. a RNDr. Peťková. Správa o hodnotení sa zaoberala početnosťou a výskytom výberových druhov

vtákov v CHVÚ Tribeč, vplyvom výstavby a prevádzky cesty na tieto druhy a ich biotopy. Obsahuje návrhy na elimináciu a zmiernenie vplyvov stavby na dotknuté chránené vtáče územie.

Vplyvy na PR Chynoranský luh sú stručne zhodnotené na strane 143 správy ohodnotení a opatrenia na zmiernenie potenciálnych negatívnych vplyvov na strane 160. Vzhľadom na to, že trasa rýchlostnej cesty priamo nezasahuje do PR, je vedená hranicou jej ochranného pásma, považujeme zhodnotenie za dostatočné.

5. Popísať bariérové efekty líniovej stavby (zver, technika, prechody chodcov, turistov cyklistov a pod.) a navrhnúť opatrenia na zníženie bariérového efektu.

Plnenie:

Táto špecifická požiadavka bola čiastočne splnená, v správe o hodnotení je stručne a všeobecne zhrnutý bariérový vplyv stavby na zver. V kapitole IV.2.5. Opatrenia na ochranu bioty sú navrhnuté opatrenia na zmiernenie bariérového vplyvu stavby.

V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie je potrebné podrobnejšie spracovať otázku bariérového vplyvu stavby v súvislosti s migráciou živočíchov (nielen poľovnej zveri).

Záver

Z pohľadu záujmov ochrany prírody je najvýhodnejší variant 2 modrý, ktorý nezasahuje do žiadnych chránených území. Prijateľný je i variant 4 zelený, odporúčaný v záveroch správy o hodnotení. Najnevhodnejší z hľadiska záujmov ochrany prírody je variant 1 červený, situovaný v nive rieky Nitry a v nive rieky Bebravy so zachovalými brehovými porastmi a mŕtvymi ramenami.

V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie ŠOP SR odporúča:

- na základe faunistického prieskumu identifikovať migračné koridory a navrhnúť konkrétne technické opatrenia na zmiernenie bariérového vplyvu navrhovanej stavby.
- po realizácii činnosti navrhuje priebežný monitoring sledovania počtu kolízií dopravy s dravcami, určenie konfliktných úsekov a návrhy následných opatrení.

Slovenský vodohospodársky podnik š.p., stanovisko zo dňa 14.06.2010

Konštatuje, že z hľadiska záujmov správcov tokov je variant 4 zelený vhodným riešením, pretože nezasahuje do chránených území, brehových porastov a mŕtvych ramien v blízkosti toku Nitra. Pri odvodnení rýchlostnej cesty požaduje uprednostniť odvodnenie do vsaku a obmedziť množstvo vypúšťaných dažďových vôd do recipientov, nakoľko sa v čase zvýšených zrážok vytvárajú predpoklady na vznik povodňových stavov na tokoch.

Obvodný banský úrad v Prievidzi, stanovisko zo dňa 26.05.2010

Obvodný banský úrad v Prievidzi po preskúmaní evidencie chránených ložiskových území, evidencie dobývacích priestorov a evidencie ložísk nevyhradených nerastov vedených na OBÚ v Prievidzi v stanovisku uvádza, že OBÚ v Prievidzi v katastrálnych územia, ktoré budú dotknuté plánovanou rýchlostnou cestou R8 Nitra - križovatka R2 (Hradište) eviduje:

1. v katastrálnom území Hrušovany výhradné ložisko tehliarskych surovín s určeným dobývacím priestorom Preseľany nad Nitrou pre organizáciu Tehelňa Preseľany, s.r.o., Školská 470, 956 12 Preseľany,
2. v katastrálnom území Preseľany výhradné ložisko nerastných tehliarskych surovín s určeným dobývacím priestorom Preseľany nad Nitrou pre organizáciu Tehelňa Preseľany, s.r.o., Školská 470, 956 12 Preseľany,
3. v katastrálnom území Solčany výhradné ložisko keramických ílov s určeným chráneným ložiskovým územím Solčany v správe Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra so sídlom v Bratislave.

Tieto ložiská je potrebné v plnej miere rešpektovať.

V prípade dodržania uvedeného, z hľadiska ochrany nerastného bohatstva, práv a právom chránených skutočností uvedených subjektov, OBU v Prievidzi nemá námietky k navrhovanej činnosti.

Pol'nohospodárske družstvo v Chynoranoch, stanovisko zo dňa 17.06.2010

Písomné stanovisko k navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R8 Nitra – križovatka R2 bolo MŽP SR zaslané spolu s fotokópiou mapky dňa 8. júna 2009. Ich stanovisko sa nezmenilo, aj v súčasnosti zostáva v platnosti.

- V stanovisku zo dňa 8.6.2009 je uvedené, že variant modrý a červený prechádza územím, ktoré obhospodaruje PD v Chynoranoch. Variant červený pretína najúrodnejšie pôdy v údolí Bebravy a rozdeľuje 4 veľké parcely na 8 parciel, z ktorých dve sa stanú nedostupné pre užívateľa PD Chynorany a dve pre užívateľa PD Pravotice. Navyše rozdelenie parciel nie je pre veľkovýrobu vyhovujúce, pretože vzniká veľké množstvo cvikov, ktoré sa pri súčasnej mechanizácii nedajú dôsledne využívať. Pre ich hospodárenie by bolo vhodnejšie R8 kopírovať vodný tok rieky Bebrava, prípadne cestou rozdeliť parcely na dostatočne veľké bloky tak, aby sa dali obrábať aj súčasnou mechanizáciou. Okrem toho červený variant prechádza v blízkosti prírodnej rezervácie Chynoranský luh. Podstatne menej problémov prináša modrý variant.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Posudok podľa § 36 zákona č. 24/2006 Z.z. vypracovala spoločnosť HES – COMGEO, spol. s r.o., Banská Bystrica, právnická osoba odborne spôsobilá na posudzovanie vplyvov na životné prostredie, vedená v zozname odborne spôsobilých osôb pod číslom 27/2000-OVP-PO.

Posudok bol spracovaný na základe predloženej správy o hodnotení, záznamov z verejných prerokovaní, vlastných zisťovaní, s prihliadnutím na doručené stanoviská. V posudku bolo konštatované, že posudzovaná správa o hodnotení zodpovedá nárokom, ktoré zo zákona vyplývajú pre spracovanie tohto stupňa dokumentácie. Dokumentácia je vypracovaná podľa obsahovej štruktúry uvedenej v prílohe č.11 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Posudzovateľ konštatoval, že metódy použité na vyhodnotenie dopadov činnosti zodpovedali účelu hodnotenia vplyvov na životné prostredie a formulované závery sú relevantné.

Hodnotenie vplyvov z hľadiska ich významnosti

V kapitolách III.1. až III.15. (str. 111 až 149) správy o hodnotení činnosti boli identifikované a charakterizované všetky vplyvy na životné prostredie, ktoré sa predpokladajú v súvislosti s výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty R8 Nitra – križovatka R2.

V nasledujúcom sú najdôležitejšie z vplyvov zosumarizované a vyhodnotené z hľadiska ich významnosti. Pre hodnotenie významnosti vplyvov bola zvolená päťstupňová škála s nasledujúcimi charakteristikami, uplatňovanými rovnako pre negatívne, ako aj pozitívne vplyvy:

- nie je vplyv – (navrhovaná činnosť žiadnym spôsobom neovplyvní zložku životného prostredia, obyvateľstvo alebo využitie zeme, kultúrne a historické hodnoty územia a pod.)
- nevýznamný – zanedbateľný vplyv (ide prevažne o vplyv s charakterom rizika, náhody alebo so zanedbateľným príspevkom alebo dočasným pôsobením)
- málo významný vplyv – (vplyv, ktorého pôsobenie je z kvantitatívneho hľadiska minimálne, lokálny vplyv alebo pôsobiaci na málo zraniteľnú zložku životného prostredia, príp. nie je vnímateľný alebo je subjektívny, tiež vplyv s charakterom rizika pre viac zraniteľnú zložku životného prostredia alebo inak špecifické územie, dočasný vplyv so širším plošným záberom alebo priamym ovplyvnením obyvateľstva)
- významný vplyv – (má dosah na širšie okolie alebo pôsobí na viac zraniteľnú zložku životného prostredia, príp. jeho vnímateľnosť alebo plošný záber je vysoký, tiež dočasný vplyv s celoplošným pôsobením)

- veľmi významný vplyv – (má regionálny dosah alebo pôsobí na najzraniteľnejšie zložky životného prostredia, ovplyvňuje ekologickú únosnosť, príp. nie je v súlade s príslušnou legislatívou alebo inými normami, ovplyvňuje predmet ochrany v chránených územiach, trvalý a nevratný vplyv)

Vplyvy súvisiace s etapou výstavby – negatívne, dočasné a krátkodobé.

Vplyvy súvisiace s etapou prevádzky – pozitívne, trvalé a dlhodobé.

Vplyvy na obyvateľstvo

Obyvateľstvo	Hodnotenie vplyvov z hľadiska ich významnosti				
	nie je vplyv	nevýznamný	málo významný	významný	veľmi významný
Počet obyvateľov dotknutých vplyvmi navrhovanej činnosti				✓	
Zdravotné riziká					
- úraz		✓			
- hluk		✓			
-znečistenie ovzdušia		✓			
Narušenie pohody a kvality života			✓		
Sociálne a ekonomické dôsledky					
- zníženie nehôd					✓
- úspora času					✓
- straty z hluku					✓
- straty z exhalátov					✓
Prijateľnosť činnosti pre obce				✓	
Iné vplyvy	✓				

Z vyhodnotenia sociálnych účinkov stavby je najpriaznivejší variant 4 zelený a z vyhodnotenia efektívnosti stavby (podiel socio-ekonomickej návratnosti a dopravnó-ekonomickej životnosti < 1) je efektívny variant 1 červený a variant 4 zelený.

Vplyvy na horninové prostredie

Horninové prostredie	Hodnotenie vplyvov z hľadiska ich významnosti				
	nie je vplyv	nevýznamný	málo významný	významný	veľmi významný
Narušenie stability svahov v hlbších zárezoch				✓	
Erózia				✓	
Ťažba materiálov				✓	

Z vyhodnotenia vplyvov na horninové prostredie je najpriaznivejší variant 1 červený a najnevhodnejší je variant 2 modrý. Vhodnými variantmi sú aj kombinácie: variant 2 modrý (pahorkatinný) s prechodom na variant 3 fialový (pahorkatinnó-údolný, cca 50:50%) alebo variant 4 zelený (pahorkatinnó-údolný).

Vplyvy na klimatické pomery

Klimatické pomery	Hodnotenie vplyvov z hľadiska ich významnosti				
	nie je vplyv	nevýznamný	málo významný	významný	veľmi významný
Vplyv na mikroklímu územia			✓		
Vplyv terénnych úprav na zmenu rozloženia snehovej pokrývky			✓		
Vplyv na teplotu vzduchu v okolí komunikácie			✓		

Vplyvy na ovzdušie

Ovzdušie	Hodnotenie vplyvov z hľadiska ich významnosti				
	nie je vplyv	nevýznamný	málo významný	významný	veľmi významný
Množstvo a koncentrácia emisií a imisií			✓		
Zvýšená prašnosť			✓		
Veľkosť územia pod vplyvom znečistenia ovzdušia z dopravy			✓		

Pre potreby vypracovania správa o hodnotení činnosti bola vypracovaná Exhalačná štúdia (H+L Projekt spol. s r. o., 2010), ktorá hodnotila jednotlivé varianty trás rýchlostnej cesty R8. Z výsledkov štúdie vyplynulo, že v okolí plánovaných trás rýchlostnej cesty R8 nebudú prekročené maximálne prípustné imisné hodnoty škodlivých látok z dopravy. Z pohľadu produkcie škodlivých látok sú si všetky varianty veľmi podobné.

Vplyvy na vodné pomery

Vodné pomery	Hodnotenie vplyvov z hľadiska ich významnosti				
	nie je vplyv	nevýznamný	málo významný	významný	veľmi významný
Povrchová voda					
- križovania vodných tokov				✓	
- úpravy a preložky tokov				✓	
- kvalita vody v toku				✓	
- režim toku				✓	
Zátopové územia		✓			
Podzemné vody			✓		
- režim podzemných vôd				✓	
- kvalita podzemných vôd				✓	
- ochranné pásma vodných zdrojov				✓	

Vplyvy na pôdu

Pôda	Hodnotenie vplyvov z hľadiska ich významnosti				
	nie je vplyv	nevýznamný	málo významný	významný	veľmi významný
Degradácia pôdy				✓	
Erózne procesy				✓	
Zhutnenie pôdy				✓	
Intoxikácia pôdy výfuk. splodinami				✓	
Akumulácia nitrátov v pôde		✓			
Znečistenie ropnými produktmi			✓		

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Fauna, flóra a ich biotopy	Hodnotenie vplyvov z hľadiska ich významnosti				
	nie je vplyv	nevýznamný	málo významný	významný	veľmi významný
Zásah do biotopov európskeho a národného významu					✓
Likvidácia stromovej a kríkovej zelene vo voľnej krajine				✓	
Zásah do lesných a brehových biotopov				✓	
Zásah do biotopov avifauny				✓	
Vplyv na migračné koridory živočíchov				✓	

Vplyvy na krajinu a prvky ÚSES

Krajina a ÚSES	Hodnotenie vplyvov z hľadiska ich významnosti				
	nie je vplyv	nevýznamný	málo významný	významný	veľmi významný
Štruktúra a využívanie krajiny				✓	
Krajinný obraz				✓	
Zníženie celkovej ekologickej stability				✓	
Trasovanie variantných riešení cez prvky ÚSES				✓	

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Urbánny komplex a využívanie zeme	Hodnotenie vplyvov z hľadiska ich významnosti				
	nie je vplyv	nevýznamný	málo významný	významný	veľmi významný
Poľnohospodárstvo				✓	

Lesné hospodárstvo				✓	
Sídla				✓	
Doprava				✓	
Priemysel	✓				
Rekreácia a cest. ruch			✓		

Z vyhodnotenia vyplýva, že len jeden z negatívnych vplyvov dosahuje stupeň veľmi významný. Vplyvy navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia boli spracovateľom správy o hodnotení vyhodnotené väčšinou spoločne pre všetky varianty činnosti pre etapu výstavby a etapu prevádzky. Výstavba rýchlostnej komunikácie predstavuje novú činnosť v území, dôsledkom ktorej vznikne nový zásah do tohto územia. V správe o hodnotení sú dostatočne podrobne vyhodnotené možné vplyvy súvisiace s výstavbou rýchlostnej cesty. Identifikované vplyvy boli vyhodnotené zväčša ako negatívne, dočasné a krátkodobé, bezprostredne súvisiace s etapou výstavby.

Vhodne zvolenými stavebnými postupmi vychádzajúcimi zo stavu a charakteru súčasného životného prostredia dotknutého územia (podrobný popis je uvedený v správe o hodnotení) a vhodne zvolenou organizáciou postupu stavebných prác je možné tieto negatívne vplyvy eliminovať, prípadne minimalizovať dodržaním navrhnutých technických, organizačných a kompenzačných opatrení.

Spracovateľ posudku odporučil navrhovanú činnosť vo variante preferovanom správou o hodnotení – **variant 4 zelený**. Trasa variantu je kombináciou pôvodne navrhovaných variantných riešení s novými prepojeniami (začiatok úseku variant 2 - modrý po cca 28, 000 km – prepojenie na variant 1 červený v cca km 32,000 – 34,000 variantu 1 červený – pokračovanie v trase variantu 1 červený – prepojenie v km 44,000 km variantu 1 červený na variant 2 modrý v cca km 51,000 – pokračovanie v trase variantu 2 modrý až po koniec úseku).

Súčasne kladie dôraz na dodržanie opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplývajúcich zo správy o hodnotení, doplnených o opatrenia vyplývajúce zo stanovísk dotknutých orgánov k správe o hodnotení.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Hodnotenie predpokladaných priamych a nepriamych vplyvov vychádza z predbežnej identifikácie vstupov a výstupov plánovaného zámeru.

Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Trvalý záber

Trvalý záber pôdy sa dotkne poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov a predstavuje ho vlastné teleso rýchlostnej cesty a mimoúrovňových križovatiek v jednotlivých variantov činnosti.

Trvalý záber	variant 1 červený (ha)	variant 2 modrý (ha)	variant 3 fialový (ha)	variant 4 zelený (ha)
Poľnohospodárska pôda	211,3	215,2	205,9	207,7
Lesné pozemky	3,9	5,9	1,8	3,6

S navrhovanou činnosťou súvisia nevyhnutné preložky elektrického vedenia a preložky, alebo úpravy vodných tokov, pri ktorých dôjde k ďalším záberom pôdy.

Dočasný záber

Dočasný záber sa bude týkať hlavne pomocných stavebných dvorov pri výstavbe mostných objektov a podľa možností dodávateľa stavby, aj hlavného stavebného dvora. Dočasný záber pre výstavbu rýchlostnej cesty je uvažovaný cca 5,0 m pozdĺž rýchlostnej cesty v prístupnom teréne, ako aj pri budovaní preložiek ciest a výstavbe mostov.

Dočasný záber pôdy bude po ukončení stavby rekultivovaný a vrátený na jej pôvodné využívanie.

Spotreba vody

Počas výstavby

Nároky na odber vody pri výstavbe rýchlostnej cesty budú spočívať v potrebe:

- technologickej vody (najmä na výrobu betónu),
- pitnej vody pre zamestnancov stavby,
- úžitkovej vody pre hygienické účely.

Počas výstavby budú zariadenia staveniska zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov, ktorých lokalizácia ani veľkosť potreby vody nebola v tomto štádiu prípravy stavby vyčíslená. Predpokladaná denná potreba pitnej vody počas výstavby bude determinovaná počtom pracovníkov. Podľa platnej legislatívy je spotreba vody určená 20 m³/rok na jedného pracovníka.

Úžitková a technologická voda bude odoberaná z recipientu v blízkosti trasy rýchlostnej cesty. Kvantitatívne nároky na odber vody neboli špecifikované, pretože úzko súvisia s možnosťami a vybavením dodávateľa stavby, ktorý bude vybratý na základe verejnej súťaže.

Počas prevádzky

Nároky na odber vody pri prevádzke rýchlostnej cesty budú spočívať v potrebe:

- vody pre Stredisko správy a údržby rýchlostnej cesty (SSÚR),
- pitnej vody pre odpočívadlo pri Topoľčanoch.

Množstvo vody potrebnej na údržbu a vegetačné úpravy bude možné vyčíslieť až v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Množstvo vody potrebnej pre veľké odpočívadlo, ktoré je navrhnuté pri obci Oponice (variant 1 červený), resp. obci Kamanová (ostatné varianty) a SSÚR pri Topoľčanoch je určené pre jednotlivé variantné riešenia napojením na existujúce vodovody.

Elektrická energia

Počas výstavby

Zásobovanie elektrickou energiou počas realizácie navrhovanej činnosti bude zabezpečené z jestvujúcej rozvodnej siete a súvisí s priestormi stavebných dvorov. Podrobnejšia špecifikácia potreby elektrickej energie bude súčasťou vyššieho stupňa projektovej dokumentácie.

Počas prevádzky

Počas prevádzky bude potrebné elektrickou energiou zásobovať veľké odpočívadlo pri obci Oponice resp. Kamanová a SSÚR pri Topoľčanoch. Napojenie veľkého odpočívadla a SSÚR bude navrhnuté z jestvujúceho vzdušného vedenia 22 kV.

Nároky na surovinové zdroje

Objem zemných prác jednotlivých variantov rýchlostnej cesty a ostatných súvisiacich objektov je stanovený na základe priestorovej polohy rýchlostnej cesty, situovania križovatiek, múrov, mostných a ďalších objektov so snahou o vyrovnaný objem zemných prác.

Porovnanie rozhodujúcich zložiek	Variant 1 červený	Variant 2 modrý	Variant 3 fialový	Variant 4 zelený
Prebytok/Nedostatok výkopu (m ³)	- 4 244 698	- 1 658 613	- 3 749 934	- 3 813 335
Dĺžka trasy (km)	54,641	56,542	53,749	54,885

Vhodné zdroje materiálu na budovanie násypov a konštrukčných vrstiev vozovky bude potrebné určiť inžiniersko-geologickým prieskumom, ktorý sa vykoná v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. S najväčšou pravdepodobnosťou sa ako zdroj materiálu budú využívať jestvujúce lomy a ťažobné priestory v okolí stavby rýchlostnej cesty.

Nároky na dopravu a inú infraštruktúru

Počas výstavby

Prístupové cesty

V období výstavby rýchlostnej cesty v posudzovanom úseku budú kladené zvýšené dopravné nároky na miestne komunikácie, ako aj cesty I, II. a III. triedy, v súvislosti so zásobovaním stavby surovinami a odvozom materiálov z výkopov. Stavenisková doprava sa bude uskutočňovať vo vytýčenom priestore telesa rýchlostnej cesty a jej manipulačných pásov.

Dovoz materiálov by sa realizoval hlavne po existujúcich cestách:

- na začiatku úseku po rýchlostnej ceste R1,
- po celej dĺžke cesty I/64,
- na konci úseku cesty I/50, prípadne po rýchlostnej ceste R2 (ak bude dokončená),
- v trase sa dajú využiť aj existujúce križujúce cesty II. a III. triedy.

Všetky kríženia ciest (i poľných) sú riešené nadjazdmi alebo podjazdmi a v prípade potreby budú na nich vykonané úpravy. Počas výstavby nebude dochádzať k ovplyvňovaniu verejnej dopravy. Miesta križovania výstavby rýchlostnej cesty s existujúcimi komunikáciami budú riešené krátkodobými obchádzkami.

Zariadenia staveniska

Hlavný stavebný dvor a jeho umiestnenie bude súčasťou tendrových podmienok pre výber dodávateľa stavby. Nakoľko sa predpokladá postupná výstavba rýchlostnej cesty R8 po úsekoch s ohľadom na rôznych dodávateľov, je pre každý úsek odporúčaný samostatný hlavný stavebný dvor. Pre stavebné dvory sú vhodné plochy s prístupom k energiám na okraji obcí.

Pri väčších stavebných objektoch (mostné estakády) sa uvažuje s pomocnými stavebnými dvormi. Prístup na stavenisko bude po jestvujúcich cestných komunikáciách.

Sociálna infraštruktúra

Potreba pracovných síl na stavbe (vzhľadom na rozsah stavby) bude zabezpečovaná z vlastných zdrojov dodávateľa stavby, preto nevyplývajú osobitné požiadavky na kapacity sociálnej infraštruktúry mimo staveniska.

V rámci aktivít evidovaných v okolitých sídlach v oblasti obchodu, reštauračných a pohostinných zariadení, prevádzkarní služieb, stavebná činnosť a prítomnosť pracovníkov na stavbe nebude znamenať nárast potreby služieb v porovnaní so súčasným stavom ani pre jeden z posudzovaných variantov.

Počas prevádzky

V období prevádzky sa predpokladá pozitívny vplyv rýchlostnej cesty na dopravu v regióne.

Nároky na pracovné sily

Objem a profesijná skladba pracovných síl bude závisieť od tempa výstavby a strojovo-mechanizačnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude pravdepodobne zabezpečený dodávateľskou organizáciou.

Nároky na zastavané územia

Počas výstavby sa predpokladajú demolácie objektov (budovy, zariadenia) v trase rýchlostnej cesty R8, ktoré nie je možné toho času bližšie špecifikovať.

Nevyužívané úseky ciest budú rekultivované a získaná pôda vrátená poľnohospodárskej výrobe, prípadne inému využitiu. Technická rekultivácia bude pozostávať z vybúrania jestvujúcich vozoviek, rozobratia rôznych objektov, ktoré sú súčasťou spodnej stavby ciest

(napr. priepustov, spevnených priekop a pod.), odstránenia násypových telies, z vyrovnania územia a z rozprestretia vrstvy humusu. Následne sa vykoná biologická rekultivácia.

Údaje o výstupoch

Ovzdušie

Počas výstavby

Počas výstavby sa v území budú vyskytovať líniové a plošné zdroje znečistenia ovzdušia.

Líniové zdroje znečistenia budú predstavovať komunikácie, po ktorých sa bude realizovať preprava materiálu a surovín na staveniska a následne odvoz zeminy a stavebných odpadov. Zdrojom znečistenia ovzdušia budú exhaláty a prach z nákladnej dopravy obsluhujúcej stavbu a zvýšená prašnosť z rozsiahlych zemných prác. Tento vplyv bude dočasný a obmedzený na obdobie výstavby. Intenzita a plošný rozsah znečistenia ovzdušia bude závisieť od počtu súčasne otvorených stavebných úsekov.

Plošné zdroje znečistenia ovzdušia budú predstavovať plochy potrebné k výstavbe rýchlostnej cesty ako sú stavenisko, stavebné dvory a zariadenia staveniska, dočasné skládky ornice, zeminy, skrývky a stavebného materiálu, likvidované, resp. rekonštruované cesty I, II. a III. triedy, poľné a lesné cesty a obchádzky, dočasné depónia prebytočnej vytlačenej zeminy alebo humusovej skrývky. Ide o plošné zdroje znečistenia ovzdušia dočasného charakteru.

Počas prevádzky

Realizované variantné riešenie rýchlostnej cesty R8 Nitra - križovatka R2 sa v budúcnosti stane novým líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia z dopravy v danej oblasti. Podľa výpočtov pre priemerné ročné koncentrácie, príspevok k znečisteniu ovzdušia s uvažovanými exhalátmi (SO_2 , $\text{Pm}_{2.5}$, NO_2 , C_6H_6) vznikajúcimi z predpokladaného dopravného zaťaženia vzhľadom na príslušný imisný limit je pri všetkých variantných riešeniach minimálny a neprekročuje povolené limitné hodnoty.

Pre potreby vyhotovenia Správy o hodnotení činnosti bola vypracovaná exhalačná štúdia, v ktorej bolo vykonané kompletné posúdenie exhalačnej situácie pre všetky variantné riešenia.

Odpadové vody

Počas výstavby

Množstvo odpadových vôd počas výstavby nie je možné v súčasnosti špecifikovať. Prípadné odpadové vody z výroby betónu, čistenia automobilov v zariadeniach staveniska budú vypustené po prečistení v sedimentačných nádržiach na stavenisku. Hygienické zariadenia pre pracovníkov v zariadeniach staveniska budú zaústené do septikov, z ktorých odpad sa bude odvážať do čistiarne odpadových vôd.

Počas prevádzky

Prevádzkou rýchlostnej komunikácie budú vznikať nasledovné odpadové vody:

- voda z povrchového odtoku tzn. voda zo zrážok zachytená povrchom vozovky,
- voda používaná pri údržbe vozovky predovšetkým v zimnom období

Odpadové vody z vozovky rýchlostnej cesty sa budú zachytávať do cestnej kanalizácie a po prečistení budú odvedené do recipientu. Predpokladaná celková dĺžka cestnej kanalizácie je:

- 55 000 m pri variante 1 červený,
- 57 000 m pri variante 2 modrý,
- 54 000 m pri variante 3 fialový,
- 54 000 m pri variante 4 zelený.

Časti navrhovanej rýchlostnej cesty budú odvodnené uličnými vpustami do novonavrhovanej dažďovej kanalizácie kanalizačnou vetvou DN 300 vedenou pod rýchlostnou cestou v strednom zelenom páse. Odtiaľto budú dažďové vody odvedené cez odlučovač ropných látok do blízkeho vodného toku, resp. do vsaku. Vsakovanie bude riešené, podľa kvality podlažia buď do vsakovacích studní, resp. do vsakovacích priekop alebo jazierok systému Rehau - Rausicco. Množstvo vody z povrchového odtoku pri dĺžke cesty cca 500 m bude približne

120 l/s. Typ, projektová kapacita a účinnosť odlučovačov ropných látok budú navrhnuté v ďalšom stupni projektového riešenia stavby podľa charakteru a veľkosti prietokov v recipientoch. Špecifikácia recipientu, do ktorého bude vyústená dažďová kanalizácia, bude spresnená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Odpady

S odpadmi, ktoré budú vznikať počas výstavby a počas prevádzky rýchlostnej cesty sa bude nakladať podľa zákona č. 223/2001 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Navrhovateľ bude pôvodcom a držiteľom odpadov a teda bude povinný postupovať podľa zákona o odpadoch.

Hluk

Počas výstavby

Zastavané územia dotknutých obcí, ktoré sú v kontakte s trasou rýchlostnej cesty R8 Nitra - križovatka R2 sú v súčasnosti atakované hlukom z dopravy, ktorý je spôsobený najmä vysokými intenzitami automobilovej dopravy na ceste I/64. Počas výstavby sa očakáva zvýšenie hluku a vibrácií z premávky ťažkých stavebných mechanizmov v úsekoch medzi zdrojmi materiálu, depóniami vyťažených zemín a stavbou.

Rozsah hladín hluku je určený výkonom daného stroja a jeho zaťažením. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 - 95 dB(A). Tento hluk sa nedá odcloniť protihlukovými opatreniami vzhľadom na premenlivosť polohy nasadenia strojov a konfiguráciu terénu.

Stavebník je povinný zabezpečiť meranie hluku, ktoré pri stavebnej činnosti vzniká a neprekračovať prípustné hodnoty. V prípade, že sa obyvatelia budú sťažovať na nadmerný hluk, príslušný stavebný úrad v súčinnosti s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva môže dať hlučnosť premerať. Sťažnosti obyvateľov rieši príslušný odbor životného prostredia, na jeho podnet sa robia merania hluku.

Je potrebné dodržiavať podmienky a obmedzenia určené v stavebnom povolení, aby nedochádzalo k rušeniu obyvateľov nadmerným hlukom.

Počas prevádzky

Posúdením vplyvu variantných riešení na hlukovú situáciu v dotknutom území sa zaoberala Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 2010), ktorá bola prílohou správy o hodnotení.

Sprevádzkovaním rýchlostnej cesty R8 dôjde v zastavanom území dotknutých sídel, ktoré sú v súčasnosti využívané tranzitnou dopravou k zníženiu emisií hluku. Zároveň však nová trasa rýchlostnej cesty ovplyvní prostredie, v ktorom predtým hluk od dopravy nedominoval.

Na základe teoretického výpočtu bola v miestach, kde sa predpokladá prekročenie maximálnych prípustných hodnôt hluku, navrhnutá ochrana pred hlukom realizovaním protihlukových stien. Navrhnuté opatrenia znížia hladinu hluku na prípustnú hladinu.

Vibrácie

Počas výstavby

Mechanické kmitanie a otrasy, ktoré sa môžu prenášať od stavebných objektov a obytných budov, sú pri výstavbe vyvolané vonkajšími zdrojmi - stavebnými aktivitami, ako je zakladanie mostov, paženie, vibračné zhutňovanie. Riziko vibrácií bude závisieť od vzdialenosti najbližšej zástavby.

Počas prevádzky

Vzhľadom na vzdialenosť variantných riešení od najbližšej zástavby účinky vibrácií počas prevádzky rýchlostnej cesty R8 sa nepredpokladajú.

Žiarenie a iné fyzikálne polia

Vzhľadom na charakter stavby nie je predpoklad produkcie žiarenia, ani iných fyzikálnych polí.

Zápach a iné výstupy

Vplyv tepla a zápachov šíriacich sa do okolia z prevádzky rýchlostnej cesty sa nepredpokladajú.

Doplňujúce údaje

Vyvolané investície

V priestore navrhovanej činnosti sa nachádzajú inžinierske siete, ktoré je potrebné v mieste kríženia riešiť ich ochranou alebo zmenou ich polohy. Ide o prekládky vodovodov, plynovodov, silnopráúdových vedení, slabopráúdových vedení, prekládky potokov a ďalších stavieb.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIE, NAVRHOVANÉ ÚZEMIE EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Rýchlostná cesta R8 je vedená väčšinou územím, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Smerovým vedením variantných riešení rýchlostnej cesty R8 došlo k určitým stretom s lokalitami, ktoré sú vyhlásené, resp. navrhované na ochranu v rámci európskej siete NATURA 2000.

Vplyvy na veľkoplošné chránené územia

Navrhovaná činnosť žiadne z nich nezasahuje ani neovplyvní.

Vplyvy na maloplošné chránené územia

V posudzovanom území výstavby rýchlostnej cesty R8 Nitra sa nachádzajú:

- NPR Hrdonická
- PR Chynoranský luh
- PR Solčiansky háj
- PR Kovárska hôrka

Navrhovaná činnosť nezasahuje ani neovplyvní NPR Hrdonická, PR Solčiansky háj, PR Kovárska hôrka.

Navrhovaná činnosť priamo nezasahuje ani do PR Chynoranský luh. Predpokladá sa však jeho ovplyvnenie, pretože sa nachádza pomerne blízko trasy rýchlostnej cesty vo variantnom riešení č. 1 červený, č. 3 fialový, č. 4 zelený.

Variant č.1 červený a Variant č. 3 fialový – sú vo vzdialenosti cca 100 m.

Variant č. 4 zelený – je vo vzdialenosti cca 180 - 190 m.

Negatívne účinky na PR Chynoranský luh sa najviac prejavujú v etape výstavby: hluk, prašnosť a potenciálne riziko kontaminácie vodného toku Rybianský potok, ktorý nad rezerváciou premostuje červený a fialový variant.

Opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov budú spočívať v etape výstavby v dôslednom dodržaní stavebnej disciplíny a v etape prevádzky vo výsadbe vegetačnej clony na svahoch rýchlostnej cesty a v ochrane povrchových vôd pretekajúcich cez PR Chynoranský luh.

Identifikované negatívne vplyvy výstavby rýchlostnej cesty R8 na PR Chynoranský luh budú v etape výstavby dočasné, krátkodobé.

V etape prevádzky rýchlostnej cesty budú negatívne vplyvy trvalé, čiastočne však budú eliminované technickými opatreniami.

Vplyvy na lokality sústavy NATURA 2000

V posudzovanom území sa nachádzajú:

Územia európskeho významu (ÚEV)

- SKUEV 0597 Lupka
- SKUEV 0130 Zoborské vrchy
- SKUEV 0589 Chynoranský luh
- SKUEV 133 Hôrky
- SKUEV 0598 Horný háj

Chránené vtáčie územia (CHVÚ)

- SKCHVÚ 031 Tribeč

Navrhovaná činnosť nezasahuje ani neovplyvní SKUEV 0597 Lupka, SKUEV 0130 Zoborské vrchy, SKUEV 133 Hôrky.

K stretu záujmov navrhovanej činnosti a ochrany prírody dochádza v prípade SKUEV 0589 Chynoranský luh, SKUEV 0598 Horný háj a SKCHVÚ 031 Tribeč nasledovne:

Variant 1 červený:

- v km cca 6,000 pri obci Zbehy – Andač je trasa rýchlostnej cesty vedená okrajom porastu, ktorý je súčasťou navrhovaného územia európskeho významu SKUEV 0598 Horný háj,
- v úseku od km cca 15,000 medzi obcami Ľudovítová a Výčapy – Opatovce po km cca 37,500 pri obci Práznovce trasa rýchlostnej cesty opakovane prechádza vyhláseným chráneným vtáčím územím SKCHVÚ 031 Tribeč.

Variant 3 fialový:

- v úseku od km cca 32,500 medzi obcami Nitrianska Streda a Solčany po km cca 37,000 prechádza trasa rýchlostnej cesty vyhláseným chráneným vtáčím územím SKCHVÚ 031 Tribeč.
- v katastrálnom území obce Nadlice sa variant 3 fialový približuje k navrhovaného územia európskeho významu SKUEV 0589 Chynoriansky luh do vzdialenosti cca 125 m.

Variant 4 zelený:

- v úseku od km cca 33,000 pri obci Nitrianska Streda po km cca 38,000 prechádza trasa rýchlostnej cesty vyhláseným chráneným vtáčím územím SKCHVÚ 031 Tribeč.
- od navrhovaného územia európskeho významu SKUEV 0589 Chynoriansky luh je trasa rýchlostnej cesty vzdialená cca 250 m .

Vplyv na zánik biotopov

Priamo na trase navrhovanej rýchlostnej cesty R8 a ani v jej bezprostrednom okolí do 150 m sa nenachádzajú významné biotopy vtákov. Z ornitologického (ekosozologického) hľadiska patrí táto časť územia k málo významným, a to nielen z hľadiska celkovej populácie vtáčích spoločenstiev, ale aj z hľadiska hniezdičov. Z výberových druhov, ktoré sú predmetom ochrany v rámci CHVÚ, priamo na trase a v bezprostrednom okolí rýchlostnej cesty bol zaznamenaný výskyt orla kráľovského (*Aquila heliaca*), penice jarabej (*Sylvia nisoria*), d'atla prostredného (*Dendrocopos medius*), žltochvosta hôrneho (*Phoenicurus phoenicurus*), krutihlava hnedého (*Jynx torquilla*), hrdličky poľnej (*Streptopelia turtur*), prepelice poľnej (*Coturnix coturnix*) a včelára lesného (*Pernis apivorus*). Z nich však v okolí navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R8 hniezdi len prepelica poľná, hrdlička poľná a penica jarabá. Tieto vtáky

sú bežnými druhmi CHVU Tribeč. Hniezdiská ostatných výberových druhov vtákov sa od trasy plánovanej rýchlostnej cesty nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 3000 metrov. Hniezda včelára lesného dokonca vo vzdialenosti väčšej ako 7 600 metrov. Hniezda orla kráľovského ležia vo vzdialenosti 3 600 - 9 700 metrov od trasy navrhovanej rýchlostnej cesty, doteraz známe hniezdo výra skalného leží vo vzdialenosti cca 4 400 metrov. Žltochvost hôrny a krutihlav hnedý boli zaznamenané v okolí trasy navrhovanej rýchlostnej cesty len počas migrácie.

Na rozdiel od hniezdných biotopov, širšie okolie, ako i samotná trasa navrhovanej rýchlostnej cesty R8, predstavuje súčasť potravných, resp. lovných teritórií orla kráľovského a včelára lesného. Vzhľadom na charakter, veľkosť a rozloženie týchto lovísk však nepokladáme zastavanie plochy v rozsahu navrhovanej rýchlostnej cesty za výraznú stratu, alebo ochudobnenie ich potravných biotopov. Naopak, dnes už možno pozorovať orly kráľovské využívajúce existujúcu dopravnú sieť ako určitý zdroj ľahko dostupnej potravy v podobe uhynutých, motorovými vozidlami zrazených živočíchov. Orly z tohto dôvodu úmyselne navštevujú okolie ciest, najmä v zimnom období. Z hľadiska zabránenia možným kolíziám orlov s dopravnými prostriedkami v tomto smere je potrebná likvidácia takýchto kadáverov z cestného telesa.

Vplyv na fragmentáciu biotopov

Každá cestná komunikácia predstavuje významnú líniovú bariéru pre väčšinu terestrických živočíchov, vrátane vtákov. Z nich sa to týka hlavne druhov s nízkymi letovými hladinami alebo druhov pohybujúcich sa zväčša po zemi, ako sú v prípade navrhovanej rýchlostnej cesty R8 napríklad prepelice, jarabice, bažanty. Tým môžu prispievať k narušeniu celistvosti územia a biotopov druhov, cez teritória ktorých prechádzajú. Týka sa to aj plánovanej rýchlostnej cesty R8, ktorá čiastočne pretína okrajovú časť CHVÚ Tribeč od severovýchodu po juhozápad a zasahuje do lovných teritórií orlov kráľovských a čiastočne včelárov lesných a do hniezdných teritórií prepelice poľnej, penice jarabej a hrdličky poľnej. Červený variant navrhovanej rýchlostnej cesty R8 napriek to nepovažujeme za významný faktor narušujúci celistvosť biotopov výberových druhov vtákov i celkovú celistvosť CHVU Tribeč. Trasa červeného variantu navrhovanej cesty prechádza okrajovými časťami hniezdných a potravných biotopov výberových druhov vtákov a okrajom CHVÚ Tribeč v celkovej dĺžke 15,8 km, čo predstavuje len 28,9 % z celkovej dĺžky tohto variantu. Navyše, spôsob života a letové aktivity týchto výberových druhov (okrem prepelice poľnej) predpokladá udržanie si kontinuity, a teda zachovanie celistvosti svojich lovných teritórií. Vzhľadom na početnosť populácie prepelice poľnej, priaznivý stav druhu v CHVÚ Tribeč a nevyhovujúci stav biotopov tohto druhu na trase a v blízkom okolí navrhovanej rýchlostnej cesty R8 sa nepredpokladá zhoršenie priaznivého stavu tohto druhu v CHVÚ. K zlepšeniu hniezdných podmienok a lovných biotopov výberových druhov môže prispieť aj výsadba stromovej línie vysokokmenných drevín popri rýchlostnej ceste a zvýšenie podielu obilnín v okolí cesty.

Vplyv rušenia hlukom a svetlom

Predpokladá sa, že rýchlostná cesta priamo dopravou (hluk, vyrušovanie ľuďmi, znečistenie) ovplyvňujú územie v šírke 300 m po oboch stranách cesty. Na cestách s frekvenciou dopravy nad 10 000 áut denne sa môže tento vplyv pritom prejavovať až do vzdialenosti 1,5 km. Z druhov zistených priamo v bezprostrednej blízkosti navrhovanej trasy rýchlostnej cesty sa významnejší vplyv hluku zaznamenal hlavne u myšiaka lesného, holuba hrivnáka, d'atľa veľkého, ľabtušky lesnej, straky čiernozobej a pinky lesnej. Hoci sa vtáky celkovo dokážu pomerne dobre adaptovať na zvýšené hodnoty hluku, významnejším problémom v súvislosti s produkciou akustických emisií dopravy môže byť práve prekryvanie ich hlasových prejavov so zvukovými frekvenciami áut, ktoré nazývame aj akustické maskovanie. To znamená, že

vtáky potom nemôžu navzájom komunikovať, alebo sa identifikovať. Z tohto hľadiska z výberových druhov za pozornosť stojí najmä prepelica poľná (Rheindt 2003, Brumm 2004).

Vzhľadom na početnosť populácie prepelice poľnej, priaznivý stav druhu v CHVU Tribeč a nevyhovujúci stav biotopov tohto druhu na trase a v blízkom okolí navrhovanej rýchlostnej cesty R8 sa však nepredpokladá zhoršenie priaznivého stavu tohto druhu v CHVU. K eliminácii hlukového a svetelného efektu môže prispieť aj výsadba stromovej línie vysokokmenných drevín popri rýchlostnej ceste

Viacere výberové druhy vtákov ako orol kráľovský, hrdlička poľná, žltochvost hôrny a penica jarabá nepatria k výrazne kulturofóbnym živočíchom a prítomnosť ľudí v dostatočnej únikovej vzdialenosti ako i samotný pohyb áut nevnímajú tak citlivo. Ich samotné hniezdiská sú pritom v dostatočnej odporúčanej vzdialenosti od plánovanej rýchlostnej cesty.

Vplyv na usmrcovanie dopravnými prostriedkami

Priame kolízie vtákov s dopravnými prostriedkami predstavujú určité riziko pri výstavbe nových ciest. Hlavným dôvodom kolízií vtákov je ich neschopnosť včas odhadnúť rýchlosť pohybujúceho sa motorového vozidla najmä počas zhoršených poveternostných podmienok (dážď, vietor, hmla, husté sneženie) a v noci. K mnohým kolíziám však nedochádza len priamym kontaktom vtákov s motorovými vozidlami ale aj nepriamo, kedy môžu byť strhnuté k zemi tlakovou vlnou väčších alebo rýchlejších sa pohybujúcich áut. Na našich cestách k najviac usmrcovaným druhom vtákov patria najmä myšiak lesný, sokol myšiar, kurotvaré, krkavcovité vtáky a ostatné drobné spevavce a z nočných druhov hlavne myšiarka ušatá a plamienka driemavá. V predmetnom území preto z hľadiska smrteľných kolízií výberových druhov pripadá do úvahy prepelica poľná, včelár lesný, hrdlička poľná a penica jarabá. Vzhľadom na početnosť populácie týchto druhov, priaznivý stav v CHVU Tribeč a nevyhovujúci až zlý stav biotopov týchto výberových druhov na trase a v blízkom okolí navrhovanej rýchlostnej cesty R8 sa nepredpokladá zhoršenie ich priaznivého stavu v CHVÚ Tribeč.

Nakoľko v súčasnosti v tejto časti CHVÚ existuje pomerne hustá dopravná sieť a plánovaná trasa rýchlostnej cesty R8 prechádza medzi existujúcimi cestami I/64 a II/593, nepredpokladáme významnejší nárast usmrcovania vtákov výstavbou a prevádzkovaním navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R8. Nakoľko orly kráľovské využívajú existujúcu dopravnú sieť ako zdroj ľahko dostupnej potravy v podobe uhynutých, motorovými vozidlami zrazených živočíchov a úmyselne navštevujú okolie ciest, najmä v zimnom období, je z hľadiska zabránenia možným kolíziám orlov kráľovských s dopravnými prostriedkami potrebná likvidácia kadáverov zrazených živočíchov z cestného telesa. Znížiť pravdepodobnosť, resp. frekvenciu, kolízií vtáctva s dopravnými prostriedkami možno úspešne napríklad ochranným oplotením a plašičmi (odrazky a siluety dravcov) umiestnenými v kolíznej výške na úsekoch s najväčšou koncentráciou alebo výskytom týchto a ďalších druhov.

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania, vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zvažil kumulatívne stav územia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska jej pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesto vykonávania navrhovanej

činnosti so zameraním na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania dokumentácie, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území

s a o d p o r ú č a

realizácia stavby „Rýchlostná cesta R8 Nitra – križovatka R2“ za predpokladu splnenia podmienok uvedených v bode VI.3. tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese hodnotenia vplyvov je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčaný variant

Na základe výsledkov posudzovania sa odporúča **variant 4 - zelený**.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Po posúdení optimálneho návrhu technického riešenia, z hľadiska jeho možných vplyvov na životné prostredie, berúc do úvahy pripomienky a stanoviská dotknutých orgánov, a organizácií, odporúčajú sa tieto opatrenia pre ďalšie fázy prípravy, realizácie a užívania navrhovanej činnosti.

Územnoplánovacie opatrenia

Rýchlostná cesta R8 bola zaradená do siete diaľnic a rýchlostných ciest SR Uznesením vlády SR č. 492 zo dňa 16. 7. 2008.

Rýchlostná cesta R8 nebola zahrnutá do ÚPD dotknutých obcí, miest a samosprávnych krajov, ktoré boli vypracované pred týmto obdobím, preto bude potrebné zabezpečiť súlad výstavby *Rýchlostnej cesty R8 Nitra – križovatka R2* s ÚPD obcí, ktorý bude riešený zmenami a doplnkami.

Technické opatrenia

Technické opatrenia predstavujú organizačné opatrenia počas stavebných prác, špecifické stavebné postupy a iné obdobné opatrenia, ktoré zmiernujú dopady stavebných aktivít a iných aktivít výstavby na jednotlivé zložky životného prostredia.

Opatrenia počas prípravy

1. vypracovať prevádzkový poriadok stavby,
2. vypracovať plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku škodlivých látok a obzvlášť škodlivých látok do životného prostredia a na postup v prípade ich úniku podľa zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a vyhlášky č. 100/2005 Z.z., ktorou sa ustanovujú podobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd,
3. vypracovať a dodržiavať schválený program pôvodcu odpadu (zákon č. 223/2001 Z.z. o odpadoch, §6).
4. vykonať orientačný IGP v stupni DUR a podrobný IGP v stupni DSP s posúdením stability svahov hlbokých zárezov a vyšších násypov,
5. vykonať terénny prieskum na zistenie existencie melioračných systémov na ploche trvalého a dočasného záberu poľnohospodárskej pôdy,
6. v období projektovej prípravy smerovým a výškovým vedením trasy optimalizovať vedenie rýchlostnej cesty (minimalizovanie zásahov do horninového prostredia),
7. v ďalšom stupni projektovej dokumentácie uvažovať:
 - v hlbokých zárezoch zasahujúcich do neogénnych ílov s vybudovaním zárubných múrov, prípadne pre zabezpečenie stability svahov hlbokých zárezov uvažovať aj s kotvenou pilótovou stenou,

- v zárezoch s úpravou podložia pláne vozovky - výmena zemín, úprava zemín vápnom a cementom,
 - s úpravou zemín zo zárezov vápnom a cementom (materiál zo zárezov je málo vhodný až nevhodný pre použitie do násypov),
 - s budovaním vrstevnatých násypov, v údolnej nive Nitry a Bebravy lokalizovať málo únosné podložie, organické a bahnité sedimenty,
 - v aluviálnej nive Nitry a Bebravy v úsekoch s nízkymi násypmi (do 1,0 - 1,5 m) s úpravou zemín v podloží, prípadne s lokálnou výmenou zemín,
 - v údolnej nive Nitry a Bebravy zo strany toku treba násypové svahy chrániť pred veľkými vodami kamennou rovnatinou,
 - piliere mostov neumiestňovať do koryta riek,
 - mostné objekty založiť hĺbkovo na pilótach.
8. navrhnúť vhodné architektonické riešenia jednotlivých objektov stavby, aby nepôsobili v krajine rušivo,
 9. vypracovať povodňové plány na ochranu stavby, súvisiacich stavebných zariadení a príľahlých sídel na základe hydrotechnického posúdenia,
 10. v prípade realizácie trasy rýchlostnej cesty podľa variantu 4 zelený, ktorý je vedený cez inundačné územie rieky Bebrava zabezpečiť ochranu obce aj rýchlostnej cesty proti veľkým vodám (Q 100 a viac) hydrotechnickými úpravami vodných tokov,
 11. v ďalšom stupni projektovej dokumentácie prednostne navrhnúť odkanalizovanie tých úsekov rýchlostnej cesty, ktoré budú prechádzať v blízkosti OP II. stupňa vodárenských zdrojov, alebo sa budú nachádzať v ich blízkosti,
 12. pod mostným objektom ponechať voľný priestor pre umožnenie prechodu živočíchom a zabezpečiť podchodmi minimálnu výšku - 2,60 m,
 13. v miestach migračných koridorov realizovať podrobný monitoring pohybu zveri, so snahou lokalizovať miesto, ktoré bude vhodné pre výstavu ekoduktu, s cieľom zachovať konektivitu v krajine,
 14. stavebné dvory, parky techniky a iné sprievodné stavebné objekty umiestniť do územia s malou druhovou diverzitou,
 15. vypracovať projekt biologickej revitalizácie územia v úsekoch trasovania rýchlostnej cesty cez, alebo v blízkosti hodnotných biotopov, s cieľom zabezpečiť ich ochranu vymedzením nevyhnutného záberu a ochranou oplotením pred poškodením mechanizmami,
 16. uskutočniť inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie drevín, ktoré bude potrebné likvidovať,
 17. výrub lesných porastov a nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť v mimohniezdnom a mimovegetačnom období,
 18. uskutočniť v súlade so znením §6 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie zničených biotopov európskeho a národného významu.

Opatrenia počas výstavby

Obyvateľstvo:

1. organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
2. dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu a čistotu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií,
3. stavebné práce, ktoré budú vykonávané v blízkosti obydľí a pri ktorých dôjde k zvýšeniu hluku, upraviť určitým časovým úsekom, po uplynutí ktorého sa vykonávanie hlučných prác obmedzí (napr. v pracovných dňoch od 7.00 hod do 18.00 hod, v čase pracovného pokoja hlučné stavebné práce nevykonávať),

4. k dokumentácii pre územné rozhodnutie vypracovať aktuálnu hlukovú štúdiu a na jej základe realizovať výstavbu protihlukových stien v rozsahu potrebnom pre vybraný variant navrhovanej činnosti.

V tomto štádiu poznania sú navrhnuté protihlukové steny:

- PH stena v km 28,300 - 30,500 vľavo, dl. 1500 m, v = 2 m (ochrana zástavby Chrabrian),
- PH stena v km 33,100 - 34,560 vpravo, dl. 1460 m, v = 2 m (ochrana zástavby Solčian),
- PH stena v km 35,950 - 37,350 vľavo, dl. 1400 m, v = 3 m (ochrana zástavby Práznoviec),
- PH stena v km 39,550 - 41,150 vpravo, dl. 1600 m, v = 2 m (ochrana zástavby Bošian),
- PH stena v km 43,050 - 44,250 vľavo, dl. 1200 m, v = 2 m (ochrana zástavby Nadlíc).

Horninové prostredie a pôdu:

5. zárezové svahy v sprašiach a sprašových hlinách chrániť pred eróziou včasným odhumusovaním, zatrávnením, aj vybudovaním nadzárezovej priekopy na zachytávanie zrážkovej vody,
6. neotvárať nové lokality na ťažbu kameňa, pokiaľ sú v relatívne blízkej vzdialenosti už existujúce lomy,

Humusový horizont:

7. vykonať skrývku humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy podľa metodického usmernenia Ministerstva pôdohospodárstva č. 2341/2006-910 a zabezpečiť jej účelné a hospodárne využitie,
8. zabezpečiť ochranu humusového horizontu pred znehodnotením a následné rozprestretie na vopred určené pozemky podľa bilancie skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy,
9. využitie skrývky humusového horizontu pri ďalších stavebných prácach (zahumusovanie svahov rýchlostnej cesty),
10. zabezpečiť šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou tak, aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu.

Povrchové a podzemné vody:

11. zariadenia stavenísk nesituovať v tesnej blízkosti povrchových tokov, ani v ochranných pásmach II. stupňa vodárenských zdrojov,
12. stavebné organizácie preukázateľne upozorniť na existenciu ochranných pásiem vodárenských zdrojov a z toho vyplývajúce riziká i povinnosti pre pracovníkov,
13. dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov, uprednostniť ekologické mazacie oleje bez obsahu zlúčenín chlóru,
14. zabezpečiť preventívne opatrenia na predchádzanie havarijným situáciám a na ochranu vôd - spevnené plochy, vodotesné vane a nádrže, dostatočné množstvo sorpčných materiálov a náradia na likvidáciu prípadného úniku znečisťujúcich látok,
15. odpadové vody z výroby betónu, čistenia dopravných prostriedkov a mechanizmov (prípadne z ich opráv), ako aj iné odpadové látky do tokov vyhovujúcich (väčších) prietokov možno vypúšťať až po ich odsedimentovaní a odolejovaní cez odlučovače ropných látok tak, aby sa neprekročili limitné koncentrácie stanovené príslušnými predpismi,
16. splaškové odpadové vody zo sociálnych a hygienických zariadení akumulovať vo vodotesných žumpách a zabezpečiť, aby po naplnení žumpy bola odčerpaná a odvezená oprávnenou firmou na zneškodnenie do čistiarne odpadových vôd,
17. splachy zo skládok stavebných materiálov a iných hmôt odvádzať do recipientov až po ich odsedimentovaní,
18. odpadové vody zo skladov olejov a výdajní PHM dôsledne odsedimentovať a odolejovať v odlučovačoch ropných látok,
19. splachy zo skladov stavebných chemikálií a iných chemických prípravkov akumulovať vo vodotesných nádržiach a zabezpečiť, aby ďalšie nakladanie s týmto druhom

- nebezpečných odpadov prebiehalo v súlade so zákonom č. 223/2001 Z.z. o odpadoch a Vyhláškou č. 283/2001 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch,
20. kontrolovať dodržiavanie bežnej technologickej a pracovnej disciplíny,
 21. dbať, aby nedochádzalo k únikom pohonných i stavebných hmôt a šíreniu odpadov zo stavebných dvorov,
 22. dopravným značením organizovať dopravu materiálu a pohyb mechanizmov tak, aby negatívny vplyv na okolité územie bol čo najmenší,
 23. odpadové vody vznikajúce pri výstavbe vypúšťať do povrchových tokov vhodných prietokov, len po predchádzajúcom prečistení (odsedimentovanie nerozpustných látok a odlúčenie ropných látok).
 24. zabezpečiť ochranu vodných tokov v priebehu výstavby mostov a úpravy brehov a korýt tokov pred únikom pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov do tokov,
 25. zabezpečiť protierózne opatrenia na zamedzenie vyplavovania zemín do korýt tokov a ich zanášanie, a to hlavne v miestach premostenia a priblíženia sa k vodným tokom.
 26. používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám, zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu, aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu,
 27. prečistené odpadové vody zaústiť do povrchových tokov mimo ochranných pásiem so stupňom prečistenia, ktorý stanoví príslušný orgán štátnej vodnej správy.
 28. realizovať navrhnutý spôsob odkanalizovania odpočívadla a Strediska správa a údržby rýchlostnej cesty,
 29. zabezpečiť a dôsledne vykonávať pred a počas výstavby monitoringy povrchových a podzemných vôd podľa vypracovaného projektu monitoringu.

Opatrenia počas prevádzky

Povrchové a podzemné vody

1. zabezpečiť bezpečné odvádzanie odpadových vôd z povrchu vozovky a ich dostatočné prečistenie pred zaústením do vybraných vhodných recipientov (povrchových tokov) v závislosti od vybraného variantu,
2. zabezpečiť bezpečné odvádzanie odpadových vôd z odpočívadla a Strediska správa a údržby rýchlostnej cesty,
3. zabezpečiť a dôsledne vykonávať počas prevádzky monitoring povrchových a podzemných vôd podľa vypracovaného projektu monitoringu,

Flóra, fauna, biotopy

4. v úsekoch prechodu rýchlostnej cesty v blízkosti lesných porastov inštalovať opltenie popri rýchlostnej ceste na zamedzenie prístupu zveri na rýchlostnú cestu a tým aj zamedzenie zbytočným zrážkam so zverou,
5. vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách narušených výstavbou, rekonštruovať narušené brehové porasty autochtónnymi drevinami,
6. realizovať vegetačné úpravy svahov rýchlostnej cesty - zárezov a násypov aj vnútrokrižovateľových priestorov,
7. na svahoch rýchlostnej cesty v blízkosti PR Chynoranský luh realizovať zahustenú viacetážovú výsadbu drevín,
8. vykonať rekultiváciu poškodeného územia, ktorou sa vytvoria vhodné podmienky pre následnú revitalizáciu, tzn. obnovenie biotickej zložky krajiny a to tak po stránke fyzickej, ako aj funkčnej.

Kompenzačné opatrenia

1. zabezpečiť súhlas na prejazdy ťažkých stavebných mechanizmov a zariadení zastavaným územím obcí,
2. stanoviť podmienky dopravy na dohodnutých trasách, v rámci ktorých bude potrebné zabezpečiť vykonávanie údržby (čistenie, kropenie na obmedzenie prašnosti) a prípadnú následnú opravu úsekov poškodených prejazdom ťažkých mechanizmov,

3. na vyhradených trasách bude potrebná dohoda v rámci zabezpečenia plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky (obmedzenie rýchlosti, vjazdu a pod.), ako aj bezpečnosti a zmiernenie negatívnych vplyvov na kvalitu života dotknutého obyvateľstva (napr. vylúčenie prejazdov v blízkosti obydli v nočných hodinách, počas sviatkov a pod.),
4. náhrady za záber spôsobený na poľnohospodárskej pôde,
5. náhrady za záber lesných pozemkov,
6. uskutočniť náhradné výsadby na plochách určených príslušným orgánom ochrany prírody podľa §48 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov,
7. pri križovaní dôležitých poľných a lesných ciest vybudovať mostné objekty nad alebo pod rýchlostnou cestou, aby sa zabezpečil nerušený chod poľnohospodárskej alebo lesnej výroby,
8. kompenzačné opatrenia za poškodené a zničené biotopy európskeho alebo národného významu zapracovať, vo vzťahu k § 3 ods. 3, 4, a 5 zákona č. 543/ 2002 Z. z., do projektovej dokumentácie pre územné a tiež stavebné konanie z dôvodu novely zákona č. 543/ 2002 Z. z. platnej k 1. 5. 2010.
9. v projektovej dokumentácii pre územné konanie:
 - a/ dopracovať inventarizáciu biotopov európskeho a národného významu uvedením ich plošnej výmery, parcelných čísiel pozemkov s uvedením dotknutých katastrálnych území a spoločenskej hodnoty biotopov,
 - b/ detailne opísať vplyvy nielen na prvky RÚSES, ale aj MÚSES dotknutých kat. území obcí, nakoľko predpokladajú možné strety záujmov s krajinno-ekologickými plánmi už spracovaných ÚP obcí,
10. pri zistení výskytu chránených druhov flóry ako aj živočíchov (fauny) v dostatočnom predstihu zabezpečiť výnimku z druhovej ochrany od rezortného orgánu a vykonať transfer do lokalít s primeranými a daným druhom zodpovedajúcimi podmienkami.
11. v okrese Topoľčany bude potrebné v prípade narušenia CHVÚ Tribeč podrobne stanoviť kompenzačné opatrenia za takéto narušenie ekologických charakteristík CHVÚ Tribeč. Tieto budú predstavovať významnú, avšak akceptovateľnú čiastku na dodatočné náklady aj v rámci realizácie stavby za narušenie CHVÚ Tribeč v úseku 5 km.

Iné opatrenia

Opatrenia na ochranu archeologických pamiatok

1. v prípade nálezu archeologických pamiatok vykonať záchranný prieskum a dodržať súvisiace ustanovenia vyplývajúce zo zákona č. 49/2002 o ochrane pamiatkového fondu,
2. v súlade s ustanovením § 30, odsek 4 a § 41, odsek 4 pamiatkového zákona požiadať Krajský pamiatkový úrad o vydania stanoviska, resp. rozhodnutia o podmienkach realizácie stavby, v ktorom budú určené podmienky realizácie stavby a podmienky vykonávania archeologického výskumu na lokalitách vyznačených v situácii stavby.
3. rozsah archeologických výskumov uviesť až pri posudzovaní dokumentácie pre územné konanie. Časť archeologických výskumov bude realizovaná formou záchranných výskumov v predstihu a časť formou sledovania výkopových prác počas stavebných prác.

Opatrenia navrhnuté na základe výsledkov verejných prerokovaní

1. riešiť požiadavku obce Zbehy v lokalite Dubina (časť Andač), ktorá žiada o zvolenie červenej trasy R8 z dôvodu schváleného územného plánu rozvoja obce a existujúcej časti obce Andač. Taktiež požaduje vytvorenie protihlukovej steny v tejto časti obce,
2. zvážiť možnosť posunu trasy v km 8,5 zeleného variantu pred železničnou stanicou Zbehy miernejším oblúkom viac smerom k hornému háju, čím bližšie k existujúcej starej ceste, pretože sa tam nachádza poľovnícka chata a oddychová zóna,
3. posúdiť potrebu protihlukových opatrení v obci Livina,
4. zvážiť na základe aktuálnej hlukovej štúdie požiadavku obce Nadlice, ktorá požaduje protihlukovú stenu výšky 3 m a nie 2 m, ako je navrhnuté,

5. v obci Práznovce posunúť trasu mimo už naplánovanú výstavbu v obci.

Opatrenia navrhnuté na základe doručených stanovísk k správe o hodnotení činnosti

1. v ďalšom stupni dokumentácie doplniť opatrenia na ochranu bioty o návrhy vyplývajúce z čiastkovej správy „Posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na CHVÚ Tribeč“ (spracovateľ a Creativ, spol. s r.o., zástupcov Doc. RNDr. Trnku PhD., a RNDr. Peťkovej) zvlášť v úsekoch, ktoré sa nachádzajú v kontakte s CHVÚ Tribeč,
2. na základe faunistického prieskumu identifikovať migračné koridory živočíchov (nielen poľovnej zveri) a navrhnuť konkrétne technické opatrenia na zmiernenie bariérového vplyvu navrhovanej stavby a premietnuť ich do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie,
3. po realizácii činnosti vykonávať priebežný monitoring sledovania počtu kolízií dopravy s dravcami, určenie konfliktných úsekov a návrhy následných opatrení,
4. v projektovej dokumentácii uviesť plochu a výpočet spoločenskej hodnoty biotopov európskeho i národného významu, ktoré budú zničené v dôsledku výstavby rýchlostnej komunikácie, plošné výmery zničených biotopov uviesť vo vzťahu k parcelným číslam pozemkov a k dotknutým katastrálnym územiám,
5. zhodnotiť rozsah a spoločenskú hodnotu drevín, krovín rastúcich mimo lesa určených na výrub z dôvodu realizácie stavby, ktoré podliehajú ochrane podľa § 47 č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov,
6. pri zistení výskytu chránených druhov flóry ako aj fauny v dostatočnom predstihu zabezpečiť výnimku z druhovej ochrany z rezortného orgánu a vykonať transfer do lokalít s primeranými a daným druhom zodpovedajúcimi podmienkami,
7. pri preložkách nadzemných elektrických vedení opatriť minimálne aspoň nové stĺpy tzv. antibird úpravou,
8. realizovať, po vykonaní monitoringu pohybu zveri vo vzťahu k usmrčovaniu zveri na cestách, dostatočné kompenzačné opatrenia (podchody, ekodukty) na konkrétnych najviac ohrozených úsekoch ciest. Výsledky monitoringu raz ročne predložiť príslušnému OÚ ŽP najneskôr do 31.1. v nasledujúcom roku,
9. kompenzačné opatrenia za poškodené a zničené biotopy európskeho alebo národného významu zapracovať, vo vzťahu k § 3 ods. 3, 4, a 5 zákona č. 543/ 2002 Z. z., do projektovej dokumentácie pre územné a tiež stavebné konanie z dôvodu novely zákona č. 543/ 2002 Z. z. platnej k 1. 5. 2010,
10. v okrese Topoľčany, v prípade narušenia CHVÚ Tribeč podrobne stanoviť kompenzačné opatrenia za narušenie ekologických charakteristík CHVÚ Tribeč. Tieto budú predstavovať významnú, avšak akceptovateľnú čiastku na dodatočné náklady aj v rámci realizácie stavby za narušenie CHVÚ Tribeč v úseku 5 km,
11. kontrolovať raz za dva roky od uvedenia rýchlostnej cesty do prevádzky obsah škodlivín v pôde počas 10 rokov, ďalší postup monitorovania upraviť podľa výsledkov. Pred uvedením rýchlostnej cesty R8 Nitra – križovatka R2 do prevádzky odobrať v spádovom území (cca 100 m na každú stranu) vzorky pôdy, vykonať ich rozbor a hodnoty rizikových látok budú slúžiť ako porovnávacia vzorka pre ďalšie sledovanie limitných hodnôt rizikových prvkov v poľnohospodárskej pôde a v rastlinách v okolí,
12. pred začiatkom výstavby lesné pozemky zasiahnuté dočasným a trvalým záberom podľa zvoleného variantu vyňať z lesných pozemkov podľa ustanovení § 7,8, 9 zákona o lesoch č. 326/2005 Z.z. v platnom znení,
13. zabezpečiť, aby v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby nedošlo k obmedzeniu dopravného prístupu lesných mechanizmov na lesné pozemky,
14. vykonať osobitné posúdenie vplyvu výstavby rýchlostnej cesty na kvalitu a nezávadnosť vodných zdrojov Sokolníky a Bádice (variant 1 červený) podľa vyhlášky MŽP SR 29/2005 Z. z. príloha č. 3. časť B. V prípade výsledku osobitného posúdenia, že stavba rýchlostná komunikácia bude mať negatívny vplyv na kvalitu a nezávadnosť vodných

- zdrojov bude potrebné vykonať posudzovanie činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
15. križovanie vodných tokov (mostné objekty) realizovať spôsobom na predchádzanie vzniku kritických situácií v prípade privalových vôd (povodňová vlna),
 16. v prípade požiadaviek na zvýšenie dodávok surovinových zdrojov (najmä nové lomy a zvýšenie ťažby v existujúcich lomoch) pre uvedenú stavbu, tieto neumiestňovať do už existujúcich chránených území ochrany prírody,
 17. pred uvedením stavby do trvalej prevádzky výsledkami merania hluku na fasádach najbližších objektov s dlhodobým pobytom osôb preukázať, že po realizácii navrhovanej činnosti nebudú prekračované najvyššie prípustné hodnoty hluku a vibrácií v dennej a nočnej dobe podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z.,
 18. riešiť požiadavku obce Solčany, ktorá upozorňuje na potrebu vybudovať pri obci Solčany protihlukovú stenu v dĺžke 1 460 m v km 32,650 – 34,110 tak, ako je navrhnuté v projektovej dokumentácii,
 19. v ďalšom stupni dokumentácie pre povoľovacie konanie preskúmať požiadavku obce Solčany, aby privádzač na rýchlostnú cestu R8 nebol v obci, ale aby bola na tento účel využitá súčasná komunikácia Solčany – Topoľčany (cesta č. III/06490),
 20. riešiť požiadavku obce Rybany na výstavbu protipovodňovej hrádze,
 23. navrhované opatrenia premietnuť do ďalších stupňov projektovej dokumentácie
 24. v plnej miere rešpektovať existujúce výhradné ložiská tehliarskych surovín, ktoré by mohli byť navrhovanou činnosťou dotknuté.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zdôvodnenia akceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení.

Záverečné stanovisko vypracovalo ministerstvo podľa § 37 zákona č. 24/2004 Z.z. na základe správy o hodnotení, záznamov z verejných prerokovaní, odborného posudku, stanovísk a vlastných zisťovaní.

Záverečné stanovisko bolo vypracované v spolupráci s Regionálnym úradom pre verejné zdravotníctvo v Nitre, Topoľčanoch, Trenčíne, Prievidzi, so sídlom v Bojniciach a Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky.

Predložená správa o hodnotení a ani písomné stanoviská doručené v zákonnej lehote nepreukázali skutočnosti, ktoré by znamenali spoločensky neprijateľné riziko vážneho poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia, či zdravia obyvateľstva, prípadne by znemožňovali realizáciu navrhovanej činnosti.

Odporúčaný **variant 4 - zelený** svojím technickým riešením zodpovedá normám. Variant 4 zelený je kombináciou pôvodne navrhovaných variantných riešení s novými prepojeniami, ktoré vyplývajú z požiadaviek a pripomienok dotknutých obcí a orgánov k predloženému Zámeru.

Medzi najvýznamnejšie pozitívne vplyvy patrí, že rýchlostná cesta R8 prepojí stredné Ponitrie so sieťou diaľnic a rýchlostných ciest, čím sa zlepší dopravná dostupnosť celého regiónu a zintenzívni sa jeho hospodársky rozvoj.

Súčasná komunikácia vedie zastavanými časťami obcí, nachádza sa na nej množstvo priechodov pre chodcov, množstvo križovatiek, evidovaný je aj vysoký podiel prejazdov ťažkej nákladnej dopravy (vozidlá nad 7,5 t). Uvedené skutočnosti majú za následok nízku priemernú jazdnú rýchlosť (61 km/h na sledovanom úseku cesty I/64 Nitra - Partizánske) a vznik kolíznych situácií s chodcami a cyklistami.

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k odkloneniu dopravy mimo zastavané územie miest Nitra, Topoľčany a dotknutých obcí, zvýši sa bezpečnosť a plynulosť cestnej dopravy v tomto husto zastavanom území, odstránia sa úseky s nevyhovujúcimi technickými parametrami

a vytvoria sa predpoklady pre zlepšenie životného prostredia obyvateľstva v dotknutých sídlach.

Dôvodom výstavby rýchlostnej cesty R8 teda nie je jej kapacitná nedostatočnosť, ale skutočnosť, že súčasná komunikácia vedie zastavaným územím obcí, je na nej zvýšený pohyb ťažkej nákladnej dopravy, značný počet prechodov pre chodcov a križovatiek a s tým súvisiace kolízne situácie.

Rozmiestnenie križovatiek je v súlade s technickou normou STN 7361 01. Križovatky sú navrhované tak, aby nedošlo k asanácii budov vzhľadom na zastavanosť územia.

Návrh umiestnenia križovatky v súvislosti s obchvatom mesta Topoľčany bol odsúhlasený mestom Topoľčany.

Identifikované možné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré budú v území pôsobiť počas prevádzky rýchlostnej cesty budú zmierniteľné prostredníctvom realizácie navrhnutých environmentálnych opatrení za predpokladu, že tieto budú dôsledne dodržiavané.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že dôvodom kladného záverečného stanoviska k navrhovanej činnosti je akceptovateľný, v značnej miere aj kladný dopad činnosti na životné prostredie.

Všetky identifikované nepriaznivé vplyvy na životné prostredie je možné eliminovať, resp. minimalizovať technickými opatreniami a dôsledným dodržiavaním technologických postupov počas výstavby a prevádzky.

Vyhodnotenie stanovísk

Celkovo bolo na ministerstvo (od 1.7.2010 Ministerstvo pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja SR) doručených 54 písomných stanovísk dotknutých subjektov a 12 záznamov z verejných prerokovaní. Všetky opodstatnené požiadavky, návrhy a podmienky uvedené v jednotlivých stanoviskách sú zapracované do navrhnutých opatrení.

V stanoviskách sa dožadovali obce protihlukových stien, čo bude akceptované v ďalšej dokumentácii pre povoľujúce konanie na základe aktuálnej hlukovej štúdie. Čo sa týka záberu pôdy na poľnohospodárskych družstvách, tieto sa buď obchádzajú, alebo minimalizujú. Prípadné zásahy do týchto plôch budú kompenzované v rámci majetkovej ujmy.

V stanoviskách orgánov ochrany prírody sa konštatuje, že najviac dotknutým chráneným územím bude Prírodná rezervácia Chynoranský luh. Opatrenia na ochranu bioty uvedené v kapitole IV.2.5. na str. 159 za podmienky ich dodržania sa považujú za dostatočné. Upozorňujú na novelu zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny s účinnosťou od 1.5.2010, ktorá zrušila povinnosť náhradných revitalizačných opatrení, ktoré sa v tejto kapitole uvádzajú. Navrhovateľovi bola uložená povinnosť v opatreniach zaoberať sa s touto problematikou.

4.1 Upozornenie pre povoľujúci orgán

V následných konaniach o povolení činnosti podľa osobitných predpisov začatých po 30. 4. 2010 podľa ust. § 24a), ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení zákona č. 145/2010 Z. z., majú postavenie účastníka konania verejnosť, vrátane fyzických osôb, ktoré podali písomné stanovisko podľa § 23 ods. 4, § 30 ods. 5, § 35 ods. 3 zákona, z ktorých vyplýva ich záujem na rozhodnutí.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Podľa § 39, ods. 1 zákona č. 24/2006 Z.z. je ten, kto vykonáva navrhovanú činnosť posudzovanú podľa tohto zákona povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, najmä:

- a) systematicky sledovať a merať jej vplyvy,

- b) kontrolovať plnenie všetkých podmienok určených v povolení a v súvislosti s vydaním povolenia navrhovanej činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť,
- c) zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení činnosti so skutočným stavom.

Podľa § 39, ods.3 zákona 24/2006 - „Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa tohto zákona sú horšie, než uvádza správa o hodnotení činnosti, je ten, kto navrhovanú činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti, v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.“

Na základe citovaných paragrafov by mal byť monitoring cielený na meranie, sledovanie a vyhodnocovanie, resp. riešenie nasledujúcich okruhov environmentálnych problémov a aktivít spojených s výstavbou a prevádzkou každého projektu:

- poukázanie na aktuálnosť vplyvov a výstupov, ktoré vzišli z predchádzajúceho posúdenia,
- zaručenie správnej implementácie požiadaviek a podmienok schválenia projektu,
- objasnenie tých vplyvov, ktorých predchádzajúce hodnotenie sa stretlo s rôznymi prekážkami,
- hodnotenie aktuálne sa vyskytujúcich vplyvov vo fáze výstavby a prevádzky a porovnanie (overenie) ich kvality a kvantity s predpokladanými hodnotami,
- zvládnutie prípadných zmien, neurčitostí a neočakávaných udalostí pri výstavbe alebo prevádzke,
- hodnotenie uplatnenia a kvality environmentálnych opatrení, dopĺňanie ich parametrov, v prípade potreby návrh dodatočných opatrení,
- zaručenie dostatočného environmentálneho vplyvu na realizovaný projekt aj po ukončení procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Vzhľadom na celkový charakter prevádzky navrhovanej činnosti (rozsiahla líniová stavba), charakter krajiny (úseky poľnohospodárskej krajiny sa striedajú s trvalými trávnyimi porastmi, rozptýlenou krajínou tvornou zeleňou, lesnými plochami a tiež s brehovou a sprievodnou zeleňou vodných tokov), získané poznatky o dotknutom území, ako aj vzhľadom na skúsenosti s obdobnými existujúcimi prevádzkami možno konštatovať, že v súvislosti s výstavbou a prevádzkou Rýchlostnej cesty R8 Nitra – križovatka R2 je potrebné zostaviť a vykonávať špeciálny pravidelný dlhodobý monitoring jednotlivých vybraných zložiek životného prostredia, a to v nasledujúcom rozsahu:

Z hľadiska väzby na povoľujúci proces by mala byť funkčnosť monitoringu podmienkou vydania rozhodnutí v jednotlivých krokoch povoľovacieho procesu, a to nasledujúcim spôsobom:

1. Pre vydania územného rozhodnutia bude potrebné vypracovať dokumentáciu „**Projekt monitoringu**“ ktorá:
 - bude koncipovaná na základe výsledkov a podmienok posudzovacieho procesu,
 - špecifikuje environmentálne problémy, ktoré majú byť sledované, monitorovaciu sieť, parametre, lokality, frekvenciu monitorovania a informačné využitie údajov
 - môže akceptovať tie monitorovacie parametre a aktivity, ktoré sú kodifikované v súvisiacich právnych predpisoch, technických normách, atď.
 - stanoví metodiku a organizáciu prác
 - vymedzí cenu prác a ich finančné krytie
 - stanoví spôsob evidencie a uchovávaní dát najmä pre potrebu ich počítačového spracovania

- navrhne spôsob spracovania pozorovaní, ako aj intervaly a rozsah vyhodnocovania vzhľadom na
 - kontrolu plnenia podmienok stanovených posudzovacím a povoľovacím konaním
 - prvky chránené legislatívnymi opatreniami
 - referenčný a prognózovaný stav
 - môže špecifikovať rozsah a druh údajov z periodicky monitorovaných staníc, ktoré budú prevzaté z autorizovaných databáz v rámci napr. štátnej pozorovacej siete prevádzkovej SHMÚ a pod.,
 - navrhne spôsob realizácie „opatrení na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v Správe o hodnotení, v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov“ v rámci tzv. ex post informácií,
 - podľa povahy činnosti vyčlení špeciálny monitoring v rámci zúženého súboru operatívnych informácií potrebných pre včasnú detekciu a promptnú realizáciu opatrení na elimináciu rizikových javov, havárií a pod.
2. K žiadosti o vydanie kolaudačného rozhodnutia bude doložená dokumentácia "**Záverečná správa z environmentálneho dozoru**", ako aj „**Čiastková záverečná správa z monitoringu za obdobie pred a počas výstavby**“, ktorá vyhodnotí výsledky za celé obdobie výstavby a z ktorej bude zrejmé fungovanie procesu monitoringu.

Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

Väčšina navrhnutých environmentálnych opatrení sa viaže na obdobie výstavby navrhovanej činnosti, čo vyplýva z jej povahy. Ich kontrola bude uplatnená prostredníctvom navrhovaného environmentálneho dozoru stavby, ktorý bude predstavovať jeden z prostriedkov monitoringu počas obdobia výstavby navrhovanej činnosti. Realizácia environmentálneho dozoru je vzhľadom na vysokú ekologickú a krajinársku hodnotu územia a trasovanie cesty v blízkosti chránených území a niektorých významných biotopov nutnosťou.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí podľa § 39, ods. 2 zákona povoľujúci orgán, ak ide o povoľovanie navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia,
odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak

v spolupráci s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Nitre,
Topoľčanoch, Trenčíne, Prievidzi, so sídlom v Bojniciach a Úrad verejného zdravotníctva
Slovenskej republiky.

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka

RNDr. Gabriel Nižňanský
vymenovaný na zastupovanie riaditeľa
odboru environmentálneho posudzovania
Ministerstvo životného prostredia SR

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 24. 1. 2011