OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

PODĽA PRÍLOHY 8a

ZÁKONA NR SR č.24/2006 Z.z
O POSUDZOVANÍ VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A O ZMENE A DOPLNENÍ NIEKTORÝCH ZÁKONOV

STAVBA

"RÝCHLOSTNÁ CESTA R1 NITRA, ZÁPAD - SELENEC"

STAVEBNÝ OBJEKT

"102 KRIŽOVATKA LEHOTA"

OBJEDNÁVATEĽ :	**SLOVENSKÁ REPUBLIKA, ZASTÚPENÁ MINISTERSTVOM DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJASLOVENSKEJ REPUBLIKY** **821 06** Nám. slobody č. 6, 810 05 Bratislava

SPRACOVATEĽ :	**Granvia Construction, s.r.o. so sídlom Pri Trati 25/A, 821 06 Bratislava**

FEBRUÁR 2016

I. Údaje o navrhovateľovi..... 6
1. Názov (meno).
2. Identifikačné číslo.
3. Sídlo.
4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo
a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa.
5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje
kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie
o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti..... 8

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti
1. Umiestnenie navrhovanej činnosti..... 9
2. Stručný opis technického a technologického riešenia..... 11
3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami
v dotknutom území a možné riziká havárií..... 19
4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov..... 20
5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti
presahujúcich štátne hranice..... 20
6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia
dotknutého územia vrátane zdravia ľudí..... 20
6.1. Geomorfologické pomery
6.2. Geologické pomery
6.3. Klimatické pomery
6.4. Ovzdušie
6.5. Pôdy
6.6. Flóra a fauna - kvalitatívna a kvantitatívna charakteristika, charakteristika biotopov
6.7. Chránené územia
6.8. Územný systém ekologickej stability
6.9. Obyvateľstvo
6.10. Kultúrno-historické hodnoty územia
6.11. Rekreácia a cestovný ruch
6.12. Železničná doprava
6.13. Letecká doprava
6.14. Archeologické náleziská a paleontologické náleziská
6.15. Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických..... 27
1. Vplyvy na obyvateľstvo
2. Vplyvy na horninové prostredie a reliéf
3. Vplyvy na klimatické pomery
4. Vplyvy na ovzdušie
5. Vplyvy na vodné pomery
6. Vplyvy na pôdu
7. Vplyvy na faunu a flóru a ich biotopy
8. Vplyvy na krajinu, začlenenie technického diela do krajiny
9. Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma
10. Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky
11. Ochrana pred vznikom odpadov
12. Komplexné zhodnotenie identifikovaných vplyvov na životné prostredie

V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie..... 30

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona
2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe
3. Odborné stanovisko orgánu ochrany prírody a krajiny podľa §18 ods.12
4. Stanovisko príslušného orgánu územného plánovanie, či zmena navrhovanej činnosti je v súlade s platnými územnoplánovacími dokumentáciami platnými pre dané územie
5. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

VI. Dátum spracovania..... 31

VII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia..... 32

VIII. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa..... 32

Zoznam príloh :

1. Prehľadná situácia
2. Situácia - starý a nový stav M 1:1000
3. Situácia zmeny navrhovanej činnosti M 1:1000 - zakreslené na podklade katastrálnej mapy
4. Situácia súčasného stavu životného prostredia - google earth

Zoznam obrázkov :

1. Pohľad na trasu R1 - Nitra, západ - Tekovské Nemce a severný obchvat Banská Bystrica projekt PPP 8

2. Pohľad na polohu mesta Nitra v Nitrianskom kraji 8

3. Pohľad na polohu obce Lehota v Nitrianskom okrese 9

4. Pohľad na zoznam diaľnic a rýchlostných ciest na SR 14

5. Súčasný stav SO102 Križovatka - bez plánovanej výstavby napojenia na cestu III/1674 a okružnej križovatky 17

6. Plánovaná výstavba SO 102 Križovatka Lehota - napojenie cesty III/1674 17

7. Kartogram dopravného zaťaženia- stav s realizáciou R1 - roky 201, 2020, 2030 - Bez plánovaného napojenia SO102 Križovatka Lehota - napojenie cesty III/1674 17

8. Relatívna početnosť smeru vetra 22

9. Situácia so zaznačeným miestom pre vykonanie archeologického prieskumu 26

10. Mapa so zaznačením lokality v ktorých sa na SR zdržiavali neandertálci - paleontologické náleziská 27

Zoznam tabuliek :

1. Zoznam parciel dotknutých výstavbou 10

2. Výhľadové intenzity dopravy na úseku R1 Nitra, západ - Selenec pre roky 2010, 2020, 2030 15

3. Predpokladané intenzity a smerovanie dopravy v križovatke Lehota 16

4. Sčítanie áut spoločnosťou Granvia Operation za rok 2015 19

5. Klimatické oblasti SR 21

6. Zoznam biotopov dotknutých výstavbou 24

7. Uvedené údaje pochádzajú zo sčítania obyvateľov, domov a bytov v roku 2011 25

8. Kategorizácia odpadov, ktoré vznikajú výstavbou 29

9. Kategorizácia odpadov vynikajúcich počas prevádzky križovatky 29

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov (meno): **SLOVENSKÁ REPUBLIKA, ZASTÚPENÁ MINISTERSTVOM DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

2. Sídlo: Nám. slobody č. 6, 810 05 Bratislava

ako stavebník a ako Verejný obstarávateľ podľa Koncesnej zmluvy zo dňa 23.03.2009 pre stavbu

„Koncesia na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu úsekov rýchlostnej cesty R1 Nitra, západ – Tekovské Nemce a severný obchvat Banská Bystrica projekt PPP“,

zastúpená podľa Koncesnej zmluvy zo dňa 23.03.2009 Koncesionárom a podľa Hlavného plnomocenstva zo dňa 25.10.2010 splnomocnencom:

1. Názov (meno): **GRANVIA a.s.,**

2. Identifikačné číslo: 36 862 631, zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I., oddiel Sa, vložka č. 4716/B,

3. Sídlo: Europeum Business Center, Blok A
Suché mýto 1, 811 03 Bratislava

s následným zastúpením podľa Substitučného plnomocenstva zo dňa 26.01.2011 spoločnosťou

1. Názov (meno): **GRANVIA CONSTRUCTION s.r.o.**

2. Identifikačné číslo: 44 489 447, zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu BA oddiel Sro, vložka č. 56242/B,

3. Sídlo: Pri Trati 25/A, 821 06 Bratislava, Office :
Štúrova 22 – 949 01 Nitra

4. Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa : **Ing. Martin Pekáček**
(konateľ Granvia Construction s.r.o.)
Pri Trati 25/A
821 06 Bratislava

5. Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti: **Ing. Oto Wunsch**
Jesenkého 6
040 01 Košice
mobil: +421 (0) 903 628 825
email: wunsch@entoke.sk

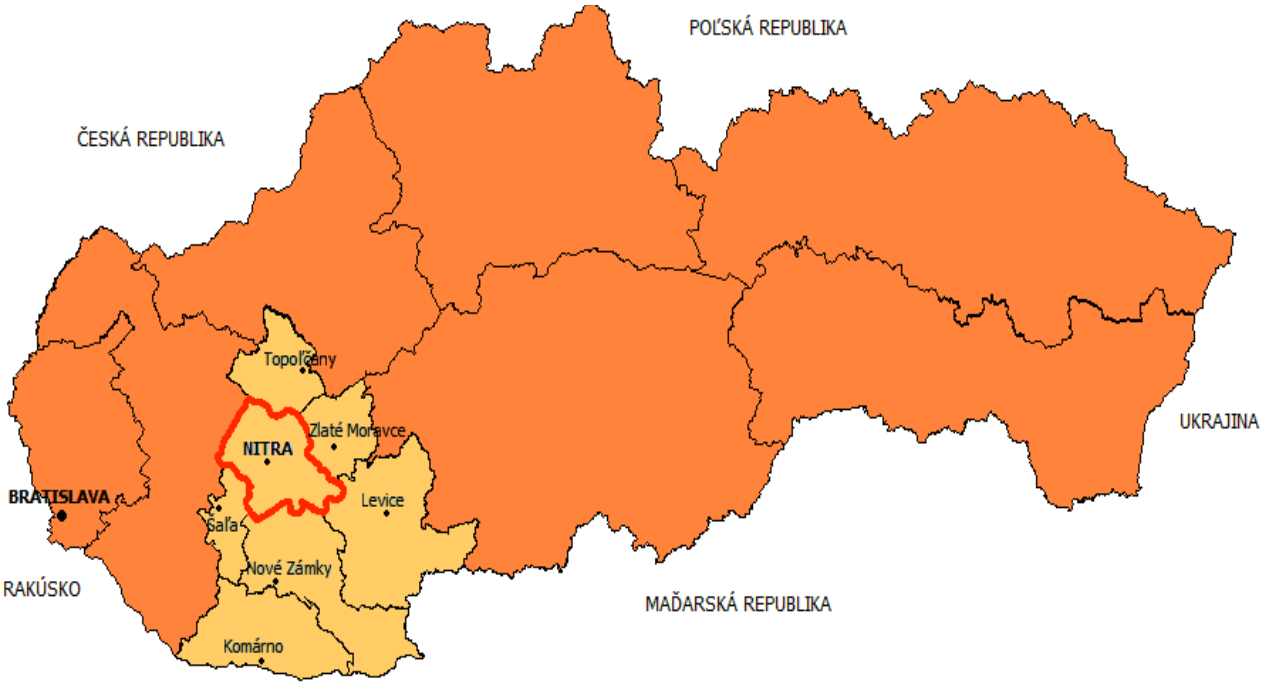
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Stavba :	Rýchlostná cesta R1 Nitra, západ - Selenec



Obr.1 Pohľad na trasu R1 - Nitra, západ – Tekovské Nemce a severný obchvat Banská Bystrica projekt PPP

Stavebný objekt :	102 Križovatka Lehota - Napojenie cesty III/1674

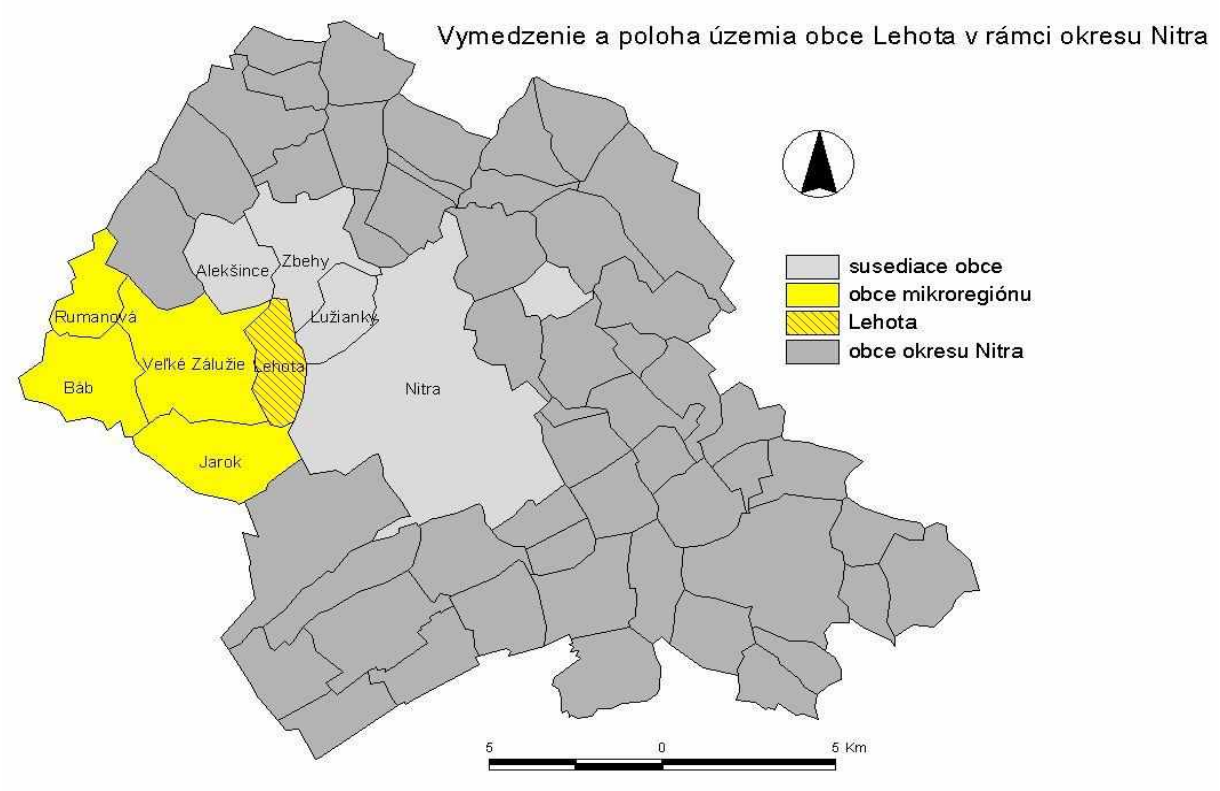


Obr.2 Pohľad na polohu mesta Nitra v Nitrianskom kraji

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Miesto stavby
Kraj: Nitriansky
Okres: Nitra
Katastrálne územie: Lehota, Mlynárce, Lužianky, Kynek



Obr.3 Pohľad na polohu obce Lehota v Nitrianskom okrese

kat. úz	LV	KN-C parcela	LV	KN-E parcela	poz.
Lehota	-	1541/1	2468	1541/201	
Lehota	-	1430/1	2665	1379	
Lehota			1963	1380/2	
Lehota			1139	1381/1	
Lehota	-	872/24	1914	1375	
Lehota	-	1540/1	2468	1540	
Lehota	-	1376/1	2468	1376/4	
Lehota	-	1376/3	2468	1376/3	
Lužianky	3220	2331			
Lužianky	2805	2343			
Lužianky	2805	2332			
Lužianky	3006	2330			
Lužianky	2805	2333/1			
Lužianky	3220	2344			
Lužianky	2849	2334/1			
Mlynárce	7386	1073/12			
Mlynárce	-	1073/2	8247	1073/19	
Mlynárce	-	1073/10	8142	1087	
Mlynárce	7386	1073/1			
Mlynárce	7386	1073/13			
Mlynárce	-	1073/3	8142	1086	
Mlynárce	-	1086/6			
Mlynárce	7986	3301/2			TZ R1
Mlynárce	7986	3301/10			TZ R1
Kynek	7193	283/2			
Kynek	7664	282			
Kynek	7879	396/1			TZ R1
Kynek	7880	396/2			TZ R1
Kynek	-	293/3	7347	281/1	

Tab. 1 Zoznam parcelných čísel dotknutých výstavbou

2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na zmenu navrhovanej činnosti

Rozsah diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest Slovenska bol schválený Uznesením vlády SR č. 162 z roku 2001 "Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, ktorý definoval diaľničnú sieť tvorenú diaľničnými ťahmi D1, D2, D3, D4 a sieť rýchlostných ciest ťahmi R1, R2, R3, R4, R5, R6 s možnými ďalšími rýchlostnými ťahmi v ďalekom výhľade.
Sieť diaľnic je podľa Uznesenia vlády SR č. 882/2008 definovaná nasledovnými ťahmi :

- D1 Bratislava (Petržalka - križovatka s D2) - Trnava - Trenčín - Žilina - Prešov - Košice - štátna hranica SR/Ukrajina,
- D2 štátna hranica ČR / SR Kúty - Malacky - Bratislava - štátna hranica SR / MR,
- D3 Žilina - Kysucké Nové Mesto - Čadca - Skalité štátna hranica SR / PR,
- D4 štátna hranica Rakúsko / SR - Bratislava - križovatka D2 Jarovce - križovatka Rovinka - križovatka s D1 Ivanka pri Dunaji sever - križovatka s cestou II/502 - križovatka s cestou I/2 - križovatka s D2 Stupava juh - štátna hranica SR / Rakúsko

Celková plánovaná dĺžka diaľničnej siete je 705 km.

Sieť rýchlostných ciest je podľa Uznesenia vlády SR č. 882/2008 definovaná nasledovnými ťahmi :

- R1 Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica - Ružomberok
- R2 Trenčín križovatka D1 - Prievidza - Žiar nad Hronom - Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota - Rožňava - Košice
- R3 št.hr. MR/SR Šahy - Zvolen - Žiar nad Hronom - Turčianske Teplice - Martin - Kraľovany - Dolný Kubín - Trstená - št. hr. SR/PR
- R4 št. hr. MR/SR - Milhosť - Košice - Prešov - Giraltovce - Svidník - št. hr. SR/PR
- R5 št. hr. ČR/SR Svrčinovec - križovatka s D3
- R6 št. hr. ČR/SR Lysá pod Makytou - Púchov
- R7 Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Veľký Krtíš - Lučenec
- R8 Nitra - Topoľčany - Partizánske - križovatka s R2

Celková dĺžka existujúcich a plánovaných ciest predstavuje spolu cca 1160 km.

V ďalekom výhľade je v súlade s Koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS 2001) doplnená sieť rýchlostných ciest o nasledovné cestné ťahy:

- Bratislava - Senec - Vlčkovce
- Kapušany - Ubľa -št.hr. SR / Ukrajina
- D1 Hlohovec - Nitra - Nové Zámky - Komárno - št.hr. SR / MR,
- Lučenec - Fiľakovo - št.hr. SR / MR,

Koncepcia výstavby diaľnic v SR bola akceptovaná a zapracovaná do záverov na II. Paneurópskej konferencii na Kréte v roku 1994 a na III. v Helsinkách v roku 1997, podľa ktorých na území Slovenskej republiky pozostáva z nosnej a doplnkovej siete. Nosnú sieť tvoria tri krétsko - helsinké dopravné koridory :

- koridor č. IV. (D2) - Berlín / Norimberg - Praha - Kúty - Bratislava - Budapešť - Istanbul,
- koridor č. Va (D1) - (Terst) - Bratislava - Žilina - Košice - Užhorod - (Ľvov)
- koridor č. VI (D3) - Gdaňsk - Katovice - Skalité - Žilina

Doplnkovú sieť tvoria dva severojužné dopravné koridory :

- stredný koridor (R3) - Martin - Turčianske Teplice - Zvolen - Šahy - št.hr. SR / MR - Budapešť,
- východný koridor (R4) - Rzeszów - Vyšný Komárik - Prešov - Košice - Milhosť - št.hr. SR / MR - Miskolc

Mestské časti a obce doplácajú na zrušenie priameho napojenia cesty III/1674 na rýchlostnú cestu R1. V súčasnosti sú mestské časti a obce napojené na R1 až cez križovatku "Kynek". A aj napriek vybudovaniu rýchlostnej cesty R1, zostáva jedným z hlavných problémov mesta prejazd tranzitnej dopravy centrom a jeho priľahlými mestskými časťami.
Preto na podnet obyvateľov dotknutých danou problematikou sa stavebník a zároveň Verejný obstarávateľ rozhodol o realizáciu vyvolanej zmeny SO 102 Križovatka Lehota.
Súčasný stav cesty III/1674 je z hľadiska bezpečnosti premávky negatívny. S pribúdajúcou intenzitou dopravy na spomínanej ceste môže narastať aj nehodovosť a v dotknutých obciach riziko závažných dopravných nehôd s obyvateľstvom.

Cieľom navrhovanej činnosti - výstavby SO102 Križovatka Lehota - Napojenie cesty III/1674, je z dôvodu bezpečnosti premávky, odľahčenie klasickej ako aj tranzitnej dopravy mimo zastavané časti dotknutých obcí a mestských častí, čo by prispelo k odstráneniu nevyhovujúcich technických parametrov a zníženiu negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie.
Z regionálneho hľadiska je posudzovaná stavba SO102 Križovatka Lehota - Napojenie cesty III/1674 ako súčasť cestného ťahu R1, kde prispeje k zrýchleniu tranzitnej a regionálnej dopravy, zlepšeniu dopravnej infraštruktúry, riešenie negatívnych dôsledkov vo vzťahu k obciam Lehota, Veľké Zálužie a mestským častiam Kynek, Mlynárce a samotnej Nitre.

Výstavba spomínaného stavebného objektu nemá žiadne negatívne vplyvy na povrchové vody, výrub stromov, tvorbu škodlivého odpadu, vplyv na biotopy európskeho významu a nebude zvýšená hluková záťaž na obce.

Počas výstavby nevzniknú žiadne negatívne vplyvy stavebnej činnosti na životné prostredie, zdravie a blahobyt obyvateľstva zvýšeným hlukom a prašnosťou, nárokmi na zdroje surovín.
Výstavba sa plánuje aj na základe vyvolaných sťažností obyvateľov dotknutých obcí, ktorí spisovali petície, aby sa zamedzila tranzitná doprava ako prejazd obcami.

Hlavným účelom stavby je vybudovať okružnú križovatku a prepojením na rýchlostnú cestu R1 v rámci stavby Nitra, západ - Selenec, vďaka ktorému by sa skvalitnili podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, zvýši sa plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť cestnej premávky. Taktiež vo veľkej miere vybudovanie okružnej križovatky a napojenia na R1, skvalitní dostupnosť pre vozidlá záchranných zložiek. Skráti vzdialenosť do dotknutých obcí, umožní sa vyhnúť neustálym zápcham.

Technické riešenie
Úrovňové napojenie cesty III/1674 na rýchlostnú cestu R1 v rampe LEMN2 mimoúrovňovej križovatky Nitra, západ (Lehota). Nové prepojenie umožní zjazd v smere od Nitry a pripojenie na rýchlostnú cestu R1 v smere na Banskú Bystricu. Nové napojenie na cestu III / 1674 je navrhnuté ako okružná križovatka s vonkajším priemerom 40m. Okružná križovatka má 3 vetvy. Šírka spevnení jazdného pásu je 5.5m. Prstenec má šírku 2.0m. Tato križovatka je stavbou nevýrobného charakteru, nie sú požiadavky na automatizáciu riadenia. V rámci výstavby prepojenia a križovatky sa nenavrhuje stredisko správy a údržby rýchlostných ciest ani odpočívadlo, ktoré by si vyžadovalo napojenie na dopravnú infraštruktúru a parkovacie priestory. Súčasný stav cesty nezodpovedá svojim stavebno-technickým stavom súčasným, ani výhľadovým dopravným požiadavkám trasy pre medzinárodnú a vnútroštátnu tranzitnú dopravu.

Výstavba predmetnej stavby nepredstavuje vážny zásah do existujúceho prostredia krajiny. Pri projekčnom návrhu sa brali do úvahy faktory urbanistické, dopravno-prevádzkové, stavebno-technické a aj ekonomické. Zohľadnil sa aj vplyv na krajinotvorbu, životné prostredie, estetické a účelné začlenenie stavby SO 102 Križovatka Lehota do prírodného prostredia.

Prepojenie R1 - okružná križovatka

Rieši prepojenie medzi rýchlostnou cestou R1 (vetvou LEMN2) a cestou III / 1674. Dĺžka úpravy je 176.46m. Os cesty začína v ľavotočivom oblúku rampy Lemn 2 s polomerom R = 50m, odpája sa pravotočivým polomerom R = 50m. Trasa ďalej pokračuje ľavostranným oblúkom s polomerom R = 170m, ktorý nadväzuje na existujúcu cestu. Koniec trasy je v priamej až do okružnej križovatky. Výškové riešenie je ovplyvnené výškovým riešením rampy lem 2 a napojením na okružnú križovatku. Výškové riešenie je navrhnuté s ohľadom na využitie existujúceho spevnenia

Napojenie na rampu R1

Rieši nájazd na rampu rýchlostnej cesty R1 v smere od Lehoty. Dĺžka úpravy je 116.85m. Napojenie je riešené ako jednopruhová jednosmerná rampa. Smerovo je trasa v pravostrannom oblúku s polomerom R = 35.0m s prechodnicami. Výškové riešenie je dané návrhom nivelety prepojenia a rampy rýchlostnej cesty R1. Výstavba cesty bude z prevažnej časti prebiehať za vylúčenia verejnej premávky. Doprava na úsekoch jestvujúcej cesty III/1674, bude usmerňovaná prenosným dopravným značením.
Navrhovanou zmenou nedôjde k zvýšeniu znečistenia ovzdušia, a vzniku škodlivého odpadu. Plánovanou stavbou v navrhnutej trase, nedôjde k zásahu do pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov. Vzniknutý odpad počas výstavby sa bude zneškodňovať podľa environmentálnych predpisov a podmienok. Počas výstavby vznikne minimálna prašnosť a obmedzenie premávky, ktorá bude riadená dočasným dopravným značením, podľa odsúhlasenej projektovej dokumentácie Krajským dopravným inšpektorátom v Nitre.

Suroviny

Pre výstavbu SO102 Križovatka Lehota - napojenie cesty III/1674 sa maximálne využijú výkopové zeminy z dotknutej trasy. V rámci zemných prác sa použijú do násypov všetky vhodné zeminy, ako aj zeminy podmienečne vhodné, pri ktorých sa uvažuje s chemickou úpravou v kombinácii s vhodnou technológiou budovania násypov.
Ďalšie suroviny, ktoré je potrebné zabezpečiť pre ostatné konštrukcie :

- kamenivo a štrkopiesky (podkladné vrstvy vozoviek, zásypy, obsypy, výroba betónu)
- asfalty (konštrukcia vozoviek)
- cement (výroba betónu)
- oceľ (zvodidlá, oplotenie, iné konštrukcie...)
- iné
- materiály (kanalizácia, preložky a prípojky sietí, osvetlenie a pod.)

Nároky na dopravu a inú infraštruktúru

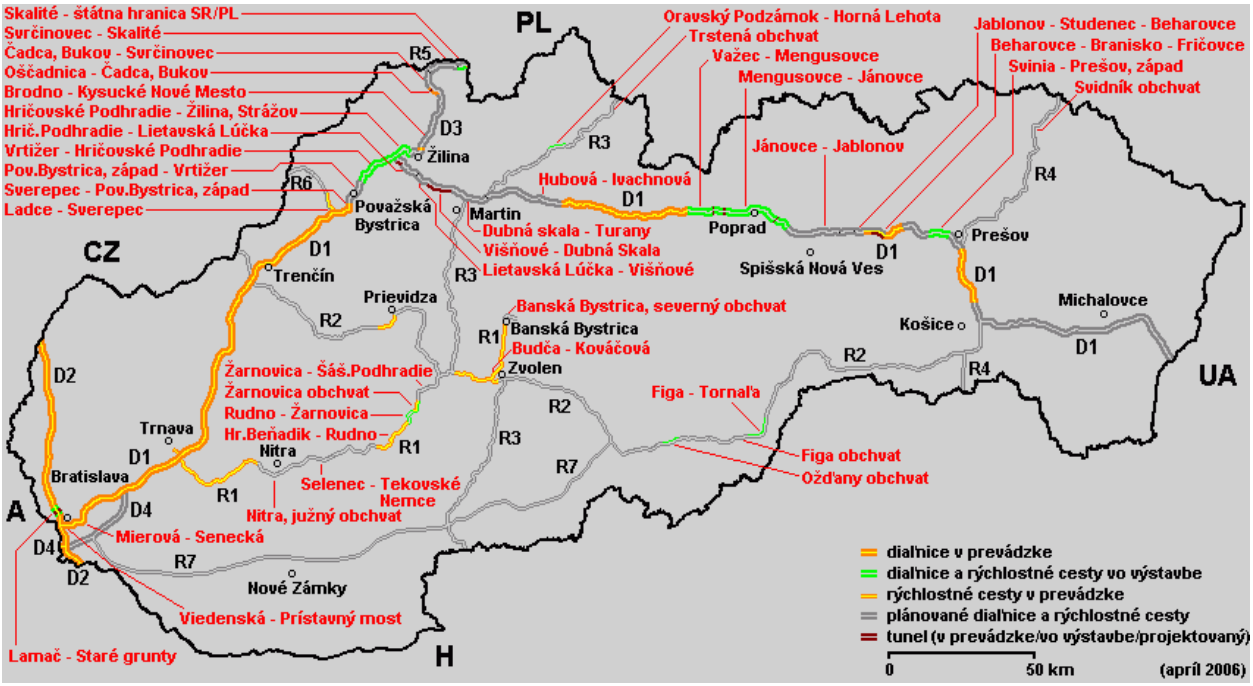
V etape výstavby budú kladené zvýšené dopravné nároky na obslužné cesty v súvislosti s potrebou zásobovania stavby surovinami. Prístup na stavenisko ako aj k jednotlivým stavebným objektom bude v priebehu výstavby zabezpečený po existujúcich ceste, ktorá bude po ukončení výstavby, ak to bude potrebné aj pred zahájením používania stavebne upravená.

Nároky na pracovné sily

Z hľadiska potreby pracovných síl je rozhodujúca doba výstavby daná náročnosťou stavby. Nároky na pracovné sily môžu byť vyhodnotené až pri samotnej realizácii stavby.

Dopravno - inžinierske údaje

Plánovaná výstavba SO102 Križovatka Lehota - napojenie cesty III/1674 je braná, ako súčasť cestného ťahu R1 Nitra, západ Selenec.



Obr.4 Pohľad na zoznam diaľnic a rýchlostných ciest na SR

Dopravno - inžinierske údaje boli spracované s využitím najnovších poznatkov o území a o vývoji dopravy. Dopravná prognóza pre navrhovaný variant riešenia bol stanovený pre časové horizonty rokov 2010, 2020 a 2030. Rok 2010 sa uvažuje ako predpokladaný rok uvedenia investície do prevádzky. Analýza súčasného stavu sa zaoberá charakterizovaním riešeného územia z hľadiska jeho demografického a socio-ekonomického potenciálu, zhodnotením najdôležitejších podkladov a analýzou súčasného stavu dopravnej situácie vrátane širších dopravných vzťahov.

Intenzita dopravy – 2010 Prerozdelenie dopravy po vybudovaní rýchlostnej ceste R1 : Stav s vybudovaním rýchlostnej cesty R1 (skut.voz./24 h v profile)

Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
R1	Lehota - Nitra	80330	18399	4577	22976

Intenzita dopravy – 2020 Prerozdelenie dopravy po vybudovaní rýchlostnej ceste R1 : Stav s vybudovaním rýchlostnej cesty R1 (skut.voz./24 h v profile)

Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
R1	Lehota - Nitra	80330	22818	5568	28386

Intenzita dopravy – 2030 Prerozdelenie dopravy po vybudovaní rýchlostnej ceste R1 :

Stav s vybudovaním rýchlostnej cesty R1 (skut.voz./24 h v profile)					
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
R1	Lehota - Nitra	80330	26910	6466	33376

Tab.2 Výhľadové intenzity dopravy na úseku R1 Nitra, západ - Selenec pre roky 2010, 2020, 2030

Križovatka Lehota 2010

Predpokladané intenzity a smerovanie dopravy v križovatke Lehota : Lehota rok 2010					
Číslo cesty	Smer	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu	%NA
1- 2 R1	Trnava - R1 Beladice	4805	1956	6761	29
1- 3 R1	Trnava - Nitra	4394	333	4727	7,1
	Spolu	9199	2289	11488	27,1

Predpokladané intenzity a smerovanie dopravy v križovatke Lehota : Lehota rok 2010					
Číslo cesty	Smer	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu	%NA
2 - 1 R1	R1 Beladice - Trnava	4805	1956	6761	29
2 - 3 R1	R1 Beladice - Nitra	252	86	338	25,5
	Spolu	5057	2042	7099	28,8

Predpokladané intenzity a smerovanie dopravy v križovatke Lehota : Lehota rok 2010					
Číslo cesty	Smer	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu	%NA
3 - 1 R1	Nitra - Trnava	4394	333	4727	7,1
3 - 2 R1	Nitra - R1 Beladice	252	86	338	25,5
	Spolu	4646	419	5065	8,3

Križovatka Lehota 2020

Predpokladané intenzity a smerovanie dopravy v križovatke Lehota : Lehota rok 2010					
Číslo cesty	Smer	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu	%NA
1- 2 R1	Trnava - R1 Beladice	5979	2298	8277	27,8
1- 3 R1	Trnava - Nitra	5430	486	5916	8,3
	Spolu	11409	2784	14193	19,7

Predpokladané intenzity a smerovanie dopravy v križovatke Lehota : Lehota rok 2010					
Číslo cesty	Smer	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu	%NA
2 - 1 R1	R1 Beladice - Trnava	5979	2298	8277	27,8
2 - 3 R1	R1 Beladice - Nitra	368	89	457	19,5
	Spolu	6347	2387	8734	27,4

Predpokladané intenzity a smerovanie dopravy v križovatke Lehota : Lehota rok 2010					
Číslo cesty	Smer	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu	%NA
3 - 1 R1	Nitra - Trnava	5430	486	5916	8,3
3 - 2 R1	Nitra - R1 Beladice	368	89	457	19,5
	Spolu	5798	575	6373	9,1

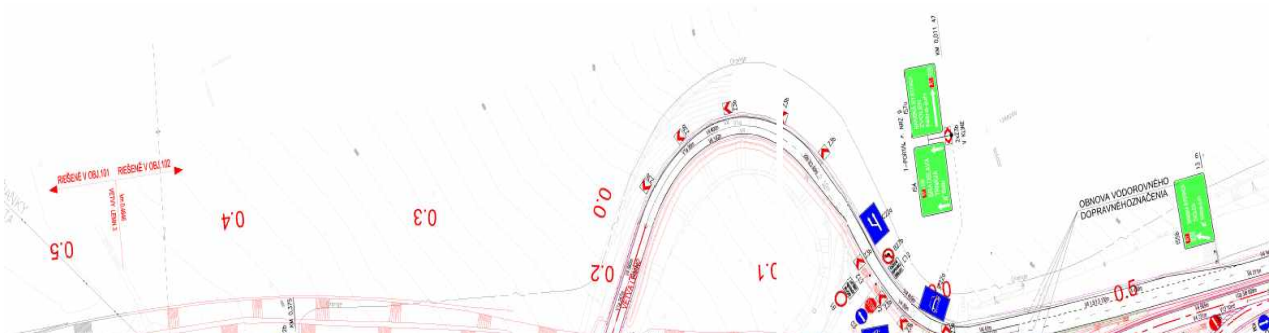
Križovatka Lehota 2030

Predpokladané intenzity a smerovanie dopravy v križovatke Lehota : Lehota rok 2010					
Číslo cesty	Smer	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu	%NA
1- 2 R1	Trnava - R1 Beladice	7047	2609	9656	27,1
1- 3 R1	Trnava - Nitra	6408	624	7032	8,9
	Spolu	13455	3233	16688	19,4

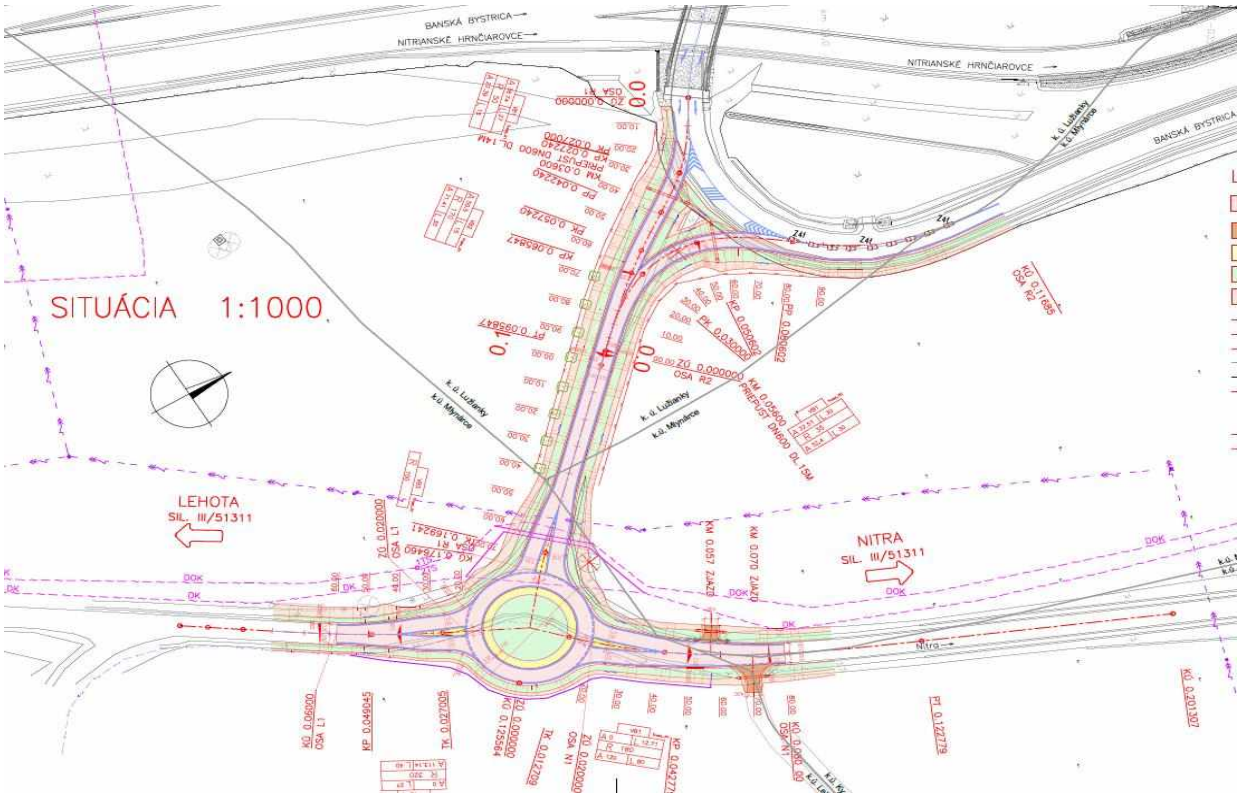
Predpokladané intenzity a smerovanie dopravy v križovatke Lehota : Lehota rok 2010					
Číslo cesty	Smer	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu	%NA
2 - 1 R1	R1 Beladice - Trnava	7047	2609	9656	27,1
2 - 3 R1	R1 Beladice - Nitra	503	94	597	15,8
	Spolu	7550	2703	10253	26,4

Predpokladané intenzity a smerovanie dopravy v križovatke Lehota : Lehota rok 2010					
Číslo cesty	Smer	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Spolu	%NA
3 - 1 R1	Nitra - Trnava	6408	624	7032	8,9
3 - 2 R1	Nitra - R1 Beladice	503	94	597	15,8
	Spolu	6911	718	7629	9,5

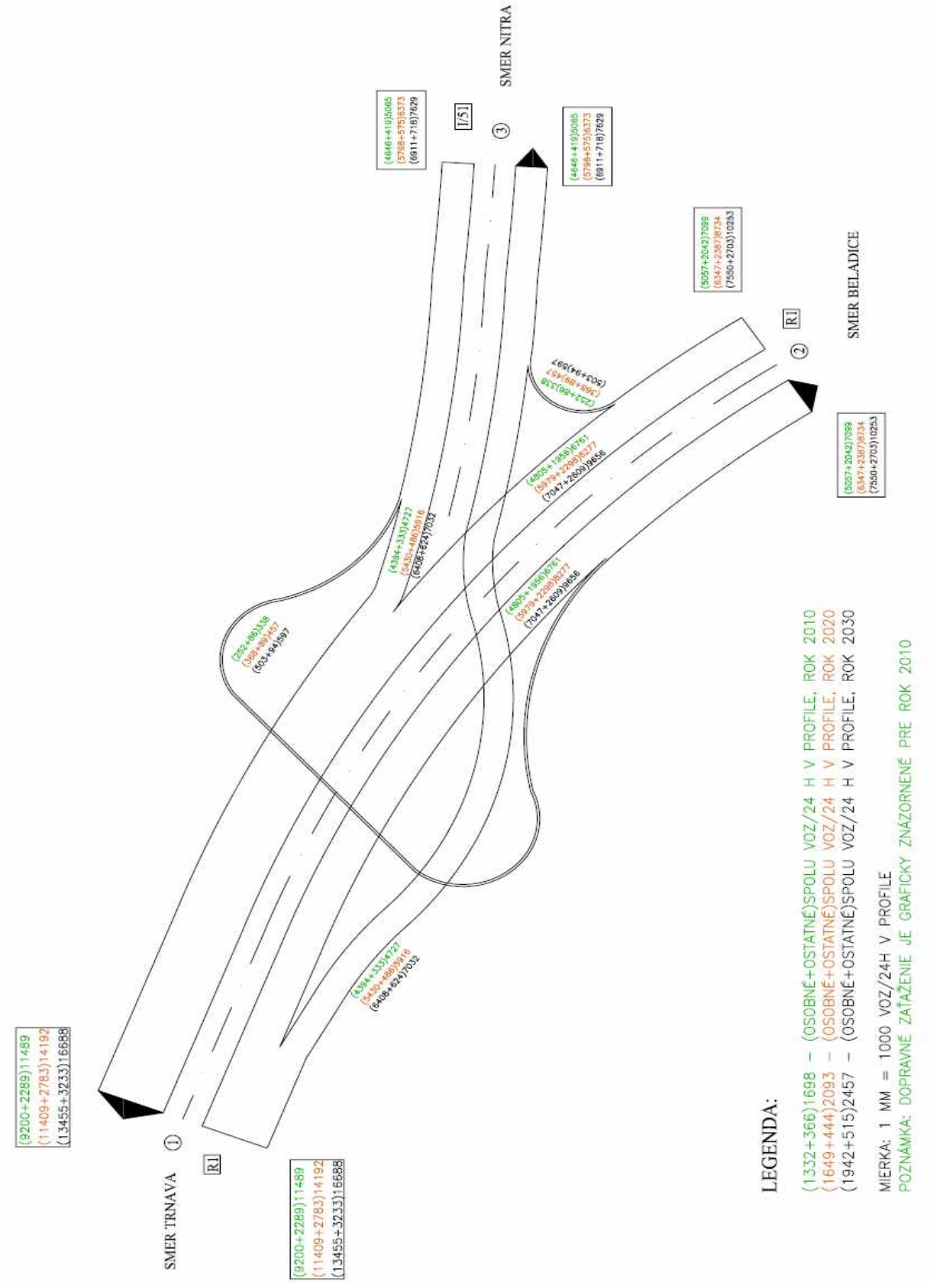
Tab. 3 Predpokladané intenzity a smerovanie dopravy v križovatke Lehota



Obr.5 Súčasný stav SO102 Križovatka - bez plánovanej výstavby napojenia na cestu III/1674 a okružnej križovatky



Obr.6 Plánovaná výstavba SO 102 Križovatka Lehota - napojenie cesty III/1674



Obr.7 Kartogram dopravného zaťaženia- stav s realizáciou R1 - roky 201, 2020, 2030 - Bez plánovaného napojenia SO102 Križovatka Lehota - napojenie cesty III/1674

Za rok 2015 bolo zrealizované sčítanie áut na rýchlostnej ceste R1 Nitra, západ - Selenec v 37,000 až 38,966 km v oboch smeroch.

Sčítanie áut - Intenzita dopravy – 2015: úsek Trnava - Banská Bystrica (skut.voz./365 dní/ v profile)		
Číslo cesty	Úsek v km 37,000 až 38,966	Počet vozidiel
R1	Lehota - Nitra	5 139 830

Sčítanie áut - Intenzita dopravy – 2015: úsek Banská Bystrica - Trnava (skut.voz./365 dní/ v profile)		
Číslo cesty	Úsek v km 38,966 až 37,000	Počet vozidiel
R1	Nitra - Lehota	5 080 649

Tab.4 Sčítanie áut spoločnosťou Granvia Operation za rok 2015

Aj napriek napojeniu cesty III/1674 s okružnou križovatkou na rýchlostnú cestu R1 Nitra, západ - Selenec, vôbec sa nezaťaží dopravná infraštruktúra ako súčasť cestného ťahu R1, prispeje k zrýchleniu a zvýšeniu tranzitnej, regionálnej dopravy a zároveň sa zlepší dopravná infraštruktúra dotknutých v mestských častiach a obciach.
Vyplývajúc z podkladov od zástupcov obce Lehota, priemerne za jeden deň prejde po existujúcej ceste III/1674 v obidvoch smeroch cca 1300 vozidiel. Intenzita dopravy je dosť veľká a zrealizovanie okružnej križovatky s napojením na ťah rýchlostnej cesty R1, by veľmi odľahčil dopravnú infraštruktúru , hlavne tranzitnú.

3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území

Navrhovaná činnosť rieši prepojenie existujúcej cesty III/1674 s už sprevádzkovaným úsekom rýchlostnej cesty R1 Nitra, západ – Selenec. V dotknutom území bola zrealizovaná rekonštrukcia cesty III/1674 a predmetný úsek rýchlostnej cesty R1.
Rizika spojené s realizáciou a prevádzkou navrhovanej zmeny činnosti môžu vzniknúť v dôsledku:

- Zlyhania technických a iných opatrení,
- Zlyhania činnosti ľudského faktora
- Prejavu vonkajších vplyvov (prírodné sily, počasie a iné).

Uvedené možné havárie nie sú významnejšie a nepredstavujú väčšie riziká. Ich minimalizácia sa zabezpečí technickými a organizačnými opatreniami, kontrolou všeobecne záväzných právnych predpisov a pod..
Realizácia stavebných prác bude podriadená tomu, v akých podmienkach sa bude realizovať. Zhotoviteľ pred realizáciou samotného stavebného diela, si preštuduje nadväznosť stavebných prác, zvolí taký postup prác, aby počas nich boli stále v prevádzke verejné inžinierske siete a exitujúca komunikácia pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu. Zvolí sa postup prác podľa kapacitných a technologických možností pre čo najkratší zásah do premávky a životného prostredia.

4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Výsledný dokument z našej žiadosti a tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bude podkladom žiadosti o zmenu stavby pred dokončením podľa zákona č. 50/1976 Z.z. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov pre stavebný objekt 102 Križovatka Lehota, stavby Rýchlostná cesta R1 Nitra, západ – Selenec.

5. Vyjadrenia o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Zmenou navrhovanej činnosti sa nepredpokladá vplyv na životné prostredie presahujúce štátne hranice.

6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí

Skúmané územie sa nachádza v Nitrianskom kraji v okrese Nitra, prechádza po stránke konfigurácie terénu mierne zvlnenom územím, ktoré tvorí existujúce teleso ciest, poľnohospodárska pôda na ktorej sa lokálne nachádzajú vyrastené stromy Dané územie morfologicky charakterizuje pahorkatinový reliéf s miernymi svahmi. Podľa mapy klimatických oblastí je predmetné územie súčasťou mierne teplých klimatických oblastí T2 charakterizovanej dlhým, teplým a suchým letom.

6.1 Geomorfologické pomery

Z geomorfologického hľadiska (E.Mazúr, M.Lukniš, 1980) patrí územie pedologického prieskumu stavby R1 v úseku Nitra, západ - Selenec do oblasti Podunajskej nížiny, celku Podunajská pahorkatina. Smerom od západu na východ je územie trasy R1 súčasťou podcelkov Zálužianska pahorkatina, Nitrianská niva (Dolnonitrianská niva) a Žitavská pahorkatina. Dané územie morfologicky charakterizuje pahorkatinový reliéf s miernymi svahmi.
Podunajská pahorkatina je v katastri obce zastúpená Zálužianskou pahorkatinou, ktorá má mierne zvlnený reliéf. Tvoria ho ploché chrbty a úvalinové doliny. Budované sú v podloží treťohornými ílmi, pieskami a pieskovcami, na ktorých sú uložené štvrtohorné spraše a sprašové hliny.

6.2 Geologické pomery

Prekvartérne podložie reprezentujú neogénne súvrstvia so zastúpením ílov, pieskov a lokálne štrkov.
V nami navrhovanej trase možno podľa zastúpenia základných komplexov sedimentov a typov kvartérnych a predkvarterných neogénnych sedimentov na úsek pretínajúci Zálužianskú pahorkatina (km 0,00-7,88),

- polygenetické (deluviálno-eolické) ílovité sedimenty
- deluviálne až deluviálno-proluviálne ílovité sedimenty, ktoré sa vyskytujú najmä na úpätiach svahov
- neogény komplex tvoria morské sedimenty pliocénnych svetlosivých, svetlozelenkastosivých pestrých ílov, hrdzavoškvrnitých, striedajúcich sa s ojedinelými vrstvami štrkov a pieskov,

Inžiniersko - geologické pomery

Z regionálneho hľadiska je územie súčasťou regiónu neogénnych tektonických vkleslín, v oblasti vnútrokarpatských nížin (74 – Podunajská nížina).Územie stavby je na povrchu takmer súvisle prekryté kvartérnymi zeminami fluviálnej, deluviálnej a eolickej (polygenetickej) genézy.

Hydrogeologické pomery

Z hydrogeologického hľadiska majú význam podzemné vody kvartéru viazané na fluviálne štrkové sedimenty v údoliach rieky Nitry a jej prítokov. Fluviálne štrky sú trvalo zvodnené so súvislou hladinou podzemnej vody. Menej zvodnené sú deluviálne, polygenetické sedimenty na pahorkatinnom reliéfe. Ílovité a hlinité deluviálne a polygenetické pokryvné útvary sú nepriepustné. Rovnako nepriepustné sú aj neogénne jemnozrnné ílovité sedimenty, pričom menšie akumulácie podzemných vôd sa môžu vytvárať v piesčitých a štrkovitých vrstvách. Striedanie ílovitých, piesčitých a štrkovitých polôh v neogénnom súvrství vytvára miestami podmienky pre vznik napätých hladín podzemných vôd. Nepriepustné sú neogénne jemnozrnné ílovité sedimenty. V hydrogeologickej rajonizácii Slovenska predstavuje územie R1 v km 0,00-8,00 hydrogeologický rajón NQ-071 - neogén Nitrianskej pahorkatiny.

Podzemné vody

Hydrogeologické pomery sú vo všeobecnosti podmienené geologickou a tektonickou stavbou územia, úložnými, litologickými, klimatickými, hydrologickými aj geomorfologickými pomermi. Podzemné vody záujmového územia sa dopĺňajú iba zo zrážok.

6.3 Klimatické pomery

Z klimatického hľadiska patrí skúmané územie do teplej klimatickej oblasti s veľmi dlhým, veľmi teplým a veľmi suchým letom s krátkym prechodným obdobím, teplou jarou a jeseňou, veľmi krátkou, teplou a suchou až veľmi suchou zimou s veľmi krátkym trvaním snehovej pokrývky. Priemerné júlové teploty presahujú 20 °C. Zimy sú mierne a dni s dlhým slnečným svitom. Priemerná ročná teplota je 10 – 12 °C a priemerný úhrn zrážok 535 mm. Zrážky sa vyskytujú po celý rok, najviac v máji a júni. Najmenej zrážok je v zime.
Posudzované územie leží v okrsku T2.

Okrsok	Charakteristika okrsku
T2	Teplý, suchý, s miernou zimou
T4	Teplý, mierne suchý, s miernou zimou
T6	Teplý, mierne vlhký, s miernou zimou

Tab.5 Klimatické oblasti SR

Zrážky

Priemerný ročný úhrn zrážok v širšom záujmovom území sa pohybuje v rozmedzí 550 – 600 mm pri priemernom ročnom úhrne potenciálnej evapotranspirácie 650 – 750 mm. Priemerná hodnota klimatického ukazovateľa zavlaženiapoukazuje na nedostatok zrážok v hodnote 150 – 200 mm.

6.4 Ovzdušie

Teplotné pomery a globálne žiarenie

Z geografických faktorov sú pre rozloženie a chod teplôt najdôležitejšie nadmorská výška a reliéf. Celkovo patrí oblasť mesta medzi veľmi teplé až teplé územia (okrem vyšších častí pohoria). Priemerné ročné teploty v posudzovanom území sa pohybujú v rozpätí 7,5 až 10,0°C. Najteplejším mesiacom je júl (16-20,5°C), najchladnejším január (-1 až -4°C). Priestorovo je najteplejším územím oblasť Nitrianskej pahorkatiny a Nitrianskej nivy, najchladnejšími sú vrcholové časti zoborskej skupiny Tribča. Extrémne teploty namerané na klimatickej stanici v Nitre sú nasledovné - maximá teploty vzduchu sa pohybujú nad 35°C (absolútne maximum 38,9 °C), minimá sú pod -25°C (absolútne minimum - 27,7°C).

Vlhkostné a tlakové pomery

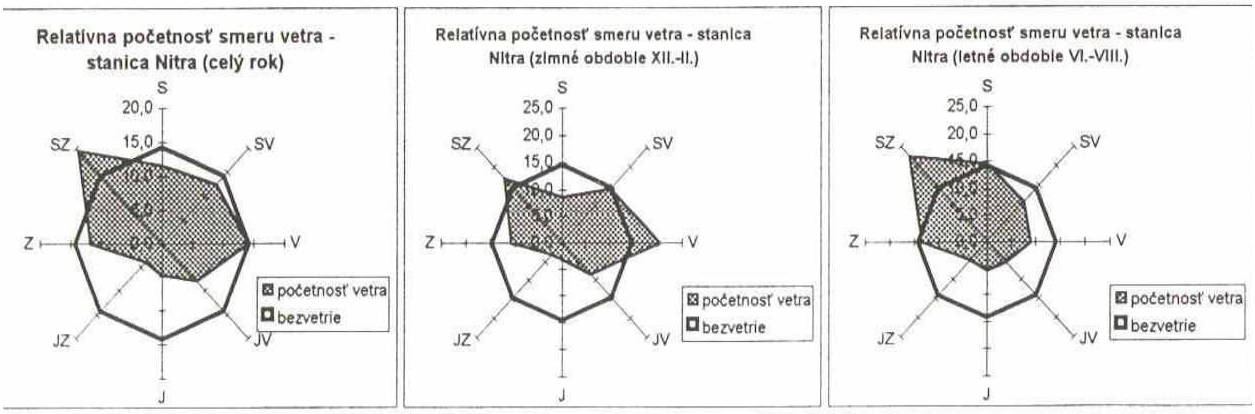
Všeobecne platí rast hodnôt vlhkosti a naopak pokles atmosférického tlaku s nadmorskou výškou, čomu zodpovedá i priestorové rozloženie hodnôt týchto klimatických charakteristík v posudzovanom území. V klimatickej stanici Nitra je priemerná relatívna vlhkosť vzduchu 74 %,pričom najväčšia je v zime (75 - 85 %), najmenšia v lete a na jar (65 - 70 %).

Oblačnosť a slnečný svit

S nadmorskou výškou všeobecne rastie hodnota oblačnosti, čo zároveň vplýva i na dĺžku trvania slnečného svitu, ktorá je výrazne závislá na expozícii a sklonitosti reliéfu. V Nitre je oblačnosť priemerne 58 % - najmenšia je koncom leta (40 - 50 %) a najväčšia v koncom jesene a v zime (65 - 75 %). Slnko tu svieti priemerne 1800 - 1900 hodín za rok (vo vyšších polohách je táto hodnota o cca 500 hod. nižšia). Relatívne svieti slnko v Nitre 40 - 45 % maximálne možného času. V horskej časti územia je oblačnosť v porovnaní s nížinnou časťou väčšia v lete a menšia v zime.

Veterné pomery

Vietor je najdynamickejším klimatickým prvkom, je veľmi závislý na miestnych podmienkach. V oblasti Nitry všeobecne prevládajú SZ vetry, aj keď ich podiel v posledných dvoch desaťročiach poklesol (z 25 % na 18 % výskytu), ďalšími častými smermi sú V, SV a Z smer. Najmenej časté sú JZ, J a JV vetry. Jednotlivé veterné systémy sa počas roka výrazne menia - v zime je veľký podiel V a JV zložky vetra, na jar vzrastá podiel SZ a S zložky, v lete je najčastejšia SZ a Z zložka a na jeseň dominujú SZ, V a JV zložky. Najsilnejšie vetry sa vyskytujú v zime a na jar (SZ vetry). Bezvetrie sa vyskytovalo priemerne v 16 % meraní - najväčší podiel bezvetria je v lete a začiatkom jesene.



Obr.8 Relatívna početnosť smeru vetra

Emisie

Emisie základných znečisťujúcich látok v regióne postupne klesajú. Príčinou je nahrádzanie menej ušľachtilých palív ušľachtilejšími (zemný plyn), ako aj všeobecný pokles výroby a spotreby energie. Určitou výnimkou sú emisie oxidov dusíka, ktoré nie sú do takej miery závislé na type paliva ako emisie oxidu siričitého a tuhých látok, ale závisia predovšetkým od režimu spaľovania.

6.5 Pôdy

Charakter klímy a reliéfu, vodný režim, pôdotvorný substrát a vplyv vegetácie vytvorili v záujmovom území podmienky pre genézu pôd s dominantným pôdotvorným procesom hromadenia organickej hmoty – černozemí a fluvizemí a pôd s dominantným procesom translokácie koloidov ilimerizovaných pôd - hnedozemí. Na tvorbu pôd má vplyv petrografické zloženie sedimentov a v nemalej miere aj antropogénne zásahy. Priamo v záujmovej oblasti povrchovú pokryvnú vrstvu tvoria pôdy, ktoré sú poľnohospodársky intenzívne využívané. Pahorkatinný reliéf s miernymi svahmi umožňuje dobré obrábanie.

Z pôdnych typov prevládajú na väčšine územia hnedozeme. Zastupujú ich hnedozeme modálne a hnedozeme erodované na sprašiach a hnedozeme pseudoglejové na sprašových a polygenetických hlinách. Vodné toky sprevádzajú v území ťažké fluvizeme glejové. Lokálne sú tiež na území zastúpené pseudogleje modálne na sprašovych a polygenetickych hlinách. Pôdne druhy reprezentujú prevažne hlinité pôdy. Opatrenia na ochranu pôdy spočívajú v minimalizovaní záberov pre manipulačné pásy, stavebné dvory a dočasné depónie materiálov. Po ukončení výstavby sa dôsledne zrekultivujú všetky plochy dočasných záberov, stavebných dvorov a depónií.

6.6 Flóra a fauna - kvalitatívna a kvantitatívna charakteristika, charakteristika biotopov

Stanovenie druhu biotopov bolo vykonané podľa interpretačného manuálu Katalóg biotopov Slovenska. Trasa cesty prechádza územím, na ktorom platí v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. prvý stupeň územnej ochrany, nenachádzajú sa tu vyhlásené ani navrhované chránené územia.

Z analýzy súčasného stavu vegetácie predmetného územia vyplýva, že v území sa nevyskytuje žiadne zachované pôvodné prirodzené rastlinné spoločenstvo. V koridore variantných riešení sa vyskytujú prevažne antropogénne biotopy. Z hľadiska vegetácie najväčšiu rozlohu tvoria **X4 Teplomilná vegetácia ruderálna vegetácia mimo sídel** (A400000, A500000, A600000). Tieto biotopy v hodnotenom území predstavujú spoločenstvá zväzu Malvion neglectae Hejný 1978, zväzu Bromo-Hordeion murini Hejný 1978, tiež zväzu Polygonion avicularis Br.-Bl. 1931, napr. asociácie Polygonetum avicularis Gams 1927 em. Jehlík 1979, Poetum annuae Gams 1927, Lolio-Plantaginetum majoris Berger 1930

X9 Porasty nepôvodných drevín predpokladá výsadbu iba introdukovaných alochtónnych drevín.

Výsledky inventarizácie okolia plánovanej výstavby "územie Lehota".

Základ tvoria len kríky šípky obyčajnej a bežné druhy tráv v rigoloch. Všade okolo je orná pôda. Výstavba stavebného objektu SO 102 Križovatka Lehota - Napojenie cesty III/1674 nebude mať negatívny účinok do bioty daného územia.

V rámci opatrení na ochranu bioty na danom území sa uskutoční :

- ochrana kríkov v blízkosti dreveným debnením
- obmedzí sa pohyb stavebných mechanizmov, na prístup na stavbu budú vyčlenené prístupové komunikácie mimo biokoridorov

Fauna

Podľa zoogeografického členenia sa študované územie nachádza na rozhraní pahorkatinového dunajského okrsku juhoslovenského obvodu Panónskej oblasti v provincii. Uloženie živočíšstva je dôsledkom geografickej polohy, geologického zloženia, klimatických a vegetačných pomerov, ktoré v minulosti, ale aj v súčasnosti formovali vývoj a zloženie jednotlivých zoocenóz.

Zoocenózy intravilánu

Z faunistického hľadiska sú významné predovšetkým ako hniezdny areál viacerých druhov spevavcov, ale i ako potravinová báza tu sa nachádzajúcich druhov ornitocenóz a entomocenóz. Počas rekognoskácie terénu (júl 2006) bol pozorovaný výskyt nasledujúcich druhov vtákov: Parus major – sýkorka veľká, Parus montanus – sýkorka čiernohlavá), vrabec poľný – Paser montanus, vrabec domový – Paser domesticus.

Zoocenózy kultúrnej stepi.

Do kultúrnej stepi sa začleňujú plochy, ktoré boli v minulosti odlesnené a v súčasnosti sa využívajú ako polia, lúky a pasienky. Tieto plochy sú výrazne a pravidelne ovplyvňované poľnohospodárskou činnosťou. Zastúpenie v týchto zoocenózach majú stavovce polí, lúk a pasienkov a to predovšetkým zajace poľné a srnec hôrny – Capreolus capreolus.

Flóra

Podľa fytogeografického členenia Slovenska patrí flóra hodnoteného územia do oblasti Pannonicum, obvodu panónskej xerotermnej flóry (Eupannonicum), okresu Podunajská nížina a taktiež hraničí, resp. čiastočne zasahuje aj oblasť západokarpatskej kveteny (Carpaticum occidentale), obvodu predkarpatskej flóry (Praecarpaticum), okresu Tribečské pohorie. V hodnotenom území jednoznačne významnú plochu zaberali dubovohrabové lesy karpatské podzväzu Carici pilosae- Carpinenion betuli Súčasný charakter vegetácie hodnoteného územia trasy (Nitra – Selenec) je výsledkom flórogenetických procesov integrovaných z fytogeografickej polohy územia a fyzickogeografických, biotických pomerov a výrazných dlhodobých a extenzívnych antropogénnych zásahov, najmä však spôsobmi a charakterom využívania krajiny v súčasnosti. V okolí porastu výstavby stavebného objektu SO 102 Križovatka Lehota - Napojenie cesty III/1674 nefiguruje žiaden zo stromov.

POL.ČÍS	KILOMETER	LOKALITA	KRAJ	OKRES	KAT.ÚZEMIE	BIOTOP	PLOCHA (m²)	PL.BIOT_E_NV (m²)
1	0.485 - 0.885	1	Nitriansky	Nitra	Lehota, Lužianky	X9, X4	10745.137	
2	1.155 - 1.205	2	Nitriansky	Nitra	Mlynárce, Kynek	X4	1032.726	
3	2.310 - 2.375	3	Nitriansky	Nitra	Kynek	X7	1202.147	
4	2.355 - 2.660	4	Nitriansky	Nitra	Kynek	X9	11200.553	
4	2.660 - 2.820	4a	Nitriansky	Nitra	Kynek	Ls2.1	5540.212	5540
5	4.130 - 4.205	5	Nitriansky	Nitra	Nitrall	X4	1006.740	
6	6.615 - 6.675	6	Nitriansky	Nitra	Nitra I	X3	831.067	
7	6.760 - 6.915	7	Nitriansky	Nitra	Nitra I	X7, X4	3287.502	
8	6.965 - 7.100	8	Nitriansky	Nitra	Nitra I, Horné Krškany	X7, X3	2689.487	
9	7.350 - 7.450	9	Nitriansky	Nitra	Horné Krškany	X7	2304.105	
10	7.700 - 7.985	10	Nitriansky	Nitra	Nitra I, Horné Krškany	X9, X4	7383.110	
11	8.015 - 8.720	11	Nitriansky	Nitra	Nitra I, Horné Krškany	X9	17977.800	
12	8.760 - 8.925	12	Nitriansky	Nitra	Nitra I, Horné Krškany	X7, X4	3834.892	
12	8.745 - 8.780	12a	Nitriansky	Nitra	Nitra I, Horné Krškany	Ls1.1	203.095	203
13	9.735 - 9.890	13	Nitriansky	Nitra	Chrenová	X7, X3	4972.378	
14	10.580 - 10.680	14	Nitriansky	Nitra	Veľké Janíkovce	X9	3229.614	
15	10.830 - 11.140	15	Nitriansky	Nitra	Veľké Janíkovce	X9	9130.841	
15	10.970 - 10.975	15a	Nitriansky	Nitra	Veľké Janíkovce	Lk10	90.349	90
16	12.255 - 12.430	16	Nitriansky	Nitra	Chrenová	X9	2699.386	
16	12.285 - 12.385	16a	Nitriansky	Nitra	Chrenová	Ls3.4	2078.662	2079
17	12.240 - 12.555	17	Nitriansky	Nitra	Chrenová	X7, X2	8268.840	

Legenda:

Pol.čís. -	číslo predselektovaného polygónu počas prípravy mapovania
Kilometer -	staničenie trasy
Lokalita -	označenie zmapovanej lokality biotopu
Kraj -	názov kraja, v ktorom sa lokalita nachádza
Okres -	názov okresu, v ktorom sa lokalita nachádza
Kat. územie -	názov katastrálneho územia, v ktorom sa lokalita nachádza
Biotop -	kód SK biotopu podľa interpretačného manuálu Katalóg biotopov Slovenska
Plocha (m²)	plocha lokality určená z GIS
Pl.biot_E_NV (m²)	plocha biotopu európskeho alebo národného významu zaokrúhlená na celé m²
Jedn.cena (Sk/m²)	spoločenská hodnota biotopu v Sk/m2 podľa Prílohy č. 1 vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z.
Spol.hodnota (Sk)	určená spoločenská hodnota pri zničení biotopu
Poznámka	údaj o lokalizácii na trase apod.

Tab.6 Zoznam biotopov dotknutých výstavbou

Na základe interpretačného manuálu Katalóg biotopov Slovenska, bol výrub stromov zrealizovaný v roku 2009 a spoločenská hodnota bola uhradená.

6.7 Chránené územia

Priamo v zábere navrhovanej stavby ani v kontaktnej zóne nie je žiadne chránené územie.

6.8 Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability predstavuje takú celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených systémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára predpoklady pre trvale udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu. Územie Nitrianskeho kraja má mimoriadne dôležitú polohu z hľadiska fungovania ÚSES. Je to styčné územie biogeografických provincií Carpaticum Occidentale, Eucarpaticum a Pannonicum. ÚSES Nitrianskeho kraja nadväzuje na Generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability (GNÚSES, 1992). Ten vyčlenil biocentrá a biokoridory vyššej úrovne – nadregionálneho, provincionálneho a biosférického významu. V okrese Nitra sú súčasné aj navrhované maloplošné chránené územia súčasťou navrhovaných biocentier a biokoridorov, ako aj nadregionálneho biokoridoru. V rámci CHKO Ponitrie sa nachádza biocentrum nadregionálneho významu, biokoridor nadregionálneho významu ako aj viacero biocentier a biokoridorov regionálneho významu.

6.9 Obyvateľstvo a osídlenie

Obec Lehota patrí k mladším obciam Nitrianskeho kraja - prvýkrát sa spomína v r. 1244 v spore zemanov z Aba Lehoty proti komesovi Andrejovi z Okoličnej. Obec Lehota sa rozprestiera pri rýchlostnej komunikácii R1, ktorá spája Nitru s Bratislavou. Od centra Nitry je vzdialená len 9 km. Geograficky je umiestnená na 48°18´49N, 17°58´27E. Táto poloha jej dáva výhodu pri rozrastaní sa. V súčasnosti zaznamenáva veľký príliv nových občanov. V roku 2012 mala obec 2183 obyvateľov, čo tvorí 1,4 % z počtu obyvateľov okresu Nitra. Týmto číslom sa zaradila medzi väčšie obce okresu Nitra. V obci je aj vysoká hustota obyvateľov na km2, ktorá v roku 2012 dosiahla198,00 obyvateľov na km2, čo je nad priemerom okresu Nitra.

Nitriansky kraj **Okres Nitra**

Poradové číslo obce	Obec, časť obce, základná sídelná jednotka (diel ZSJ)	Kód ZÚJ ČO ZSJ	Matričný úrad Matričný obvod	Výmera obce v ha	Obyvateľstvo trvalo bývajúce									Hospodáriace domácnosti	Obývané byty		
					spolu	ženy	v predproduktívnom veku (0 – 14)	v poproduktívnom veku (65+)	ekonomicky aktívne		pracujúce v sektore				spolu	v rodinných domoch	domy
									spolu	odchádzajúce za prácou	primárnom	sekundárnom	terciárnom				
a	b	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Lehota		**500453**	m	1100	**2090**	**1058**	**321**	**277**	**1039**	**844**	**49**	**358**	**585**	**659**	**602**	**561**	**576**
Lehota		2311420			2090	1058	321	277	1039	844	49	358	585	659	602	561	576

Tab.7 Uvedené údaje pochádzajú zo sčítania obyvateľov, domov a bytov v roku 2011

6.10 Kultúrno - historické hodnoty územia

Lehota leží cca 5 km západne od centra mesta Nitra. Lehota je samostatnou obcou s obytnou funkciou, s obmedzenými možnosťami zamestnanosti. Obec sa spomína v r. 1437 pod názvom Lehotha. Bola poddanskou obcou patriacou pod rôzne panstvá. V r. 1618 bola vyplienená Turkami. Koncom 18. storočia žilo v obci 634 obyvateľov, v r. 1900 ich počet stúpol na 1070. Lehota je typická poľnohospodárska obec, obyvatelia sa okrem toho zaoberali aj výrobou konopných výrobkov a vyšívaním. V súčasnosti plní obec obytnú funkciu so základnou vybavenosťou. V obci je vodovod (napojených cca 75 % obyvateľov), zavedený je plyn, pripravuje sa výstavba kanalizácie a ČOV (predpoklad v r. 2004). Obec Lehota nemá predpoklady na turistiku a cestovný ruch, počíta sa tu len so situovaním obslužných zariadení popri ceste I/51 (benzínová pumpa, motorest).

V obci Lehota sa nachádzajú významnejšie kultúrno-historické pamiatky :

- rímsko-katolícky barokovo-klasicistický kostol z r. 1755
- pomník padlých v 1. sv. vojne.
- kaplnka Panny Márie
- krypta nad Lehotou
- kaplnka sv. Urbanov

6.11 Rekreácia a cestovný ruch

Priamo v riešenom území sa významnejšie zariadenia rekreácie a cestovného ruchu nenachádzajú. V obci Lehota sú sústredené aj športovo a rekreačné zariadenia, ako futbalové ihrisko, cyklochodník. Najrozšírenejšou formou rekreácie miestnych obyvateľov je záhradkárčenie a pestovanie viniča, dorábania vína. Samotná obec má vlastný Vinohradnícky spolok. Taktiež v obci sa nachádza poľovnícke združenie, ktoré bolo založené v roku 1963. Ďalším plusom pre obec je aj ich vlastný Kynologický klub, založený v roku 1982, ako dobrovoľná organizácia.

6.12 Železničná doprava

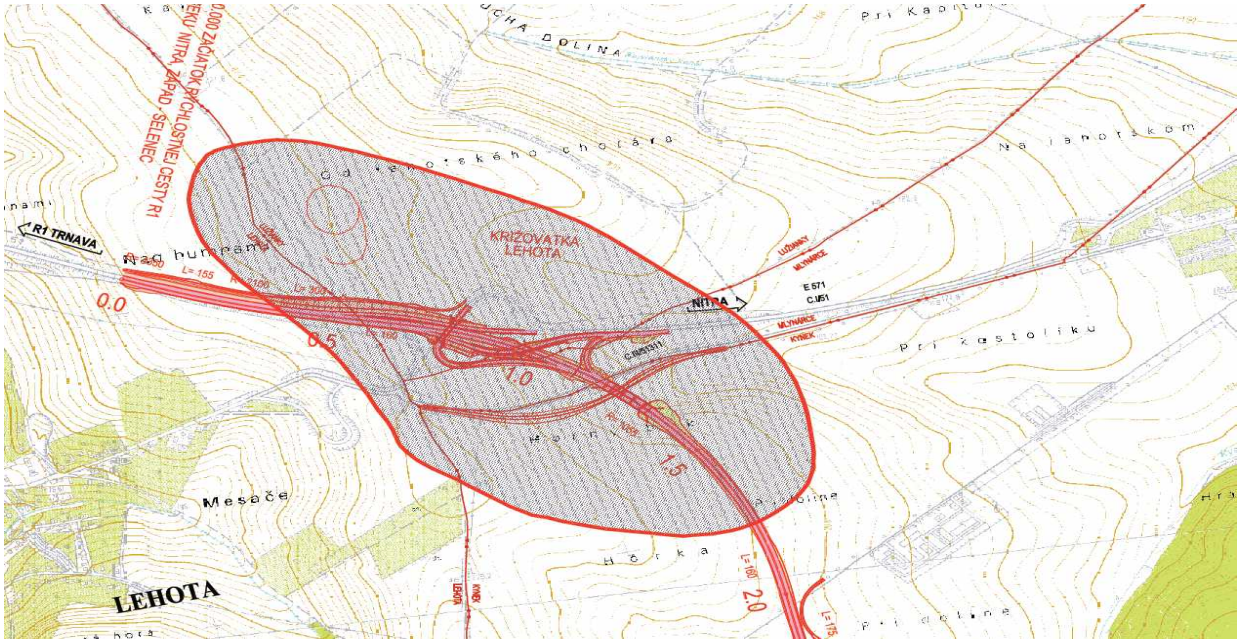
Do posudzovaného územia nezasahuje železničná trať.

6.13 Letecká doprava

V posudzovanom území nie je prevádzkovaná letecká doprava - nenachádzajú sa tu zariadenia leteckej dopravy

6.11 Archeologické náleziská a paleontologické náleziská

Archeologické náleziská



Obr.9 Situácia so zaznačeným miestom pre vykonanie archeologického prieskumu

Slovensko bolo odpradávna relatívne husto osídlené, a preto je pri budovaní každého cestného alebo diaľničného úseku veľmi dôležité zabezpečiť včasnú, kvalitnú záchranu a ochranu potenciálne narušených archeologických situácií. Základným východiskom pre spracovanie archeologického prieskumu je centrálna evidencia archeologických nálezísk na Slovensku v Archeologickom ústave SAV v Nitre, podrobné štúdium dostupnej literatúry v kombinácii s podrobným povrchovým archeologickým prieskumom. Doteraz všetky neboli zaevidované archeologické náleziská v okolí plánovanej výstavby.

Paleontologické náleziská



Obr.10 Mapa so zaznačenými lokality v ktorých sa na SR zdržiavali neandertálci - paleontologické náleziská

V sledovanom území neboli objavené paleontologické náleziská prípadne významné prírodné útvary.

6.12 Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Koncepčne je navrhovaný SO 102 Križovatka Lehota, ako súčasť stavby Rýchlostná cesta R1 Nitra, západ - Selenec v súlade s územným rozhodnutím č.:SP 6103/2008-017-Ing.Ki (právoplatnosť 06.05.2008)

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

1. Vplyvy na obyvateľstvo

Počet dotknutých obyvateľov

Počet obyvateľov ovplyvnených posudzovaným zámerom výstavby SO 102 Križovatka Lehota, závisí od vzdialenosti od obytných domov v intravilánoch obcí a mestských častí. Určujúcimi faktormi ovplyvnenia sú okrem vzdialenosti od plánovanej stavby aj lokalizácia (napr. v súvislosti so smerom prevládajúcich vetrov), reliéfové podmienky a technické riešenie. Nakoľko dotknuté obyvateľstvo je dostatočne vzdialené od plánovanej výstavby, nijako nebude eliminované bezprostrednými vplyvmi.

Zdravotné riziká

Navrhovanými zmenami sa neočakávajú negatívne vplyvy na zdravie obyvateľstva.

Vplyvy na kvalitu a pohodu života

Navrhovanými zmenami sa neočakávajú negatívne vplyvy na kvalitu a pohodu života obyvateľstva.

Sociálno - ekonomické vplyvy

Navrhovanými zmenami očakávame pozitívne vplyvy na sociálno-ekonomický stav obyvateľstva.

2. Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na horninové prostredie a reliéf možno vo všeobecnosti zaradiť :

- priame vplyvy - zásah do horninového prostredia a reliéfu ako priamy vplyv (rozsiahlejšie terénne úpravy počas výstavby - budovanie násypov)
- nepriame vplyvy - prípadné znečistenie horninového prostredia, vplyvy na geotechnické vlastnosti prostredia

Navrhovanými zmenami neočakávame negatívne vplyvy.

3. Vplyvy na klimatické pomery

Ovplyvnenie navrhovanými zmenami neočakávame zmenu mikrolimatických pomerov.

4. Vplyvy na ovzdušie

Stavba sa nachádza mimo zastavanú oblasť. Určité opatrenia je však potrebné dodržiavať počas výstavby, kedy sa očakáva najmä znečisťovanie ovzdušia vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií znečisťujúcich látok z dopravy - zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií predovšetkým dôsledným odprašovaním (zametaním, v prípade sucha kropením, odstraňovanie blata z plôch a pod.). Zvýšené množstvo exhalátov zo staveniskovej dopravy počas výstavby sa nedá eliminovať. Vyššie spomenutými organizačnými opatreniami a istými obmedzeniami sa dá dosiahnuť stav akceptovateľný obyvateľmi počas určitého časovo obmedzeného obdobia. Na vplyv kvality ovzdušia, ale výstavba nemá žiaden negatívny vplyv.

5. Vplyvy na vodné pomery

V úseku plánovanej výstavby sa nenachádzajú podzemné vody, takže sa neočakávajú nežiaduce vplyvy.

6. Vplyvy na pôdu

Opatrenia na ochranu pôdy spočívať v minimalizovaní záberov pre manipulačné pásy, stavebné dvory a dočasné depónie materiálov. Po ukončení výstavby sa dôsledne zrekultivujú všetky plochy dočasných záberov, stavebných dvorov a depónií.

7. Vplyvy na faunu a flóru a ich biotopy

Navrhovanými zmenami sa neočakávajú negatívne vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy.

8. Vplyvy na krajinu, začlenenie technického diela do krajiny

K opatreniam na zlepšenie estetického účinku smerového a výškového vedenia stavby a začlenenia technického diela do krajiny patria vegetačné úpravy na svahoch cesty.

9. Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Navrhovaná výstavba nezasahuje do ochranných území a pásiem.

10. Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Navrhovanými zmenami sa neočakávajú negatívne vplyvy na kultúrne a historické pamiatky.

11. Ochrana pred vznikom odpadov

Nakladanie s odpadmi počas výstavby, aj počas prevádzky bude riadené v zmysle stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa platných právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo.
Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva na stavbe bude:

- predchádzanie vzniku odpadov
- materiálové a energetické zhodnotenie odpadov
- environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov

Zmesový komunálny odpad bude odvážať a zneškodňovať separovaním firma, ktorá sa zaoberá takouto činnosťou v rámci daného územia. Environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov zabezpečí počas výstavby dodávateľ stavebných prác.
Odpady, ktoré vynikajú výstavbou a sú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR 284/2001, ktorou sa stanovuje kategorizácia odpadov a vydáva katalóg odpadov.

V zmysle tejto vyhlášky je možné vznikajúce odpady pri výstavbe rýchlostnej cesty zoradiť nasledovne:

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	**Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu**	**Pôvod odpadu**	**Kategória odpadu**
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	Výrub stromov a krovia	**O**
13 02 06	Syntetické motorové, prevodové a mazacie oleje	Stavenisková mechanizácia	**N**
13 07 02	Vykurovací olej a motorová nafta	Stavenisková mechanizácia	**N**
13 07 03	Benzín	Stavenisková mechanizácia	**N**
17 01 01	Betón	Demolácie	**O**
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako v 17 0301	Demolácie vozoviek	**O**
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	Demolácie	**O**
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	Materiál vozoviek	**O**
17 05 06	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 05	Výkopové práce	**O**
20 03 99	Komunálne odpady inak nešpecifikované	Komunálny odpad	**O**

Tab.8 Kategorizácia odpadov, ktoré vznikajú výstavbou

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	**Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu**	**Pôvod odpadu**	**Kategória odpadu**
20 03 99	Komunálne odpady inak nešpecifikované	Komunálny odpad	**O**

Tab.9 Kategorizácia odpadov vynikajúcich počas prevádzky križovatky

12. Komplexné zhodnotenie identifikovaných vplyvov na životné prostredie

Účelom výstavby SO102 Križovatka Lehota - Napojenie cesty III/1674 je v končenom riešení vybudovať prepojenie ako súčasť cestného ťahu R1, kde prispeje k zrýchleniu tranzitnej a

regionálnej dopravy, zlepšeniu dopravnej infraštruktúry, riešenie negatívnych dôsledkov vo vzťahu k obci Lehota a mestským častiam Kynek, Mlynárce a samotnej Nitre. Zvýšiť bezpečnosť premávky, dopravnú rýchlosť, znížiť nehodovosť, spotrebu pohonných hmôt, množstvá exhalátov a hladinu hluku.

Pozitívne vplyvy výstavby SO102 Križovatka Lehota - Napojenie cesty III/1674:

Regionálne pozitívne vplyvy

- zlepšenie kvalitatívnych parametrov medzinárodného tranzitného cestného ťahu v smere na BB
- úspora prepravného času, pohonných hmôt a celkových užívateľských nákladov
- zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, zníženie nehodovosti

Lokálne pozitívne vplyvy

- zlepšenie životného prostredia (zníženie intenzity dopravy na ceste III/1674 , zmiernenie hluku, čiastočne aj emisií)
- zlepšenie napojenia dotknutých obci na nadregionálnu sieť R1

Na základe podrobnej analýzy a hodnotenia všetkých známych skutočností vplývajúcich na posúdenie vplyvov zmeny navrhovanej činnosti stavby SO102 Križovatka Lehota - Napojenie cesty III/1674 so zohľadnením existujúcich podkladov a doplňujúcich prieskumov bolo realizované záverečné zhodnotenie., Môžeme konštatovať, že posudzované technické riešenie výstavby SO102 Križovatka Lehota - Napojenie cesty III/1674 je v daných prírodných a sociálnych podmienkach vhodné na realizáciu, spĺňa hlavný účel na realizáciu s prijateľnými vplyvmi na životné prostredie a bezpečnosť premávky a obyvateľstva.

Negatívne vplyvy výstavby SO102 Križovatka Lehota - Napojenie cesty III/1674 je možné vyjadriť v dvoch časových horizontoch :

Počas výstavby

- tvorba odpadov
- nepriaznivý vplyv stavebnej činnosti na obyvateľstvo prejavujúci sa obmedzeniami v premávke (dočasné riešenia)

Počas prevádzky

- neočakávajú sa

V. VŠEOBECNÉ ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona

Záverečné stanovisko z posúdenia navrhovanej činnosti „Rýchlostnej cesty R1 Nitra – Malanta“ bolo vydané MŽP SR dňa 12.1.2005 pod č. 3542/02-4.3, pre realizáciu odporučilo variant V4 vedený juhovýchodným obchvatom mesta Nitra. V odôvodnení záverečného stanoviska sa uvádza, že variant V4 vyhovuje koncepčným zámerom rozvoja daného regiónu, zlepšuje ekonomické ukazovatele dopravy v dopravnom uzle Nitra, eliminuje nepriaznivé vplyvy dopravy na životné prostredie, resp. obyvateľov mesta, je s súlade s vyššími stupňami územnoplánovacej dokumentácie – Koncepciou územného rozvoja Slovenska KURS 2001, ÚP VUC Nitrianskeho kraja a územným plánom mesta Nitra. Variant V4 je najvýhodnejší z hľadiska hodnotenia súboru najzávažnejších kritérií (nadregionálne a regionálne vzťahy, miestne dopravné vzťahy, kvalita dopravného riešenia, technická náročnosť výstavby, sociálne vplyvy a využitie územia na rozvoj) najväčšou mierou môže prispieť k zníženiu intenzity dopravy na hlavných mestských komunikáciách).

Zmenu navrhovanej činnosti možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje principiálnu zmenu riešenia. Vplyvy na obyvateľstvo a na prírodné prostredie môžeme v porovnaní s pôvodne posudzovaným rozsahom riešenia hodnotiť ako porovnateľné.

Stavba bude realizovaná na základe zmeny stavby pred dokončením. V nej budú premietnuté všetky podmienky realizácie tak, aby boli dodržané všetky platné legislatívne podmienky smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo.

2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe

Viď príloha č. 1 (Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti)

3. Odborné stanovisko orgánu ochrany prírody a krajiny podľa § 18 ods. 12

Nevyžaduje sa.

4. Stanovisko príslušného orgánu územného plánovania, či zmena navrhovanej činnosti je v súlade s platnými územnoplánovacími dokumentáciami platnými pre dané územie:

Príslušné územné konanie s územným rozhodnutím bolo vydané pod číslom : SP 6103/2008-07-Ing.Ki, dňa 08.04.2008 právoplatnosť nadobudlo 06.05.2008.

4. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

Viď príloha č. 5

VI. DÁTUM SPRACOVANIA

02.02.2015

VII. MENO A PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

Ing. Miroslav Stanko
ENTO, spol. s r.o. Košice
Jesenského 6, 040 11 Košice
Tel.:055/62 202 69
Mobil:0911 890 681Mail : stanko@entoke.sk

.....
podpis spracovateľa

VIII. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

.....
Ing. Martin Pekáček, konateľ
Granvia Construction, s.r.o.
Pri Trati 25/4, 821 06 Bratislava