Č.	Organizácia	Stanovisko č., dátum	Pripomienky		Reakcia
1.	**Slovenská inšpekcia životného prostredia, stále pracovisko Nitra**	6053-24033/2016 -Čás zo dňa 29.7.2016	1.	str. 77 - pre odpad 17 02 03 je nesprávne uvedená kategória odpadu, nejedná sa o odpad kategórie N, ale O	Pripomienka je správna a bude zohľadnená v ďalších stupňoch riešenia projektu, avšak nie je považovaná za významnú.
			2.	str. 77 – pre odpad kategórie 17 04 05 je uvedené, že sa jedná o Oceľ, ale podľa katalógu odpadov je správny názov tohto odpadu Železo a oceľ	Pripomienka je správna a bude zohľadnená v ďalších stupňoch riešenia projektu, avšak nie je považovaná za významnú.
			3.	str. 78 – omylom (preklepom pri odpade 16 02 13 pred koncom zátvorky zostalo číslo 2	Pripomienka je správna a bude zohľadnená v ďalších stupňoch riešenia projektu, avšak nie je považovaná za významnú.
			4.	str. 79 – pre odpad kategórie 16 06 01 je uvedené, že sa jedná o Olovené akumulátory, ale podľa katalógu odpadov je správny názov tohto odpadu Olovené batérie	Pripomienka je správna a bude zohľadnená v ďalších stupňoch riešenia projektu, avšak nie je považovaná za významnú.
			5.	str. 98 – nesprávne sa uvádza, že Mesto Nitra a jeho okolie nepatrí medzi oblasti riadenia kvality ovzdušia v zmysle Zákona o ovzduší – územie mesta Nitra patrí medzi oblasti riadenia kvality ovzdušia	Pripomienka je správna a bude zohľadnená v ďalších stupňoch riešenia projektu, avšak nie je považovaná za významnú, nakoľko je braná do úvahy v dodatku k imisno-prenosovému posúdeniu stavby Automotive Nitra Project 2, ktorý tvorí prílohu Správy o hodnotení
			6.	str. 174 – v rámci organizačných a prevádzkových dokumentov doplniť aj, že bude vypracovaný Súbor technicko-prevádzkových parametrov a technicko-organizačných opatrení	Pripomienka je relevantná a bude zohľadnená v ďalších stupňoch povoľovania stavby.
			7.	str. 202 – Príloha 1 k Dodatku k Imisno prenosovému posudku – uvedené je v angličtine, treba to preložiť a doplniť v úradnom jazyku	Pripomienka je relevantná a bude zohľadnená v ďalších stupňoch povoľovania stavby.
			8.	str. 392 – v bode 5. je, že sa opraví, že sa jedná o oblasť riadenia kvality ovzdušia, napriek tomu to v správe nie je opravené	Pripomienka je správna, ale nie je považovaná za významnú, nakoľko je braná do úvahy v dodatku k imisno-prenosovému posúdeniu stavby Automotive Nitra Project 2, ktorý tvorí prílohu Správy o hodnotení
2.	**Roman Cerulík**	10.8.2016	**Úvod**	Dňa 11.7. zverejnilo mesto Nitra informáciu, že verejnosť môže doručiť svoje písomné stanovisko k správe o hodnotení do 10.8.. Tu však považujem za podstatné uviesť, že v zmysle § 34 ods. 1 Zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v účinnom znení je dotknutá obec povinná informovať nielen o doručení správy o hodnotení činnosti, ale je povinná zároveň aj zverejniť všeobecné zrozumiteľné záverečné zhrnutie a to počas 30 dní na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle, k čomu v tomto prípade nedošlo, a to ani v prípade mesta Nitra a ani u ostatných dotknutých obcí, čo je zrejmým nerešpektovaním spomínanej zákonnej normy. Z hľadiska vytknutia evidentných pochybení uvádzam, že v pomerne dôsledne vypracovaných vizualizáciách jednotlivých objektov nebol zakreslený navrhovaný komín, v počítanej výške 33m, čo v konečnom dôsledku pôsobilo do veľkej miery klamlivo pre pozorovateľa (občana/obyvateľa), ktorý sa s predmetnou správou detailne	Dotknuté obce pochybili a nezverejnili všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie. Toto pochybenie bolo napravené opakovaním zverejnenia Správy o hodnotení, ako aj všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia spolu s oznámením o možnosti pripomienkovania Správy o hodnotení navrhovanej činnosti po dobu 30 dní, vrátane uskutočnenia spoločného verejného prerokovania v Nitre dňa 19.9.2016, čím boli dotknutí obyvatelia informovaní správne. K tomuto vyhláseniu neboli vypracované žiadne špecifické spôsoby riešenia. Spôsoby riešenia sú vypracované pre konkrétne pripomienky, uvedené nižšie.

				neoboznamoval a v rámci svojho záujmu sa oboznámil hlavne s vizualizáciami. Týmto považujem, že došlo k výraznej degradácii relevantných informácií určených pre verejnosť, čoho dôsledkom do veľkej miery objektívne mohla byť aj výrazne nízka účasť, keď v zápisnici z verejného prerokovania je počet účastníkov zo strany verejnosti uvedný číslom 10. Pri procese spracovania zámeru spracovateľ a ani navrhovateľ (užívateľ) so mnou nekomunikoval svoje zámery, ktorými sú dotknuté aj pozemky v mojom vlastníctve (o výmere 14,9 ha priamo a ďalšie pozemky v kontaktnom území nepriamo cca 7,2 ha a 6,4 ha, teda spolu 28,5 ha) pričom jedna z prístupových trás k závodu Automotive je po ceste I/64 a táto je z časti umiestnená na mojich pozemkoch. Možným vytvorením 4-pruhovej komunikácie slúžiacej investícii Automotive Nitra Project a prechádzajúcej územím plánovaným ÚPNO Nitra na vybavenosť a bývanie, o ktorejnemám dosiaľ vedomosť, nepoznám jej technické riešenie, ale hlavne jej vytvorením môže prísť k znemožneniu prístupu na moje ale aj okolité pozemky, pričom tento prístup bol riešený už pred 5- timi rokmi postupným riešením s kruhovým objazdom vrátane rozšírenia. dvojpruhovej cesty I. triedy I/64, na ktorú bolo vydané územné rozhodnutie na rozšírenie na **širšiu dvojpruhovú cestu.** V tomto smere ako veľmi podstatnú skutočnosť zdôrazňujem a dôrazne vytýkam, že v správe o hodnotení je počítané s nejasným dopravným riešením keď podľa obr. 5-2 prílohy č. 5 je zaznačená časť komunikácie I/64 ako štvorpruhová cca po časť pod Lupkou a zbytok komunikácie k pripojeniu ku komunikácii R1A sa podľa uvedeného obrázku javí ako dvojpruhová komunikácia. Je teda evidentné, že celá táto dopravná situácia je evidentne nesprávne riešená, na čo už od začiatku procesu opakovane upozorňujeme, nebolo mi v tomto ohľade v rámci žiadneho procesu oznámené žiadne relevantné riešenie a teda javí sa, že komplexné riešenie, je v tomto prípade ponechávané na Slovenskú správu ciest, čo je však zákonne neprípustné, keďže tieto otázky musia byť komplexne zodpovedané, resp. vyriešené práve v predmetnej správe o hodnotení. V zámere plánovaným hlavným prístupom zamestnancov pre závod Automotive 4800 prejazdov osobných automobilov za deň a 150 prejazdov autobusov za deň po ceste I/64 – R1A by mohol byť úplne znemožnený prístup z cesty I/64 na moje a okolité pozemky a následne aj využitie tohto územia podľa platného územného plánu, t.j. vybavenosť a bývanie. Uvedenou činnosťou závodu Automotive pri takmto riešení hlavného prístupu osobnej a automobilovej dopravy do závodu mi hrozí závažná újma spočívajúca v znehodnotení mojich nehnuteľností, ktoré som od roku 2002 postupne zhodnocoval tak, že v súčasnej dobe sú v územnom pláne Mesta Nitra funkčne určené pre občiansku vybavenosť a vybavenosť doplnkovo bývanie do 6 NP a pri výmere 14 ha je možnosť zhodnotenia investície s výnosom 27,08%. Správa o hodnotení podrobne zohľadňuje vplyvy na životné prostredie v lokalite Zobor – Šindolka, ktorá je obytným územím, či už zastavaným alebo plánovaným, nenavrhuje variantné riešenie dopravného prístupu osobnej a autobusovej dopravy pre závod Automotive tak, aby minimalizovali vplyvy na životné prostredie pre obytnú zónu Zobor	

				– Šindolka, pričom pred vypracovaním zámeru a dokonca ani samotnej správy o hodnotení neboli zrealizované merania emisií a hluku (neovplyvnené už dopravou súvisiacou s realizáciou už prebiehajúcej výstavby) v tomto dotknutom území, ktoré by boli relevantným východiskovým údajom pred realizovaním činnosti a slúžiacim na posúdenie ako porovnávajúci referenčný údaj pre výpočet relevantných hodnôt uvádzaných v správe. Z tohto pohľadu sa samotná správa javí do značnej miery ako nepreskúmateľná. V tejto súvislosti dávam do pozornosti stanovisko a žiadosť vlastníkov pozemkov v kat. úz. Zobor začlenených alebo priľahlých k stavbe „Vybudovanie strategického parku“ zo dňa 10.9.2015 (jedná sa o vlastníkov v celkovej výmere cca 65 ha vrátane mojich pozemkov) doručené aj dňa 18.9.2015 Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, Viktorovi Stromčekovi, štátnemu tajomníkovi MDVaRR SR a splnomocnencovi vlády pre prípravu a realizáciu strategických parkov (tiež doručené MH Invest s.r.o.; Mestu Nitra, k rukám primátora mesta; výboru mestskej časti Zobor, k rukám predsedníčky Renáty Kolenčíkovej a tiež Slovenskej správe ciest). Aj na základe vyššie uvedeného **n e s ú h l a s í m** s takto riešeným zámerom keď v zmysle **§ 3 písm. a) Zákona** „vplyv na životné prostredie je akýkoľvek **priamy alebo nepriamy vplyv na životné prostredie** vrátane vplyvu **na zdravie ľudí**, flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, **ovzdušie**, vodu, krajinu, prírodné lokality, **hmotný majetok**, kultúrne dedičstvo **a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi.**“ Zo zámeru „Automotive Nitra Project – Fáza 2", konkrétne hneď z jeho názvu (... *„Fáza 2"),* ako aj z obsahu zámeru sa javí, že tento „nový" zámer vychádza resp. má mať základ v pôvodnom zámere označenom ako „Automotive Nitra Project" (ďalej aj ako „prvý zámer"). Toto je však veľmi zmätočná situácia nakoľko v prípade prvého zámeru bol navrhovateľom a rovnako tak aj užívateľom uvádzaný subjekt Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu so sídlom Trnavská cesta 100, Bratislava. V zámere, ktorý mal byť predmetom tohto konania a ktorý, ako som už uviedol, má údajne ako fáza 2 nadväzovať na prvý zámer, je však už navrhovateľom a užívateľom úplne iný subjekt, a to spoločnosť Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. so sídlom Vysoká 2/B, Bratislava. Taktiež je potrebné poukázať na to, že navrhovaná činnosť podľa prvého zámeru z hľadiska Zákona č. 24/2006 Z.z. bola len predmetom zisťovacieho konania o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, pričom o tomto prvom zámere bolo rozhodnuté, že navrhovaná činnosť „Automotive Nitra Project" sa podľa § 29 zákona nebude posudzovať (je evidentné, že takýto postup bol zrejmým porušením zákona tak ako to vyplýva z mnou podanej žaloby o preskúmanie zákonnosti právoplatného rozhodnutia Okresného úradu Nitra č. OU-NR-OOP4-2015/045777 zo dňa 14.12.2015; dôvodnosť mojej argumentácie o zákonnej nevyhnutnosti posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je nakoniec potvrdzované aj v IV. 11. zámeru Automotive Nitra Project Fáza 2, v ktorej je uvádzané, že pokiaľ by sa navrhovaná činnost rozšírenie projektu nerealizovala, t.j.	

				pokiaľ by sa realizovala len činnosť podľa prvého zámeru zostali by kapacity závodu Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. s nevyužitým potenciálom technológie a infraštruktúry, bez prevádzky lakovne, s nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou – poddimenzované parkoviská). V týchto súvislostiach nie je zrejmé ako sa vlastne má nahliadať na prvý zámer keď súčasný zámer Automotive Nitra Project Fáza 2 (ďalej aj ako „súčasný zámer") predkladaný spoločnosťou Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. sa „tvári" ako rozšírenie prvého zámeru avšak prvý zámer bol predložený úplne iným subjektom ako navrhovatel'om a zároveň užívateľom (k tomuto musím uviesť aj fakt, že je vôbec otázne či vôbec subjekt SARIO mohol takýto návrh podať, keďže v zmysle §3 písm. g) zákona môže byť navrhovateľom len osoba, ktorá má záujem realizovať navrhovanú činnosť a už aj s ohľadom na súčasný zámer, ktorého navrhovateľom je Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o., je evidentné, že SARIO nie je osobou, ktorá má záujem realizovať navrhovanú činnosť) a na druhej strane v súčasnom zámere sa de facto konštatuje (viď. ako som už uvádzal v IV. 11. Posúdenie očakávaného vývoja územia ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala), že projekt by k navrhovanej činnosti bol nedostatočný a poddimenzovaný. Tieto okolnosti sú tak podstatného charakteru, že je nutné sa s nimi vysporiadať, a to najmä s ohľadom na fakt, že schválenie prvého zámeru a rozhodnutie o tom, že navrhovaná činnosť sa podľa § 29 zákona nebude posudzovať, malo určité procesné dôsledky, keďže pokiaľ by sa navrhovaná činnosť v rámci daného projektu od začiatku posudzovala z hľadiska vplyvov na životné prostredie v zmysle § 18 ods. 1 písm. a) zákona, nepochybne by sa výsledky a závery z tohto procesu museli prejaviť vo viacerých stavebných konaniach a na základe nich vydaných stavebných rozhodnutiach, ktoré k dnešnému dňu už prebehli, resp. stavebné rozhodnutia boli vydané, čo sa práve v dôsledku neposudzovania vplyvov neudialo. Uvedené skutočnosti sú natoľko závažného charakteru, že nie je možné ich prehliadnuť a náležitým spôsobom sa s nimi nevysporiadať. Pokiaľ by sa tak neudialo, jednalo by sa o evidentne zmätočný a nezákonný postup, ktorého dôsledky by zrejme zasahovali až do porušenia jednotlivých článkov ústavy upravujúcich základné práva a slobody. V tomto kontexte poukazujem najmä na nasledovné ústavné normy: podľa čl. 12 ods. 1 *„Ľudia sú slobodní a rovní v dôstojnosti* ***i v právach.*** *Základné práva a slobody sú neodňateľné, nescudziteľné, nepremlčateľné a nezrušiteľné.“* podľa čl. 12 ods. 2 *„ Základné práva a slobody sa zaručujú na území Slovenskej republiky všetkým bez ohľadu na pohlavie, rasu, farbu pleti, jazyk, vieru a náboženstvo, politické, či iné zmýšľanie, národný alebo sociálny pôvod, príslušnosť k národnosti alebo etnickej skupine,* ***majetok,*** *rod alebo iné postavenie. Nikoho* ***nemožno*** *z týchto dôvodov* ***poškodzovat',*** *zvýhodňovať alebo znevýhodňovať'."* podľa čl. 12 ods. 4 *„ Nikomu nesmie byť spôsobená ujma na právach pre to, že*	

				uplatňuje svoje základné práva a slobody.“ podľa čl. 13 ods. l písm. a) ústavy *„Povinnosti možno ukladať zákonom alebo na základe zákona, v jeho medziach a* ***pri zachovaní základných práv a slobôd."*** podľa čl. 20 ods. 1 ústavy *„Každý má právo vlastniť majetok. Vlastnícke právo* ***všetkých vlastníkov má rovnaký zákonný obsah a ochranu.*** *Majetok nadobudnutý v rozpore správnym poriadkom ochranu nepožíva. Dedenie sa zaručuje.“* podľa čl. 26 ods. 1 *„ Sloboda prejavu a právo na* ***informácie sú zaručené.***" podľa čl. 35 ods. 1 ústavy *„Každý má právo na slobodnú voľbu povolania a prípravu naň, ako aj* ***právo podnikať*** *a uskutočňovať inú zárobkovú činnosť:*" podľa čl. 44 ods. 1 ústavy *„****Každý má právo na priaznivé životné prostredie.*** " podľa čl. 44 ods. 3 ústavy *„Nikto nesmie nad mieru ustanovenú zákonom ohrozovať ani poškodzovať životné prostredie, prírodné zdroje a kultúrne pamiatky.* " podľa čl. 45 ústavy *„Každý má* ***právo na včasné a úplné informácie o stave životného prostredia*** *a o príčinách a následkoch tohto stavu.* " podľa čl. 46 ods. 1 ústavy *„ Každý sa môže domáhať zákonom ustanoveným postupom* ***svojho práva*** *na nezávislom a nestrannom súde a v prípadoch ustanovených zákonom* ***na inom orgáne Slovenskej republiky.*** " S ohľadom na citované články ústavy, v kontexte vyššie uvedených skutočností je zrejmé, že pokiaľ sa neustáli vzťah medzi prvým a súčasným zámerom a orgán, ktorý je príslušný na schvaľovanie zámeru sa s týmto náležite nevysporiada, dôjde či už priamo alebo nepriamo k porušeniu jednotlivých uvádzaných základných práv, keďže pôjde o zrejme nezákm1ný postup, ktorý sa bude negatívne dotýkať životného prostredia a jednotlivých ďalších základných práv a slobôd, ako je právo vlastniť majetok z hľadiska všetkých jeho oprávnení (bez obmedzenia držať, užívať, disponovať) a taktiež práva domáhať sa zákonom ustanoveným postupom svojho práva v inom (správnom) orgáne Slovenskej republiky. Na základe už horeuvedeného oznámenia Mesta Nitry podávam v stanovenej lehote ako účastník konania, okrem už vyššie uvedených skutočností aj tieto **podstatné námietky a pripomienky:**	
			1.	K Tab U1 Prehľad splnenia jednotlivých bodov Rozsahu hodnotenia: ***2.2.13 Spodrobniť posúdenie navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou*** ***Ako aj k mojej pripomienky č. 5 na str. 33 prílohy 14 Vyhodnotenie stanovísk k zámeru a k rozsahu určeného hodnotenia*** + rozsiahly sprievodný text a dôvodenie p. Cerulíka	Podľa územného plánu mesta Nitry/UPNI schváleným Mestským zastupiteľstvom v Nitre, uznesením č.169/03 - MZ zo dňa 22.5.2003 v znení neskorších zmien a doplnkov č. 1 až 5 a Všeobecne záväzného nariadenia mesta Nitry č.3/2003 zo dňa 22.5.2003 v znení neskorších dodatkov č. 1 až 5, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Územného plánu mesta Nitry je predmetný zámer v súlade s funkčným využitím a priestorovým usporiadaním územia. Mesto Nitra potvrdilo súlad zámeru navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – fáza 2“ s funkčným využitím a priestorovým usporiadaním územia v stanovisku č. UHA 6357-1/2016 zo dňa 28.6.2016. Taktiež Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja v rámci stanoviska č. ČZ-

					7576/2016, ČS-4137/2016 zo dňa 19.04.2016 a č. ČZ-15033/2016, ČS-4137/2016 zo dňa 13.07.2016, nevzniesol pripomienky k Zámeru navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2“ so schváleným Územným plánom regiónu Nitrianskeho kraja vrátane jeho zmien a doplnkov. Máme za to, že záväzná textová časť územného plánu mesta nestanovuje podmienku spracovať územný plán na úrovni zóny pre územie Priemyselného parku. Na základe uvedených údajov možno konštatovať, že posudzovaná činnosť je plne v súlade s platným územným plánom mesta ako aj s funkčným využitím a priestorovým usporiadaním územia.
			2.	Aký je vzťah medzi Zámerom Automotive Nitra Project a Automotive Nitra Project Fázou 2?	Pre obchodný koncept bol vypracovaný zámer „Automotive Nitra Project“, ktorý bol predložený na Okresnom úrade v Nitre, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia. Zámer bol pripravený pre oblasť výstavby vo vlastníctve MHI a obsahoval základné prieskumy, ktorých cieľom bolo pochopiť podmienky a charakteristiky lokality, a popisoval potenciálne vplyvy na životné prostredie na základe všeobecného modelového automobilového závodu a výrobného procesu. Uvedené návrhy a výstupy boli založené na všeobecných predpokladoch pre generických investorov v automobilovom priemysle. Pre predmetný Zámer navrhovanej činnosti bolo Okresným úradom v Nitre, odborom starostlivosti o životné prostredie, oddelením ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia dňa 8. októbra 2015 vydané rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. OU-NR-OSZP3-2015/031851-017-F36, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 28. decembra 2015. Okresný úrad v Nitre zhromaždil pripomienky k uvedenému zámeru a výsledný súbor požiadaviek bol taktiež zapracovaný do štúdií a opatrení pre toto posudzovanie vplyvov na životné prostredie. Zámer „Automotive Nitra Project - Fáza 2“ bol pripravený s cieľom prezentovať potenciálne vplyvy už konkrétneho závodu Jaguar Land Rover na životné prostredie na základe plánovaných návrhových parametrov, činností, výmery konkrétneho závodu a počítal tiež s parkoviskom nákladných vozidiel a verejnými parkovacími plochami
			3.	Pokiaľ Fáza 2 má byť nejakou nadstavbou, resp. rozšírením navrhovanej činnosti v zmysle prvotného zámeru, pýtam sa ako v prípade tohto zámeru bola naplnená právna norma § 3 písm. g) Zákona č. 24/2006 Z.z., podľa ktorého navrhovateľom je fyzická alebo právnická osoba, ktorá má záujem realizovať navrhovanú činnosť, keď v	Dotknuté ustanovenie zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, stanovuje, že *navrhovateľ je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá má záujem realizovať navrhovanú činnosť alebo*

				tomto prípade navrhovateľom bol subjekt SARIO?	*jej zmenu* vyžadujúcu si povolenie. V prípade agentúry SARIO, ktorá zastupuje štát v súlade s jeho strategickými a ekonomickými záujmami, je táto podmienka naplnená a obdobne sa v minulosti realizovali aj iné strategické investície (KIA MOTORS, apod.).
			4.	Pokiaľ obidva zámery medzi sebou úzko súvisia v tom význame, že Automotive Nitra Project Fáza 2 má len do určitej miery rozširovať pôvodne navrhovanú činnosť v zmysle pôvodného zámeru, z akého dôvodu je v tomto aktuálnom zámere tak výrazná disproporcia v súvislosti s počtom parkovacích stojísk, ak vstupné údaje určujúce toto kritérium (počet zamestnancov) v jednom aj v druhom dokumente boli rovnaké, to znamená pri Automotive Nitra Project pri rovnakých vstupných údajoch (str. 61) **440 parkovacích miest** a Automotive Nitra Project – Fáza 2 (str.127) kde jenavrhovateľ Jaguar Land Rover **4 130 parkovacích miest???**	Pôvodný zámer „Automotive Nitra Project“ bol pripravovaný pre generických investorov Strategického parku bez podrobnejších znalostí o budúcich užívateľoch. Z tohoto dôvodu boli použité modelové informácie z podobných projektov, ako napr. pomer osobnej a hromadnej dopravy pre zamestnancov. Na základe toho bol posúdený predpokladaný dopad Strategického parku na životné prostredie (k tomuto viď aj odpoveď uvedenú v bode 2 vyššie). Zámer „Automotive Nitra Project - Fáza 2“ už reflektuje konkrétne informácie o závode Jaguar Land Rover (ako aj informácie o ostatných prevádzkovateľoch, ktoré boli dostupné pre posúdenie kumulatívnych vplyvov) a došpecifikováva vstupné údaje a tým aj hodnotenie vplyvov na životné prostredie. Zároveň reflektuje aj požiadavky ďalších investorov využívať verejné parkovisko v Strategickom parku.
			5.	Vzhľadom na to, že sa navrhovateľ odvoláva na pojem Strategický park Nitra, bol dodržaný zákonný postup v súvislosti s vyčlenením Strategického parku Nitra ohľadom posudzovania vplyvov na životné prostredie, v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z., prílohy č.8 „zoznam navrhovaných činností č.9" pod položkou č. 15 ? Podľa môjho názoru **nebol.**	Ako sa aj uvádza na viacerých miestach zámeru „Automotive Nitra Project - Fáza 2“, tak Strategický park Nitra je budovaný v nadväznosti na existujúci a posúdený Priemyselný park Nitra – Sever (rozhodnutie Číslo 1423/05-1.6/tč zo dňa 15.8.2005). Posúdenie (strategického parku) bolo vykonané ako súčasť zámeru „Automotive Nitra Project – Fáza 2“. Strategický park a s ním súvisiace aktivity už boli reflektované v zámere „Automotive Nitra Project“, navrhovateľom ktorého bola agentúra SARIO a odkaz na tento zámer bol opakovane uvádzaný v zámere „Automotive Nitra Project – Fáza 2“.
			6.	Podľa toho ako je uvedené zo strany navrhovateľa v zámere na str. 163, ohľadom toho že ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala (t.j. rozšírenie o lakovňu a parkovacie miesta) pýtam, sa, či pokiaľ by nedošlo k realizácii tejto navrhovanej činnosti (rozšírenie projektu), mohla by byť teda vlastne realizovaná činnosť v zmysle zámeru Automotive Nitra Project podaného zo strany subjektu Sarío? (pričom navrhovateľ sám uvádza, že tam nie je prevádzka lakovňa a sú poddimenzované parkoviská) - ako vlastne by mohla pôvodná navrhovaná činnosť teda podľa návrhu Sario reálne ako závod fungovať ? Podľa vyjadrenia prevádzkového riaditeľa Jaguar Land Rover	Detto ako reakcia k pripomienke č.2.2. + Z hľadiska citovaného konštatovania vytrhnutého z kontextu zámeru a to, že „ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala, t.j. pokiaľ by sa realizovala len činnosť podľa prvého zámeru „Automotive Nitra Project“, zostali by kapacity závodu Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. s nevyužitým potenciálom technológie a infraštruktúry, bez prevádzky lakovne, s nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou - poddimenzované parkoviská“ dopĺňame ešte nasledovné:

				Alexandra Wortberga len v teoretickej rovine, pričom fabrika na výrobu áut bez lakovne a s poddimenzovanými parkovacími stojiskami **nedáva zmysel.** S týmto jeho názorom priamo na verejnom prerokovaní v Nitre 26.7.2016 sa plne stotožňujem, pretože to hovorím od samotného začiatku, že posudzovať činnosť Automotive bez lakovne, bez dostatočnej kapacity parkovacích miest a dopravného napojenia nedáva zmysel a presne toto navrhlo Sario v prvom zámere, ktorý skončil v zisťovacom konaní a údajne nebolo potrebné povinné hodnotenie. Zopakujem, že takýto nezmysel nemohol skončiť inak ako podaním mojej žaloby proti neposudzovaniuvplyvov na životné prostredie na Krajskom súde v Nitre. Keďže však táto fabrika takto fungovať bez lakovne, dopravného napojenia a dostatočného množstva parkovacích miest prakticky nemôže a bol podaný návrh zámeru spoločnosťou Jaguar Land Rover v apríli 2016, ktorý má rozširovať pôvodný zámer podaný Sariom, je treba konštatovať, že je to **zmena** a pri takto podstatnej zmene je treba začať **odznova.** To znamená, že nie je možné už na prvý zámer skončený v zisťovacom konaní podaný spoločnosťou Sario relevantne nahliadať a **už vôbec nie sa naň odvolávať a vychádzať z neho,** resp. z vyjadrenia predmetného rozhodnutia Okresného úradu Nitra, ktorý rozhodol, že nie je potrebné povinné hodnotenie a už **v žiadnom prípade oznamovať začatia stavebných konaní, vydávať stavebné povolenia, prípadne kolaudačné rozhodnutia.** Na dôvažok citujem z predmetného rozhodnutia Okresného úradu, odbor opravných prostriedkov číslo spisu: OU-NR-OOP4-2015/045777. Odvolací orgán konštatuje, že úlohou prvostupňového správneho orgánu nebolo a ani nie je prepočítavať predložené údaje. Správny orgán má vychádzať z predložených podkladov a čísel. V prípade, že navrhovateľ tieto čísla (a vo všeobecnosti akékoľvek údaje) úmyselne poddimenzoval alebo nesprávne vypočítal, táto chyba, sa preukáže pri ďalšom konaní. Z uvedeného teda vyplýva, že ak sa pri stavebnom konaní preukáže potreba zvýšenia parkovacích miest z terajších . vykazovaných 440, bude navrhovateľ musieť zabezpečiť súlad podľa § 38 ods. 1 zákona o posudzovaní, resp. v prípade presiahnutia počtu parkovacích miest nad 500 bude musieť požiadať MŽP SR o vykonanie povinného hodnotenia. **Dôkladne o zmene navrhovanej činnosti** (čiže aj navrhovanej činnosti, ktorá bola skončená v zisťovacom konaní, ktorú vtedy nebolo treba povinne hodnotiť) **pojednáva Zákon 24/2006 Z.z.,** čo predpokladám samozrejme **navrhovateľ, ako aj príslušný orgán, dôverne poznajú.**	Každé územie má svoj potenciál a má svoje limity. Nevyužitie potenciálu územia nutne neznamená nefunkčnosť predloženého zámeru. Avšak, ak to z hľadiska vplyvov na životné prostredie územie dovoľuje, môže byť tento potenciál využitý a práve toto je predmetom predkladaného zámeru a Správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project - Fáza 2“.
			7.	X. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie, str. 185 „Najvýznamnejším identifikovaným negatívnym vplyvom, vzhľadom na možné dopady na životné prostredie je nesporne mierne zvýšená hustota dopravy a s tým súvisiace emisie z mobilných zdrojov v okolí navrhovanej činnosti – konštatovanie samotného spracovateľa návrhu, s ktorým sa v tejto časti dá stotožniť, pričom od začiatku procesu upozorňujem na nedostatočné posúdenie vplyvov na životné	Na základe pripomienok verejnosti boli doplnené v rámci Správy o hodnotení viaceré štúdie, posudky či merania, pričom ani jedna z nich nepreukázala významný negatívny vplyv na dotknuté ani širšie územie, ktorého súčasťou je aj obytné územie Nitra Zobor, Šindolka. To, že nie je explicitne spomenutá práve táto časť územia neznamená, že z hľadiska hluku a emisií nebola zahrnutá do posudzovania navrhovanej činnosti.

				prostredie, hlavne v obytnom území Nitra Zobor Šindolka, či už z hľadiska hluku, emisií, ale aj dopravného napojenia a sprístupnenia okolitých pozemkov a ulíc Prvosienkova a Drážovská, ktoré sa nachádzajú v obytnej zóne, alebo územným plánom určenej ako obytnázóna.	Územie Nitra Zobor, Šindolka bolo brané do úvahy ako v posúdení hlukovej záťaže - doplnok, tak aj v dodatku k imisno-prenosovému posúdeniu stavby, ktoré tvoria prílohu Správy o hodnotení.
			8.	(Vzhľadom k tomu, že prerokovanú správu som podrobne študoval), nech navrhovateľ vysvetlí, prečo v oddiele III., bod 7 Vplyvy na krajinu, str.157, sú obrázok C37 a C38 zhodné, pričom obrázok C38 má zobrazovať vizualizáciu závodu Jaguar, pohľad od mestskej časti a prečo na uvedených obrázkoch je zobrazená fáza 1, keď ako taká neexistuje a zároveň na vizualizácii nie je zobrazený cca 33 m vysoký komín výhrevne. Na verejnom prerokovaní navrhovateľ mi dal za pravdu, že na grafickej vizualizácii **33m vysoký komín nie je !!!** Tak ako som o tom opisoval už v bode 1, je to voči aj verejnosti nesmierne veľká závada, ktorá môže mať znaky zavádzania verejnosti.	Pripomienka je relevantná a bude zohľadnená v ďalších stupňoch povoľovania stavby. Pre potreby informovania dotknutej verejnosti, navrhovateľ zabezpečil prezentáciu predmetných doplnených vizualizácii na verejnom prerokovaní vo Veľkej sále Obecného Úradu, Rastislavova 266, 95141 Lužianky dňa 28.07.2016 o 17.00hod ako aj na Verejnom prerokovaní vo Veľkej zasadačke č. 118, 1. poschodie Mestského úradu Nitra, Štefánikova 60, 19.09.2016 o 16:00. V oboch odborných technických správach, v posúdení hlukovej záťaže - doplnok, ako aj v dodatku k imisno-prenosovému posúdeniu stavby bolo uvažované s výškou komína 33m a posúdenie hlukovej záťaže zároveň v obrázku obsahuje aj pozíciu a vizualizáciu komína. Preto to nie je považované za významné opomenutie.
			9.	V oddiele III., bod 8 Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma, na str. 164je konštatované, že zvýšenie zaťaženia na cestnej komunikácii I/64 na prírodnú rezerváciu Lupka bude minimálny, pričom v predchádzajúcej vete je zdôvodnenie, že „zároveň nie je možné posúdenie prípadných zmien, ktoré nastanú nahradením dvojpruhovej komunikácie za štvorpruhovú, nakoľko nie sú známe informácie o vplyve existujúcej dvojpruhovej komunikácie na prírodnú rezerváciu Lupka". Tu len opakujem, že Lupka je štátna prírodná rezervácia spadajúca do kategórie so 4.stupňom ochrany !	Pre účely posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti na PR Lupka bol spracovaný Štátnou ochranou prírody Posudok ŠOP SR – PR Lupka, ktorý tvorí prílohu č. 13 správy o hodnotení. Štúdia uvádza aj konkrétne technické opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti pričom možno konštatovať, že vplyv navrhovanej činnosti a zvýšenie zaťaženia na cestnej komunikácii I/64 na PR Lupka po realizácii technických opatrení hodnotiť ako minimálny, resp. dokonca ako pozitívny, keďže budú zrealizované technické opatrenia pre minimalizáciu negatívnych vplyvov ktoré v súčasnosti na uvedenej komunikácii chýbajú.
			10.	V oddiele I., bod 5 Nároky na dopravu a inú infraštruktúru, na strane 51, nie je kapacitne posúdený cestný úsek plánovaná križovatka „L" s cestou I/64. Tu poukazujem tiež na to, že nie je posúdený cestný úsek plánovanej križovatky „L" a defakto ani doriešené vyústenie dopravné napojenie smerom do Nitry, resp. dopravné pokračovanie smerom do Nitry, pričom podľa vyjadrení pracovníka Ministerstva dopravy táto štúdia bude dopracovaná do konca septembra 2016 ! Som toho názoru, že tým pádom nie je možné komplexne dopravne posúdiť túto situáciu v súvislosti s týmto zámerom...	V dopravno-inžinierskom posúdení bola posúdená aj križovatka L, ktorá priamo nesúvisí s touto investičnou akciou a navrhované technické riešenie bolo posúdené ako vyhovujúce. Táto križovatka je situovaná v priestore investičného zámeru v správe Slovenskej správy ciest (ďalej „SSC"), kde sa spracováva koncepčná štúdia, ktorá na základe odporúčania kapacitného posúdenia bude posúdená mikrosimulačným dopravným modelom. Slovenská správa ciest pristúpila k zmene technického riešenia daného úseku, z dôvodu, že výstavba rýchlostnej cesty R8 z pohľadu koncepcie rozvoja cestnej siete SR nebude realizovať v strednodobom horizonte, a bolo potrebné zmeniť projekt „I/64 Nitra – Drážovce – rozšírenie" tak, aby vyhovoval súčasným potrebám daného územia. Táto stavba bude posudzovaná ako samostatná stavba investora SSC.

			11.	Vysvetlenie mojich pripomienok napríklad pripomienky č.16 (posúdenie hluku na obytnú zónu Nitra Zobor Šindolka) – je z vašej strany odvolávka na prílohu číslo 4, kde som napr. v obrázku č. 10 Poloha miest výpočtu hluku nie je ani jedno meranie, prípadne navrhnuté opatrenie (PHS- protihlukovej steny) v tejto polohe, t.j. obytná zóna Nitra Zobor Šindolka. Obdobne je to aj s posúdením emisií (imisií).	V každej správe, ktorá sa zaoberala stanovením hlukovej záťaže navrhovanej činnosti (pre rôzne stupne spracovania dokumentácie), bola stanovená predikovaná hluková záťaž v dotknutom okolí, v ktorom sa nachádzajú vonkajšie chránené priestory (v zmysle legislatívy na ochranu a podporu verejného zdravia) a v ktorých sa predpokladalo také pôsobenie sledovaných zdrojov zvuku, súvisiacich s navrhovaným zámerom, ktoré môže spôsobiť prekračovanie prípustných hodnôt určujúcich veličín daných v zmysle platnej legislatívy (vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z. v platnom znení). Vo viacerých prípadoch, bolo stanovenie hlukovej záťaže urobené aj v území, v ktorom boli hodnoty určujúcej veličiny podstatne nižšie ako sú jej prípustné hodnoty. K takýmto územiam patrí aj časť územia mestskej časti Nitra – Zobor, označovaná ako „Šindolka“. Pre žiadny zo sledovaných druhov zdrojov zvuku, ktoré súvisia s navrhovanou činnosťou, v existujúcom vonkajšom chránenom priestore územia „Šindolka“, nebolo zistené, že jeho pôsobením budú prekračované prípustné hodnoty určujúcej veličiny. Z uvedeného dôvodu v tejto časti územia (mestská časť Nitra - Zobor, „Šindolka“), neboli navrhované protihlukové opatrenia , pretože na základe predikcie hlukovej záťaže pre aktuálny stav existencie vonkajších chránených priestorov, neboli potrebné. Z hľadiska posúdenia súčasného stavu ovzdušia v dotknutom území budúcej výstavby navrhovanej činnosti bol realizovaný monitoring aktuálneho stavu kvality ovzdušia (Príloha 12 Správy o hodnotení), ktorý konštatuje, že časovo obmedzeným prieskumným meraním v priemyselnom parku Nitra – sever, v území budúceho investora Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o. v etape pred výstavbou, v termíne 08.06.2016 – 14.06.2016 bolo zistené: - dodržiavanie limitnej hodnoty na ochranu zdravia ľudí počas meraní pre plynnú znečisťujúcu látku NO_2 – hodinovej limitnej hodnoty podľa vyhlášky č. 360/2010 Z. z. - dodržiavanie 24-hodinovej limitnej hodnoty PM10 na ochranu zdravia ľudí počas 6 dní (9.6.2016 – 14.6.2016) z celkovo 7 dní merania - prekročenie 24-hodinovej limitnej hodnoty PM_{10} na ochranu zdravia ľudí 1 x počas 7 dní merania (prekročenie limitnej hodnoty 50 $\mu g.m^{-3}$ dňa 8.6.2016 o 19 $\mu g.m^{-3}$ – nameraná hodnota 69 $\mu g.m^{-3}$). (Vzhľadom na časovo obmedzené prieskumné meranie nie je hodnotené dodržiavanie ročnej limitnej hodnoty PM2,5).
			12.	Žiadam podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou a so zohľadnením všetkých plánovaných a jestvujúcich prevádzok (činností) v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008, TP 10/2008 najmä	Rozšírenie cesty I/64 v danom úseku a napojenie Prvosienkovej ulice a okolitých pozemkov je súčasťou inej stavby, ktorá je v kompetencií Slovenskej správy ciest, ktorá daný úsek v súčasnosti projekčne pripravuje a stavba má svoj vlastný povoľovací proces.

				však v polohe cesty I/64 s napojením na R1A tak, aby boli sprístupnené okolité pozemky a aby bolo zachované jestvujúce plánované dopravné napojenie okružnou križovatkou ulíc Prvosienkova a Drážovská s rozšírením dvojpruhovej cesty 1/64 v zmysle vydaného Územného rozhodnutia č. SP 17771/2012--006-Ing.Ki. Jedná sa o rozšírenie existujúcej cesty na širšiu dvojpruhovú cestu s kruhovým objazdom.	
			13.	V Správe o hodnotení - Príloha č.4 napr. strana 20 sa odvoláva na prílohy P5, pričom takáto príloha sa nikde nenachádza a podľa strany 30 bod 11. Zoznam príloh kde sú P1-P5 spomínané ako prílohy, tieto sa v Správe o hodnotení nikde nenachádzajú, čím sa Správa o hodnotení stáva neúplnou a nedôveryhodnou.	Pri zverejňovaní správy, ES-2016-07/071-JLR_P3, v dôsledku nezistených technických dôvodov, neboli zverejnené prílohy, ktoré mali byť súčasťou tejto správy. Avšak aj napriek tejto technickej chybe, v prílohách sú uvedené iba údaje, ktoré dopĺňajú informácie hlavnej správy (Posúdenie hlukovej záťaže – doplnok). Opis konkrétneho vystavenia pôsobeniu hluku vo vonkajšom chránenom priestore je v plnom rozsahu uvedený v hlavnom texte verejne publikovanej správy, pričom prílohy nie sú nevyhnutne dôležité pre porozumenie hlavnej správy a pre vyhodnotenie predpokladanej expozície hluku. Na predikovanie, zobrazovanie a prezentáciu hlukovej záťaže, pre potreby spracovania dokumentácie určenej na posudzovanie vplyvov na životné prostredie (v zmysle platnej legislatívy), neexistujú v SR žiadne záväzné postupy a metodiky. Z uvedeného dôvodu je na spracovateľovi, akým spôsobom získa a prezentuje údaje, ktoré popisujú predikovanú hlukovú záťaž sledovaného zámeru. V textovej časti správy ES-2016-07/071-JLR_P3, sú uvedené hodnoty určujúcej veličiny, pre určené referenčné časové intervaly a druhy zdrojov zvuku, ktoré sú požadované legislatívou zaoberajúcou sa ochranou a podporov verejného zdravia. Hodnoty sú stanovené, a v správe uvedené, v číselnej forme, vo viacerých miestach najbližšieho dotknutého chráneného prostredia tak, aby mohlo byť urobené hodnotenie hlukovej záťaže spôsobovanej sledovaným zámerom, v zmysle legislatívy zaoberajúcej sa ochranou a podporou verejného zdravia (v platnom znení). Okrem číselných údajov určujúcej veličiny (ekvivalentnej hladiny A zvuku, v referenčných časových intervaloch deň, večer, noc) v miestach objektivizácie , sú v správe uvedené aj grafické zobrazenia plošnej hlukovej záťaže v 3D zobrazení. Rozloženie plošnej hlukovej záťaže, sledovaných zdrojov hluku súvisiacich s hodnoteným zámerom, je formou farebne rozlíšených pásiem, v ktorých sú hodnoty ekvivalentnej hladiny A zvuku vo zvolenom rozmedzí hodnôt. Rozlíšenie pásiem hodnôt je urobené pomocou priloženej legendy.

					Na základe uvedených údajov o hlukovej záťaži, bolo urobené a uvedené aj záverečné vyhodnotenie sledovaného zámeru (kapitola 8.0 Záver a odporúčania, v ES-2016-07/071-JLR_P3) na hlukovú záťaž v dotknutom okolí zámeru. Doplnkové údaje v prílohách nemajú vplyv, na záverečné hodnotenie a konštatovanie, pri vyhodnotení sledovaného zámeru na hlukovú záťaž v dotknutom okolí.
			14.	Vzhľadom k tomu, že zápis o verejnom prerokovaní som prevzal až 9.8.2016 o 14,00 hod pri nahliadnutí do spisu na MŽP SR a nemal som možnosť ho podrobne analyzovať, vyhradzujem si právo podať ďalšie námietky a pripomienky, resp. doplnenie mojich vyjadrení k tomuto zápisu, aj po termíne 10.8.2016, pričom v tomto smere chcem poskytnúť pre čo najlepšie objasnenie veci súčinnosť, v rámci ktorej predkladám príslušnému správnemu orgánu videozáznam z verejného prerokovania za účelom preverenia správnosti a úplnosti všetkých údajov, skutočností a informácií obsiahnutých v písomnej zápisnici z verejného prerokovania správy o hodnotení navrhovanej činnosti.	Podávanie pripomienok k predloženej dokumentácii musí byť v súlade so zákonom č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších zmien a doplnkov. Sme toho názoru, že videozáznam bol vyhotovený protiprávne, bez súhlasu dotknutých osôb, ktoré nie sú verejnými činiteľmi, a teda jeho rozširovaním mohlo dôjsť k naplneniu skutkovej podstaty trestného činu porušenia dôvernosti ústneho prejavu a iného prejavu osobnej povahy v zmysle §377 Trestného zákona. Nemáme vedomosť, že tento videozáznam bol oficiálne sprístupnený Ministerstvu, aj napriek uvedeniu tejto skutočnosti v pripomienkach. Ak sa v budúcnosti zistí, že tento záznam bol sprístupnený tretím osobám protiprávne, nevylučujeme podanie podnetu na orgány činné v trestnom konaní.
			15.	Poukazujem na Investičnú zmluvu zo dňa 11.12.2015 medzi Jaguar Land Rover Limited, Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o., Slovenskou republikou a mestom Nitra, okrem iného aj na časť 7.1. Záväzkov investora, kde za podmienok uvedených v tejto Zmluve sa Investor a Spoločnosť, každý z nich samostatne zaväzuje, že v prospech Slovenska: *(d) podľa § 4 ods. 5 písm. c) Zákona o investičnej pomoci zabezpečí, aby sa Projekt zrealizoval podľa právnych predpisov na ochranu životného prostredia !* Ako dotknutá verejnosť, občan, obyvateľ v dotknutom území, vlastník pozemkov cca 29ha a iných nehnuteľností v dotknutom území bezpodmienečne očakávam splnenie tohto záväzku tak, aby mi nevznikala ujma na mojich právach, či už občana, obyvateľa a samozrejme ani vlastníka a boli mi tak zaručené všetky práva dané Ústavou Slovenskej republiky a medzinárodnými dohovormi o ľudských právach a v neposlednom rade poukazujem na Aarhuský dohovor z roku 1998 – dohovor o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia. K tomuto medzinárodnému dohovoru Slovensko pristúpilo a zaviazalo	Vlastnícke vzťahy respektíve občiansko-právne spory nie sú predmetom posudzovania vplyvov navrhovaného zámeru na životné prostredie a je treba ich riešiť s príslušnými orgánmi a v rámci príslušnej legislatívy. Máme za to, že proces posudzovania „Automotive Project Nitra – Fáza 2“ je v súlade s dotknutými zákonmi a medzinárodnými dohovormi, ktorými je Slovenská republika viazaná.

				s a h o dodržiavať.	
			16.	Žiadam správne vyhodnotiť všetky mnou zadané otázky z verejného prerokovania zo dňa 26.7.2016 vNitre prerokovanie Správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project Fáza 2", smerované na navrhovateľa a iné zúčastnené subjekty (všetky tieto otázky sú plne zaznamenané na videozázname a tiež verím, že v zápise vyhotovenom Mestom Nitra) ako aj všetky odpovede na tieto moje otázky. V prípade, že sa na moje otázky neodpovedalo, žiadam správne vyhodnotiť písomne dodané odpovede tak, ako to má byť v súlade so zákonom. Zároveň žiadam mi dodať všetky písomné odpovede na moje otázky, čiže odpovede, na ktoré mi nebolo zodpovedané priamo na verejnom prerokovaní.	Všetky relevantné otázky k navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – fáza 2“, ktoré boli p. Cerulíkom položené v rámci verejného prerokovania zo dňa 26.7.2016 v Nitre boli zodpovedané v predchádzajúcich bodoch a budú podkladom pre spracovanie odborného posudku pre navrhovanú činnosť. Tento posudok bude v súlade s platnou legislatívou podkladom pre vydanie Záverečného stanoviska MŽP SR. Máme teda za to, že týmto si navrhovateľ splnil svoju zákonnú povinnosť.
			17.	Žiadam o správne vyhodnotenie a zapracovanie aj všetkých predchádzajúcich stanovísk a pripomienok a námietok, uvádzaných k predmetnému zámeru navrhovanej činnosti Automotive Nitra Project – Fáza 2, keďže som názoru, že navrhovateľ sa v nedostatočnej miere s nimi zaoberal a nezapracoval ich v požadovanom rozsahu.	Všetky relevantné otázky k navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – fáza 2“, ktoré boli p. Cerulíkom položené v rámci verejného prerokovania zo dňa 26.7.2016 v Nitre boli zodpovedané v predchádzajúcich bodoch a budú podkladom pre spracovanie odborného posudku pre navrhovanú činnosť. Tento posudok bude v súlade s platnou legislatívou podkladom pre vydanie Záverečného stanoviska MŽP SR. Máme teda za to, že týmto si navrhovateľ splnil svoju zákonnú povinnosť.
			18.	Takto spracovaný zámer (v kapitole 11 str. 163) a správa o hodnotení (str. 176) zámeru Automotive Nitra Project – Fáza 2, v ktorej je uvádzaný **nulový variant,** že pokiaľ by sa navrhovaná činnosť – rozšírenie projektu – nerealizovala, t.j. pokiaľ by sa realizovala len činnosť podľa prvého zámeru, zostali by kapacity závodu Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. s nevyužitým potenciálom technológie a infraštruktúry, bez prevádzky lakovne, s nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou poddimenzované parkoviská). V týchto súvislostiach, ako som sa už vyššie vyjadril a opätovne to zdôrazňujem, nie je zrejmé ako sa vlastne má nahliadať na prvý zámer, keď súčasný zámer Automotive Nitra Project – Fáza 2 (ďalej aj ako „súčasný zámer") predkladaný spoločnosťou Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. sa „tvári" ako rozšírenie prvého zámeru, avšak prvý zámer bol predložený úplne iným subjektom ako navrhovateľom a zároveň užívateľom **(ako som už vyššie rozobral, je nesporné, že SARIO ako právny subjekt nemal vecnú aktívnu legitimáciu na podanie prvého** **zámeru, a to s poukazom na §3 písm. g) Zákona č. 24/2006 Z.z.;** na nezákonnosť procesu som upozorňoval v mojich predchádzajúcich podaniach už od začiatku, a to augusta 2015).	Jedná sa o duplicitnú pripomienku, na ktorú už bolo odpovedané v reakciách k pripomienkam č.2.3, 2.4 a 2.6 vyššie.
			Záver	V naznačenom smere zámer (správa o hodnotení), ktorý sa odvoláva a nadväzuje na zámer, ktorý predložil úplne iný subjekt (SARIO) **neposkytuje dostatočný podklad** pre povinné hodnotenie posudzovania vplyvov na životné prostredie, a preto s ním je nutné **n e s ú h l a s i ť ,** lebo je s poukazom na vyššie uvedené skutočnosti zmätočný, nepreskúmateľný a v konečnom dôsledku vecne nesprávny, a to aj z toho dôvodu, že nezohľadňuje vplyvy a činnosť celého územia strategického parku na životné prostredie okolitého územia t.j. aj na obytné územie Zobor – Šindolka	Jedná sa o duplicitnú pripomienku, na ktorú už bolo odpovedané v v reakciách k pripomienkam č.2.3, 2.4, 2.6 a 2.7 vyššie.

				(cestného napojenia ako aj iné uvedené pripomienky).	
3.	**Krajské riaditeľ-stvo hasičského a záchranné ho zboru v Nitre**	KRHZ-NR-OPP-568/2016 zo dňa 11.7.2016		Súhlasné stanovisko. Bez pripomienok.	
4.	**Obec Lužianky**	3533/8/2016 zo dňa 05.08.2016		Pre zabezpečenie súladu so schválenou územnoplánovacou dokumentáciou obcí Lužianky, Zbehy a Čakajovce (ÚPN obce Lužianky – Zmeny a doplnky č. 3 / ÚPN obce Zbehy – Zmeny a doplnky č. 2 / ÚPN obce Čakajovce – Zmeny a doplnky č.1) žiadame doplniť do projektovej dokumentácie stavebné objekty na západnej strane významnej investície, vo väzbe na rieku Nitra: - Pešie a cyklistické komunikácie (po hrádzach rieky Nitra), - Mosty pre pešie a cyklistické komunikácie cez rieku Nitra (v k. ú. Lužianky – 4 mostové prepojenia, v. k. Čakajovce – 1 mostové napojenie. Cyklistické komunikácie navrhované pozdĺž toku rieky Nitra sú zároveň súčasťou Ponitrianskej cyklotrasy, úseku Nitra-Topoľčany. Uvedené pešie a cyklistické komunikácie a mosty cez rieku Nitra sú v rámci schválenej územnoplánovacej dokumentácie obcí Lužianky, Zbehy a Čakajovce definované ako verejnoprospešné stavby. Po vybudovaní bude ich význam nielen rekreačný, ale predpokladá sa vo veľkej miere využívanie na dochádzku za prácou z obcí Lužianky, Zbehy a Čakajovce do územia Strategického parku Nitra – Sever, ako ekologická alternatíva dopravy. Pešie a cyklistické komunikácie a mosty boli v období prípravy zmien a doplnkov obci predmetom pracovných rokovaní a dohôd zástupcov obcí a MH Invest, s.r.o., Trnavská cesta 100, 821 10 Bratislava.	V aktuálnej projektovej dokumentácii MH Invest, s.r.o. (ďalej ako MHI") daná požiadavka zohľadnená nie je. Ako bolo prisľúbené v rámci verejných prerokovaní, navrhovateľ v súčinnosti s MHI sa bude danou požiadavkou zaoberať.
5.	**Minister-stvo dopravy, výstavby a regionál-neho rozvoja Slovenskej republiky**	17685/2016/AA11-SZEÚ/49429 zo dňa 2.8.2016	1.	Str. 48 – v časti „Cestná infraštruktúra" odporúčame pre väčšiu zrozumiteľnosť v druhom odseku medzi slová „komunikácia" a „obce" vložiť slová „západne od".	Pripomienka je správna a bude zohľadnená v ďalších stupňoch riešenia projektu, avšak nie je považovaná za významnú.
			2.	Str. 49 – v predposlednom odseku v poslednej vete žiadame slovo „napojené" nahradiť slovom „pripojené". Uvedenú úpravu žiadame zohľadniť v celom dokumente.	Pripomienka je správna a bude zohľadnená v ďalších stupňoch riešenia projektu, avšak nie je považovaná za významnú.
6.	**Minister-**	25766/2016		Súhlasné stanovisko. Bez pripomienok.	

	stvo hospodár-stva Slovenskej republiky	-3200-42484 zo dňa 13.7.2016			
7.	**Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia zmeny klímy a ochrany ovzdušia, odbor ochrany ovzdušia**	3143/2016-3.1 39791/2016 zo dňa 14.7.2016		Po spresnení a doplnení údajov o emisiách z technológie povrchových úprav, tepelného výkonu výhrevne a o odvode komínmi z výhrevne sa podľa dodatku odborného posudku maximálne krátkodobé koncentrácie NO_2 a VOC v ovzduší mierne znížia a pre ostatné znečisťujúce látky je imisné zaťaženie prakticky bez zmeny (*Prehodnotenie výsledkov imisno-prenosového posudzovania po spresnení schválenej koncepcie navrhovanej činnosti a po vykonaných zmenách projektovej dokumentácie, RNDr. J. Brozman, 4. 07. 2016*). Pokiaľ ide o výsledky meraní kvality ovzdušia pred realizáciu stavby v dňoch 8. 06.-14. 06. 2016, ktoré sú prezentované v správe č. SoM/12/2016, ENVITECH s.r.o., Trenčín možno usudzovať na nasledujúce. Dňa 8. 06. 2016 bola nameraná koncentrácia PM_{10} 69 µg/m^3, $PM_{2,5}$ 36 µg/m^3 a dňa 9. 06. 2016 PM_{10} 49 µg/m^3, resp. $PM_{2,5}$ 34 µg/m^3. Limitná hodnota pre PM_{10} je 50 µg/m^3 (priemer deň), resp. pre $PM_{2,5}$ 20 µg/m^3 (priemer rok, od r. 2020). V nasledujúcich dňoch sa priemerné denné koncentrácie PM_{10} pohybovali na úrovni (12 až 27 µg/m^3) a $PM_{2,5}$ (8 až 19) µg/m^3. Vykonané merania z hľadiska kvalifikovaného hodnotenia kvality ovzdušia pred realizáciou stavby nie sú „časovo plnohodnotné“ – požiadavka prílohy č. 1 k vyhláške MŽP SR č. 3060 /2010 Z. z. o kvalite ovzdušia na indikatívne meranie 14 % časové pokrytie/rok, resp. pravidelne rozdelených 8 týždňov/rok. Výsledky meraní boli taktiež ovplyvnené prebiehajúcou „dopravnou“ výstavbou (odôvodnenie výberu meracieho miesta dostupnosťou el. prípojky).Aj napriek tomu z grafického priebehu výsledkov meraní koncentrácie PM častíc a zrážok (v prílohe) je zrejmá priama závislosť medzi úrovňou koncentrácie častíc PM v ovzduší a atmosférickými zrážkami (v prílohe). Uvedené len dokumentuje to, že na dopravných komunikáciách a manipulačných plochách trvalých, ale aj dočasných počas výstavby sa najmä počas suchého obdobia musia realizovať účinné opatrenia, aby nedochádzalo k nadmernej prašnosti (čistenie, vlhčenie). Nadmernou prašnosťou dochádza k nadmernému znečisteniu širokého okolia prachovými časticami a ich následných „sekundárnym rozprašovaním“ aj vplyvom vetra k prekračovaniu limitných hodnôt pre častice PM_{10} aj $PM_{2,5}$.	Pripomienka je relevantná a bude zohľadnená v ďalších stupňoch povoľovania stavby v súlade s požiadavkou prílohy č. 1 k vyhláške MPŽPRR SR č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia.
8.	**Okresný úrad Nitra, odbor cestnej dopravy a pozem-ných komunik-ácií**	OU-NR-OCDPK-2016/032348-002 zo dňa 27.7.2016		Súhlasné stanovisko. Bez pripomienok.	

9.	**Regionálny úrad verejného zdravot-níctva**	PPL/A/2016 /02341 zo dňa 26.7.2016		Súhlasné stanovisko. V ďalšom stupni realizácie projektu po spresnení a konkretizovaní technologických zariadení a komponentov výroby požadujem vypracovať posúdenie hlukovej záťaže spôsobovanej všetkými zdrojmi hluku pochádzajúcimi z činnosti výrobného závodu „Automotive Nitra Project – fáza 2“ so zhodnotením konkrétnych technicko-akustických parametrov navrhnutých technologických zariadení v závode.	Pripomienka je relevantná a bude zohľadnená v ďalších stupňoch povoľovania stavby.
10.	**Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja**	ČZ – 15033/2016 ČS – 4137/2016 zo dňa 13.7.2016		Súhlasné stanovisko. Bez pripomienok.	
11.	**Dopravný úrad**	14199/2016 /ROP-003/22305 zo dňa 15.7.2016		Súhlasné stanovisko. Bez pripomienok.	
12.	**Minister-stvo obrany SR**	SEMal-18-1476/2016 zo dňa 19.7.2016		Súhlasné stanovisko. Bez pripomienok.	
13.	**Okresný úrad Nitra, odbor starostli-vosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja**	OU-NR-OSZP-2016/020193 0088834/2016 zo dňa 21.7.2016		Súhlasné stanovisko. Bez pripomienok.	
14.	**Mestský úrad v Nitre Útvar hlavného**	UHA 11856/2016 zo dňa 5.8.2016		Súhlasí s predloženou správou o hodnotení a konštatuje, že podľa územného plánu mesta Nitry/ÚPN/ schváleným Mestským zastupiteľstvom v Nitre, uznesením č.169/03 - MZ zo dňa 22.5.2003v znení neskorších zmien a doplnkov a Všeobecne záväzného nariadenia mesta Nitry č.3/2003 zo dňa 22.5.2003, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Územného plánu mesta Nitry a v znení neskorších dodatkov je predmetná navrhovaná	Požadované podmienky záverečného stanoviska sú v súlade s plánmi navrhovateľa a MH Invest, s.r.o., avšak ich zapracovanie do Záverečného stanoviska je plne v kompetencii MŽP SR. Reakcia k bodu č.:

	architekta			činnosť v súlade s funkčným využitím a priestorovým usporiadaním územia. V záverečnom stanovisku z posúdenia navrhovanej činnosti požadujeme stanoviť podmienky pre ďalší stupeň projektovej prípravy: 1/ Vypracovať samostatný projekt sadových úprav v zmysle podrobnejších podmienok Mesta Nitra formulovaných v stanovisku dotknutej obce č. UHA 6357/2016 zo dňa 28. 4. 2016 k zámeru: ,, Automotive Nitra project - Fáza 2". Projekt sadových úprav odsúhlasiť s Mestom Nitra. 2/ Vypracovať projektovú dokumentáciu plnohodnotného dopravného napojenia mestskej časti Zobor, v lokalite Šindolka - Prvosienková, Dražovská ul. na cestu 1/64 a projekt odsúhlasiť s Mestom Nitra. 3/ Vzhľadom na charakter prevádzky navrhovanej činnosti (priemyselná výroba) jej umiestnenie v kontakte s obytným územím mesta navrhujeme vypracovať dokumentáciu: ,, Projekt monitoringu", na základe výsledkov a podmienok posudzovacieho procesu. Projekt by mal špecifikovať možné environmentálne problémy, ktoré by boli sledované počas výstavby a následne počas prevádzky výrobného závodu, monitorovaciu sieť, frekvenciu monitorovania a spôsob vyhodnocovania a ďalšie využitie údajov. Projekt by mal tiež riešiť spôsob realizácie opatrení v prípade potreby zosúladenia skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení.	1/ Projekt sadových úprav pre externú infraštruktúru bol vypracovaný a predložený na schválenie 2/ Rozšírenie cesty I/64 v danom úseku a napojenie Prvosienkovej ulice a okolitých pozemkov je súčasťou inej stavby, ktorá je v kompetencií Slovenskej správy ciest, ktorá daný úsek v súčasnosti projekčne pripravuje a stavba má svoj vlastný povoľovací proces. 3/ V rámci povoľovacieho procesu navrhovanej činnosti budú vykonané všetky potrebné merania vyplývajúce z platnej legislatívy a medzinárodnej normy environmentálneho manažérstva ISO 14001.
15.	**Minister-stvo hospodár-stva Slovenskej republiky, sekcia energetiky**	26822/2016 -4100-46349 zo dňa 4.8.2016		Súhlasné stanovisko. Bez pripomienok.	
16.	**Minister-stvo životného prostredia SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzi-ty a krajiny**	6668/2016-6.3 a 46705/2016		Konštatuje, že správa o hodnotení obsahuje všetky relevantné informácie významné z hľadiska ochrany prírody, ktoré vyplynuli z návrhu rozsahu hodnotenia. Nakoľko variantné riešenie sa priamo nedotýka záujmov ochrany prírody, sekcia si neuplatňuje k návrhu optimálneho variantu pripomienky. Uvedené skutočnosti, ktoré vyplynuli z opatrení na zmienenie vplyvov činnosti na životné prostredie v SoH je potrebné preniesť do ďalších stupňov projektovej dokumentácie.	
17.	**Okresný úrad Nitra, odbor starostlivo sti o ŽP, oddelenie**	OU-NROSZP3-2016/031671 zo dňa 8.8.2016		Bez pripomienok.	

	ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia				
18.	**Roman Cerulík**	21.9.2016	Úvod	Dňa 22.8 .2016 zverejnilo Mesto Nitra formou verejnej vyhlášky informáciu, že Ministerstvo životného prostredia SR v zmysle§ 33 ods. 1 Zák. č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov doručilo Mestu Nitra opätovne správu o hodnotení činnosti „Automotive Nitra Project - Fáza 2" navrhovateľa Jaguar Land Rover Slovakia s.r. o,. v zastúpení spoločnosťou EKOCONSULT - enviro, a.s .. že verejnosť môže doručiť svoje písomné stanovisko k správe o hodnotení činnosti „Automotive Nitra Project - Fáza 2" Ministerstvu životného prostredia SR do 21.9.2016 a zároveň bolo oznámené spoločné verejné prerokovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project - Fáza 2", a to dňa 19. September o 16.00 h. na Mestskom úrade v Nitre. · Na predmetnom verejnom prerokovaní zo dňa 19.9.2016 som zadal nasledovnú otázku: „Keďže sa dnes jedná o opätovné verejné ·prerokovanie navrhovanej činnosti navrhovateľom označenej ako „Automotive Nitra Project-Fáza 2", chcem sa v prvom rade spýtať či všetky moje otázky, pripomienky a vyjadrenia na ne bude v ďalšom procese tohto konania relevantne prihliadať, teda inými slovami či je potrebné tieto opakovať, alebo postačuje keď dnes, teda na tomto aktuálne konanom verejnom prerokovaní, prehlásim, že sa tohto v plnom rozsahu pridržiavam." Odpoveď za navrhovateľa znela, že na mnou položené otázky dňa 26.7.2016 sa plne prihliada a sú v spise zaznamenané a nie je potrebné ich opakovať. Následne som položil druhú otázku, a to: ,,Rovnako sa chcem spýtať na procesnú relevantnosť môjho podania zo dňa 10.8.2016 označeného ako „Stanovisko/pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti Automotive Nitra Project - Fáza 2", ktoré som predložil po konaní prvého verejného prerokovania navrhovanej činnosti, teda či to.to moje podanie je z hľadiska procesnej roviny plne relevantné ako podklad pre vydanie rozhodnutia v tejto veci." Odpoveď, za navrhovateľa znela, že na mnou písomné podanie zo dňa 10.8.2016 sa bude plne prihliadať' ii teda je súčasťou spisu. Následne som predniesol nasledovné konštatovanie: ,,Keďže z Vašej strany bolo na moje otázky, tak ako som pochopil, odpovedané pozitívne, chcem výslovne uviesť, že sa v plnom rozsahu pridržiavam všetkých mojich doterajších vyjadrení a to jednak čo sa týka mojich otázok, pripomienok a vyjadrení prednesených na predchádzajúcom verejnom prerokovaní a samozrejme aj čo sa týka obsahu písomného podania zo dňa 10.8.2016 označeného ako „Stanovisko/pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti Automotive Nitra Project - Fáza 2". Okrem už horeuvádzaného, ktorého sa v plnom rozsahu pridržiavam, ďalej v tejto súvislosti z hľadiska vytknutia evidentných pochybení uvádzam, že v pomerne dôsledne	Na položené otázky zo dňa 26.7.2016 sa plne prihliada a sú v spise zaznamenané, pričom sú riešené v rámci prvého stanoviska pána Cerulíka v tomto dokumente. K tomuto vyhláseniu (úvodu) neboli vypracované žiadne špecifické spôsoby riešenia. Spôsoby riešenia sú vypracované pre konkrétne pripomienky, uvedené nižšie.

				vypracovaných vizualizáciách jednotlivých objektov nebol zakreslený navrhovaný komín, v počítanej výške 33m (pozn. a nie je ani na oficiálnej stránke Jaguar Land Rover pri 3D vizualizácii a propagačnom videu zo dňa 13. septembra 2016, ktoré má cca 2min. - http://media.jaquarlandrover.com/news/2016/09/jaquarland-rover-begins-construction-slovakian-plant), ako aj nová hala - karosáreň BIW-Phase 2 s rozmermi 255 x 280m, lakovňa a nový objekt - finálna montáž T&F Phase 2 s rozmermi 975 x 620m (vizualizácia obsahuje len objekty zo zámeru Automotive Nitra Project a nie Automotive Nitra Project Fáza 2, čo v konečnom dôsledku pôsobilo do veľkej miery klamlivo pre pozorovateľa (občana/obyvateľa), ktorý sa s predmetnou správou detailne neoboznamoval a v rámci svojho záujmu sa oboznámil hlavne s vizualizáciami. Týmto považujem, že došlo k výraznej degradácii relevantných informácií určených pre verejnosť. V rámci môjho stanoviska chcem k meritu veci, teda k zámeru navrhovanej činnosti ,,Automotive Nitra Project-Fáza 2" v prvom rade uviesť nasledovné: Pri procese spracovania zámeru spracovateľ a ani navrhovateľ (užívateľ) so mnou nekomunikoval svoje zámery, ktorými sú dotknuté aj pozemky v mojom vlastníctve (o výmere 14,9 ha priamo a ďalšie pozemky v kontaktnom území nepriamo cca 7,2 ha a 6,4 ha, teda spolu 28,5 ha) pričom jedna z prístupových trás k závodu Automotive je po ceste I/64 a táto je z časti umiestnená na mojich pozemkoch. Možným vytvorením 4-pruhovej komunikácie slúžiacej investícii Automotive Nitra Project a prechádzajúcej územím plánovaným ÚPNO Nitra slúžiacej na vybavenosť a bývanie, o ktorej nemám dosiaľ vedomosť, nepoznám jej technické riešenie, ale hlavne jej vytvorením môže prísť k znemožneniu prístupu na moje ale aj okolité pozemky, pričom tento prístup bol riešený už pred 5-timi rokmi postupným riešením s kruhovým objazdom vrátane rozšírenia dvojpruhovej cesty I. triedy I/64, na ktorú bolo vydané územné rozhodnutie na rozšírenie na širšiu dvojpruhovú cestu. V tomto smere ako veľmi podstatnú skutočnosť zdôrazňujem a dôrazne vytýkam, že v správe o hodnotení je počítané s nejasným dopravným riešením keď podľa obr. 5-2 prílohy č. 5 je zaznačená časť komunikácie 1/64 ako štvorpruhová cca po časť pod Lupkou a zbytok komunikácie k pripojeniu ku komunikácii RlA sa podľa uvedeného obrázku javí ako dvojpruhová komunikácia. Je teda evidentné, že celá táto dopravná situácia je evidentne nesprávne riešená, _na čo už od začiatku procesu opakovane upozorňujem, nebolo mi v tomto ohľade v rámci žiadneho procesu oznámené žiadne relevantné riešenie a teda javí sa, že komplexné doriešenie nie je, pričom tieto otázky musia byť komplexne zodpovedané, resp. vyriešené práve v predmetnej správe o hodnotení. V zámere plánovaným hlavným prístupom zamestnancov pre závod Automotive 4800 prejazdov osobných automobilov za deň a 150 prejazdov autobusov za deň po ceste 1/64 – R1A by mohol byt' úplne znemožnený prístup z cesty I/64 na moje a okolité pozemky a následne aj využitie tohto územia podľa platného územného plánu, t.j. vybavenosť a bývanie. Uvedenou činnosťou závodu Automotive pri takomto riešení	

				hlavného prístupu osobnej a autobusovej dopravy do závodu mi hrozí závažná ujma spočívajúca v znehodnotení mojich nehnuteľností, ktoré som od roku 2002 postupne zhodnocoval tak, že v súčasnej dobe sú v územnom pláne Mesta Nitra funkčne určené pre občiansku vybavenosť a vybavenosť doplnkovo bývanie do 6 NP a pri výmere 14 ha je aktuálna možnosť zhodnotenia investície s aktualizovaným výnosom 49,84%. Správa o hodnotení podrobne nezohľadňuje vplyvy na životné prostredie v lokalite Zobor - Šindolka, ktorá je obytným územím, či už zastavaným alebo plánovaným, nenavrhuje variantné riešenie dopravného prístupu osobnej a autobusovej dopravy pre závod Automotive tak, aby sa minimalizovali vplyvy na životné prostredie pre obytnú zónu Zobor - Šindolka, pričom pred vypracovaním zámeru a dokonca ani samotnej správy o hodnotení neboli zrealizované merania emisií a hluku (neovplyvnené už dopravou súvisiacou s realizáciou už prebiehajúcej výstavby) v tomto dotknutom území, ktoré by boli relevantnýll}- východiskovým údajom pred realizovaním činnosti a slúžiacim na posúdenie ako porovnávajúci referenčný údaj pre výpočet relevantných hodnôt uvádzaných v správe. Z tohto pohľadu sa samotná správa javí do značnej miery ako nepreskúmateľná. V tejto súvislosti dávam do pozornosti stanovisko a žiadosť vlastníkov pozemkov v kat. úz. Zobor začlenených alebo priľahlých k stavbe „Vybudovanie strategického parku" zo dňa 10.9.2015 (iedná sa o vlastníkov v celkovej výmere cca 65 ha vrátane mojich pozemkov) doručené aj dňa 18.9.2015 Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, Viktorovi Stromčekoví, štátnemu tajomníkovi MDVaRR SR a splnomocnencovi vlády pre prípravu a realizáciu strategických parkov (tiež doručené MH Invest s.r.o.; Mestu Nitra, k rukám primátora mesta; výboru mestskej časti Zobor, k rukám predsedníčky Renáty Kolenčíkovej a tiež Slovenskej správe ciest). Aj na základe vyššie uvedeného n es ú h Ia s í m s takto riešeným zámerom keď v zmysle § 3 písm. a) Zákona „vplyv na životné prostredie je akýkoľvek priamy alebo nepriamy vplyv na životné prostredie vrátane vplyvu na zdravie ľudí, flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi." Zo zámeru „Automotive Nitra Project - Fáza 2", konkrétne hned' z jeho názvu (... ,,Fáza 2"), ako aj z obsahu zámeru sa javí, že tento „nový" zámer vychádza resp. má mať základ v pôvodnom zámere označenom ako „Automotive Nitra Project" (ďalej aj ako „prvý zámer"). Toto je však veľmi zmätočná situácia nakoľko v prípade prvého zámeru bol navrhovateľom a rovnako tak aj užívateľom uvádzaný subjekt Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu so sídlom Trnavská cesta 100, Bratislava. V zámere, ktorý mal byť predmetom tohto konania a ktorý, ako som už uviedol, má údajne ako fáza 2 nadväzovať na prvý zámer, je však už navrhovateľom a užívateľom úplne iný subjekt, a to spoločnosť Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. so sídlom Vysoká 2/B, Bratislava. Taktiež je potrebné poukázať na to, že navrhovaná činnosť podľa prvého zámeru z hľadiska Zákona č. 24/2006 Z.z. bola len predmetom zisťovacieho konania o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, pričom o tomto prvom zámere bolo rozhodnuté, že navrhovaná činnosť „Automotive Nitra Project" sa podľa §	

				29 zákona nebude posudzovať (je evidentné, že takýto postup bol zrejmým porušením zákona tak ako to vyplýva z mnou podanej žaloby o preskúmanie zákonnosti právoplatného rozhodnutia Okrésného úradu Nitra č. OU-NR-OOP4-2015/045777 zo dňa 14.12.2015; dôvodnosť mojej argumentácie o zákonnej nevyhnutnosti posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je nakoniec potvrdzované aj v IV. 11. zámeru Automotive Nitra Project - Fáza 2, v ktorej je uvádzané, že pokiaľ by sa navrhovaná činnosť - rozšírenie projektu - nerealizovala, t.j, pokiaľ by sa realizovala len činnosť podľa prvého zámeru, zostali by kapacity závodu Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. s nevyužitým potenciálom technológie a infraštruktúry, bez prevádzky lakovne. s nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou - poddimenzované parkoviská). V týchto súvislostiach nie ie zrejmé ako sa vlastne má nahliadať na prvý zámer keď súčasný zámer Automotive Nitra Project - Fáza 2 (ďalej aj ako „súčasný zámer") predkladaný spoločnosťou Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o . sa „tvári" ako rozšírenie prvého zámeru avšak prvý zámer bol predložený úplne iným subjektom ako navrhovateľom a zároveň užívateľom (k tomuto musím uviesť aj fakt, že je vôbec otázne či vôbec subjekt SARIO mohol takýto návrh podať, keďže v zmysle §3 písm. g) zákona môže byť navrhovateľom len osoba, ktorá má záujem realizovať navrhovanú činnosť a už aj s ohľadom na súčasný zámer, ktorého navrhovateľom je Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o., je evidentné, že SARIO nie je osobou, ktorá má záujem realizovať navrhovanú činnosť a nie je ani užívateľ) a na druhej strane v súčasnom zámere sa de facto konštatuje (viď ako som už uvádzal v IV. 11. Posúdenie očakávaného vývoja územia ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala), že projekt by k navrhovanej činnosti bol nedostatočný a poddimenzovaný. Tieto okolnosti sú tak podstatného charakteru, že je nutné sa s nimi vysporiadať, a to najmä s ohľadom na fakt, že schválenie prvého zámeru a rozhodnutie o tom, že navrhovaná činnosť sa podľa§ 29 zákona nebude posudzovať, malo určité procesné dôsledky, keďže pokiaľ by sa navrhovaná činnosť v rámci daného projektu od začiatku posudzovala z hľadiska vplyvov na životné prostredie v zmysle § 18 ods. 1 písm. a) zákona, nepochybne by sa výsledky a závery z tohto procesu museli prejaviť vo viacerých stavebných konaniach a na základe nich vydaných stavebných rozhodnutiach, ktoré k dnešnému dňu už prebehli, resp. stavebné rozhodnutia boli vydané, čo sa práve v dôsledku neposudzovania vplyvov neudialo. Uvedené skutočnosti sú natoľko závažného charakteru, že nie je možné ich prehliadnuť a náležitým spôsobom sa s nimi nevysporiadať. Pokiaľ by sa tak neudialo, jednalo by sa o evidentne zmätočný a nezákonný postup, ktorého dôsledky by zrejme zasahovali až do porušenia jednotlivých článkov ústavy upravujúcich základné práva a slobody. V tomto kontexte poukazujem najmä na nasledovné ústavné normy: podľa čl. 12 ods. 1 „Ľudia sú slobodní a rovní v dôstojnosti iv právach. Základné práva a slobody sú neodňateľné, nescudziteľné, nepremlčateľné a nezrušiteľné. " podľa čl. 12 ods. 2 „Základné práva a slobody sa zaručujú na území Slovenskej republiky všetkým bez ohľadu na pohlavie, rasu, farbu pleti, jazyk, vieru a náboženstvo, politické, či iné zmýšľanie, národný alebo sociálny pôvod, príslušnosť k národnosti alebo etnickej	

				skupine, majetok, rod alebo iné postavenie. Nikoho nemožno z týchto dôvodov poškodzovať, zvýhodňovať alebo znevýhodňoval" podľa čl. 12 ods. 4 „Nikomu nesmie byť spôsobená ujma na právach pre to, že uplatňuje svoje základné práva a slobody." podľa čl. 13 ods. l písm. a) ústavy „ Povinnosti možno ukladať zákonom alebo na základe zákona, v jeho medziach a pri zachovaní základných práv a slobôd. " podľa čl. 20 ods. 1 ústavy „Každý má právo vlastniť majetok. Vlastnícke právo všetkých vlastníkov má rovnaký zákonný obsah a ochranu. Majetok nadobudnutý v rozpore s právnym poriadkom ochranu nepožíva. Dedenie sa zaručuje. " podľa čl. 26 ods. 1 „ Sloboda prejavu a právo na informácie sú zaručené. " . podľa čl. 35 ods. 1 ústavy „ Každý má právo na slobodnú voľbu povolania a prípravu naň, ako aj právo podnikať a uskutočňovať inú zárobkovú činnosť. " podľa čl. 44 ods. 1 ústavy „ Každý má právo na priaznivé životné prostredie. " podľa čl. 44 ods. 3 ústavy „Nikto nesmie nad mieru ustanovenú zákonom ohrozovať ani poškodzovať životné prostredie, prírodné zdroje a kultúrne pamiatky. " podľa čl. 45 ústavy „Každý má právo na včasné a úplné informácie o stave životného prostredia a o príčinách a následkoch tohto stavu. " podľa čl. 46 ods. 1 ústavy „ Každý sa môže domáhať zákonom ustanoveným postupom svojho práva na nezávislom a nestrannom súde a v prípadoch ustanovených zákonom na inom orgáne Slovenskej republiky. " S ohľadom na citované články ústavy, v kontexte vyššie uvedených skutočností je zrejmé, že pokiaľ sa neustáli vzťah medzi prvým a súčasným zámerom a orgán, ktorý je príslušný na schvaľovanie zámeru sa s týmto náležite nevysporiada, dôjde či už priamo alebo nepriamo k porušeniu jednotlivých uvádzaných základných práv, keďže pôjde o zrejme nezákonný postup, ktorý sa bude negatívne dotýkať životného prostredia a jednotlivých ďalších základných práv a slobôd, ako je právo vlastniť majetok z hľadiska všetkých jeho oprávnení (bez obmedzenia držať, užívať, disponovať) a taktiež práva domáhať sa zákonom ustanoveným postupom svojho práva v inom (správnom) orgáne Slovenskej republiky.	
			1.	k Tabuľke - Prehľad splnenia jednotlivých bodov Rozsahu hodnotenia: 2.2.13 Spodrobnit' posúdenie navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou ako aj k mojej pripomienky č.5 na str.33 prílohy 14 Vyhodnotenie stanovísk k zámeru a k rozsahu určeného hodnotenia Územný plán obce (ÚPNO) - mesta Nitra bol schválený v roku 2003, následne boli spracované zmeny a doplnky č. l až č.5 - v aktuálne platnom ÚPNO - mesta Nitra je vymedzené územie priemyselného parku sever ale nie je vymedzená hranica strategického parku a v dokumente nie je definované územie pre strategický park. V textovej časti ÚPNO - mesta Nitra v kapitole 3.3.3. Hospodárska základňa v časti 3.3.3.1.Priemyselná výroba, stavebníctvo a skladové hospodárstvo v odstavci „Priemyselný park sever" je uvedené: ,,PP Sever sa vymedzuje približne na území medzi severným obchvatom, potokom Dobrotka, železničnou traťou medzi Lužiankami a Dražovcami a riekou Nitra. Veľká časť	Podľa územného plánu mesta Nitry/UPNI schváleným Mestským zastupiteľstvom v Nitre, uznesením č.169/03 - MZ zo dňa 22.5.2003 v znení neskorších zmien a doplnkov č. 1 až 5 a Všeobecne záväzného nariadenia mesta Nitry č.3/2003 zo dňa 22.5.2003 v znení neskorších dodatkov č. 1 až 5, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Územného plánu mesta Nitry je predmetný zámer v súlade s funkčným využitím a priestorovým usporiadaním územia. Mesto Nitra potvrdilo súlad zámeru navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – fáza 2“ s funkčným využitím a priestorovým usporiadaním územia v stanovisku č. UHA 6357-1/2016 zo dňa 28.6.2016. Taktiež Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja v rámci stanoviska č. ČZ-7576/2016, ČS-4137/2016 zo dňa 19.04.2016 a č. ČZ-15033/2016, ČS-4137/2016 zo dňa 13.07.2016, nevzniesol pripomienky k Zámeru

				vymedzeného areálu sa nachádza aj v katastrálnom území obce Lužianky. Plocha je vymedzená podmienečne pri predpoklade realizácie celistvého investičného zámeru priemyselného komplexu. Hlavné automobilové prístupy budú riešené v polohe navrhovanej úrovňovej križovatky umiestnenej v polohe na dnešnom severnom obchvate a úrovňovej križovatky umiestnenej na trase cesty Nitra – Dražovce (dnešná cesta I/64). Ďalšie dopravné prístupy môžu byť riešené zo smeru katastrálneho územia Lužianky. Poloha podľa zákresu vo výkresových prílohách je smerná a bude konkretizovaná v súvislosti s usporiadaním majetkových vzťahov k pozemkom na úrovni riešenia dokumentácie zóny. Prípadný prístup nákladnej vlakovej dopravy je možný zrealizovať v severnej časti tohto parku z jestvujúcej železničnej trate. Celková plocha priemyselného parku predstavuje 3,91 km2• V súčasnosti sa v tejto oblasti nachádzajú najmä plochy polí, územie je nezastavané, disponibilné v celej vymedzenej ploche. Z hľadiska priestorových možností sa požaduje umiestnenie prevádzky alebo prevádzok prakticky len celej vymedzenej ploche naraz. Je možné sem umiestňovať všetky odvetvia priemyslu mimo takých špecifických zariadení vyžadujúce rozsiahle ochranné pásmo, ktoré by výrazne rušilo urbanistickú štruktúru (predovšetkým výroby s ochranným pásmom nad 500 m). Obmedzujúcim faktorom je, že celé toto územie sa nachádza v ochrannom pásme vodných zdrojov." V textovej časti ÚPNO - mesta Nitra v poznámkovom aparáte v časti vysvetlenia pojmu „Zástavba" v odstavci „priemyselná výroba - priemyselný park" je uvedené vysvetlenie: ... priemyselná výroba - priemyselný park (na vymedzených plochách je navrhnutá územná rezerva pre investične ucelený zámer realizácie kapacitne veľkej výrobnej prevádzky s komplexom hlavnej a doplnkovej prevádzkovej činnosti. Keďže sa takýto zámer · iba predpokladá, je využitie vymedzených plôch v území limitovaný spracovaním samostatnej územnoplánovacej dokumentácie na úrovni zóny v etape aktuálnej reálnosti zámeru) Vo výkresovej časti vo výkrese KOMPLEXNÝ NÁVRH je v legende pri grafickom vyznačení priemyselného parku uvedené: ,,Priemyselná výroba - priemyselný park (špecifické rezervovanie funkcie ako ucelená investícia v území podmienená riešením samostatnej územnoplánovacej dokumentácie na úrovni zóny)" · Vo všeobecne záväznom nariadení mesta Nitry č.3/2003 , ktorým sa vyhlasuje záväzná časť ÚPNO - mesta Nitra v znení dodatkov č .1 až č.5 je v prílohe č. l k VZN mesta Nitry č. 3/2003 v časti I. Záväzné regulatívy funkčného a priestorového usporiadania územia v bode I. v oblasti usporiadania územia a rozvoja sídelnej štruktúry v podbode 1.15 uvedené toto znenie: ,,Grafická časť komplexný návrh ÚPN mesta Nitry, vrátane zmien a doplnkov, je v plnom rozsahu záväzná." Teda jednoznačne nie je pravdou čo bolo uvádzané aj v zámere, ako aj v správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie na str. 150 citujem: ,,bol vypracovaný územný plán zóny Strategický park Nitra Sever." Koniec koncov toto moje zistenie potvrdila na	navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2“ so schváleným Územným plánom regiónu Nitrianskeho kraja vrátane jeho zmien a doplnkov. Máme za to, že záväzná textová časť územného plánu mesta nestanovuje podmienku spracovať územný plán na úrovni zóny pre územie Priemyselného parku. Na základe uvedených údajov možno konštatovať, že posudzovaná činnosť je plne v súlade s platným územným plánom mesta ako aj s funkčným využitím a priestorovým usporiadaním územia.

				verejnom prerokovaní dňa 26.7.2016 aj p. Ligačová - zastupujúca UHA Nitra. Každopádne je to nesmierne veľká zákonná prekážka pre ďalšie kroky v konaniach a v projekte. V takomto rozsahu je v platnosti ÚPNO - mesta Nitra aj k roku 2016 - nie je vymedzená hranica strategického parku a v dokumente nie je definované územie pre strategický park. Priemyselný park sever je v ÚPNO definovaný stále iba ako územná rezerva pre výrobnú funkciu bez priestorovej regulácie a určenia limitov využitia územia a preto je umiestnenie zástavby podmieňované spracovaním územného plánu zóny - v grafickej časti v komplexnom návrhu je to definované jednoznačne a VZN definuje záväznosť komplexného návrhu.Zákonom 254/2015 Z.z. sa mení a dopĺňa stavebný zákon - upravuje sa znenie §32 - doplnil sa ods. 2: „Územné rozhodnutie sa nevyžaduje na umiestnenie strategického parku a na prípravu územia na realizáciu strategického parku, na ktoré bolo vydané osvedčenie o významnej investícii podľa osobitného predpisu, ak priestorové usporiadanie územia a funkčné využívanie územia, ktoré nie je v rozpore s ich umiestnením, vyplýva z územného plánu obce alebo územného plánu zóny." Podľa oznámenia MDVaRR SR zo dňa 25.11.2015 - pre územie, ktoré je dostatočne zaregulované územným plánom obce alebo zóny a ktoré je zároveň určené na umiestnenie strategického parku alebo na prípravu územia na realizáciu strategického parku významnej investície sa nevyžaduje územné konanie. Z uvedeného vyplýva, že platný územný plán obce - mesta Nitra nespĺňa podmienky dostatočného zaregulovania územia ... ÚPNO - mesta Nitra pre vymedzené územie určuje funkčné využitie ale nedefinuje priestorové regulatívy zástavby (prípustnú podlažnosť, podiel zastavanosti, ...) a ani dopravnú koncepciu obslúžiteľnosti priemyselného parku - preto stanovil podmienku spracovania územnoplánovacei dokumentácie na úrovni zóny! Konštatácia súladu zámeru a jeho procesného postupu s ÚPNO - mesta Nitra na základe vyššie uvedených skutočností je nepresvedčivá a pôsobí nepravdivo a zavádzajúca (bolo splnené to čo definuje ÚPNO - mesta Nitra? ... a je vecne naplnené to čo definuje §32 odst.2 stavebného zákona?) Spracovateľ zámeru a povinného hodnotenia mal posúdiť obsahovú a vecnú stránku ÚPNO – mesta Nitra a vyhodnotiť súlad s predmetným zámerom a platnou legislatívou prípadné nezrovnalosti mal riešiť alebo na ne upozorniť Mesto Nitra je povinné dat' do súladu ÚPNO s aktuálne platnou legislatívou a reálnymi zmenami a podmienkami rozvoja mesta, koordinovať rozvojové zámery na území mesta - v tomto prípade priemyselného parku, ako má aj povinnosť dodržiavať podmienky, ktoré si určilo ako záväzné. Z horeuvedeného vyplýva, že nebola splnená zákonná požiadavka na to, aby hoci aj po vydaní osvedčenia o významnej investícii, vybudovanie strategického parku sa mohla vynechať etapa - územné konanie a tým začať priamo stavebné konanie. Každopádne je to ďalšia nesmieme veľká zákonná prekážka pre ďalšie kroky v konaniach a v projekte.	
			2.	Aký je vzťah medzi Zámerom Automotive Nitra Project a Automotive Nitra Project	Pre obchodný koncept bol vypracovaný zámer „Automotive Nitra

				Fázou 2 ?	Project“, ktorý bol predložený na Okresnom úrade v Nitre, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia. Zámer bol pripravený pre oblasť výstavby vo vlastníctve MHI a obsahoval základné prieskumy, ktorých cieľom bolo pochopiť podmienky a charakteristiky lokality, a popisoval potenciálne vplyvy na životné prostredie na základe všeobecného modelového automobilového závodu a výrobného procesu. Uvedené návrhy a výstupy boli založené na všeobecných predpokladoch pre generických investorov v automobilovom priemysle. Pre predmetný Zámer navrhovanej činnosti bolo Okresným úradom v Nitre, odborom starostlivosti o životné prostredie, oddelením ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia dňa 8. októbra 2015 vydané rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. OU-NR-OSZP3-2015/031851-017-F36, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 28. decembra 2015. Okresný úrad v Nitre zhromaždil pripomienky k uvedenému zámeru a výsledný súbor požiadaviek bol taktiež zapracovaný do štúdií a opatrení pre toto posudzovanie vplyvov na životné prostredie. Zámer „Automotive Nitra Project - Fáza 2“ bol pripravený s cieľom prezentovať potenciálne vplyvy už konkrétneho závodu Jaguar Land Rover na životné prostredie na základe plánovaných návrhových parametrov, činností, výmery konkrétneho závodu a počítal tiež s parkoviskom nákladných vozidiel a verejnými parkovacími plochami
			3.	Pokiaľ Fáza 2 má byť nejakou nadstavbou, resp. rozšírením navrhovanej činnosti v zmysle prvotného zámeru, pýtam sa, ako v prípade tohto zámeru bola naplnená právna norma § 3 písm.g) Zákona č. 24/2006 Z.z., podľa ktorej navrhovateľom je fyzická alebo právnická osoba, ktorá má záujem realizovať navrhovanú činnosť, keď v tomto prípade navrhovateľom a v návrhu aj užívateľom bol subjekt SARIO ?	Dotknuté ustanovenie zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, stanovuje, že *navrhovateľ je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá má záujem realizovať navrhovanú činnosť alebo jej zmenu* vyžadujúcu si povolenie. V prípade agentúry SARIO, ktorá zastupuje štát v súlade s jeho strategickými a ekonomickými záujmami, je táto podmienka naplnená a obdobne sa v minulosti realizovali aj iné strategické investície (KIA MOTORS, a pod.).
			4.	Pokiaľ obidva zámery medzi sebou úzko súvisia v tom význame, že Automotive Nitra Project Fáza 2 má len do určitej miery rozš irovať pôvodne navrhovanú činnosť v zmysle pôvodného zámeru, z akého dôvodu je v tomto aktuálnom zámere tak výrazná disproporcia v súvislosti s počtom parkovacích stojísk, ak vstupné údaje určujúce toto kritérium (počet zamestnancov) v jednom aj v druhom dokumente boli rovnaké, to znamená pri Automotive Nitra Project pri rovnakých vstupných údajoch (vstupné údaje	Pôvodný zámer „Automotive Nitra Project“ bol pripravovaný pre generických investorov Strategického parku bez podrobnejších znalostí o budúcich užívateľoch. Z tohto dôvodu boli použité modelové informácie z podobných projektov, ako napr. pomer osobnej a hromadnej dopravy pre zamestnancov. Na základe toho bol posúdený predpokladaný dopad Strategického parku na životné prostredie (k tomuto viď aj odpoveď

				na str. 61) 440 parkovacích miest a Automotive Nitra Project - Fáza 2 (vstupné údaje na str.127) kde je navrhovateľ Jaguar Land Rover 4 130 parkovacích miest ??? ,	uvedenú v bode 2 vyššie). Zámer „Automotive Nitra Project - Fáza 2“ už reflektuje konkrétne informácie o závode Jaguar Land Rover (ako aj informácie o ostatných prevádzkovateľoch, ktoré boli dostupné pre posúdenie kumulatívnych vplyvov) a došpecifikováva vstupné údaje a tým aj hodnotenie vplyvov na životné prostredie. Zároveň reflektuje aj požiadavky ďalších investorov využívať verejné parkovisko v Strategickom parku.
			5.	Vzhľadom na to, že sa navrhovateľ odvoláva na pojem Strategický park Nitra, bol dodržaný zákonný postup v súvislosti s vyčlenením Strategického parku Nitra ohľadom posudzovania vplyvov na životné prostredie, v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z., prílohy č.8 „zoznam navrhovaných činností č.9" pod položkou č. 15, podľa môjho názoru nebol.	Ako sa aj uvádza na viacerých miestach zámeru „Automotive Nitra Project - Fáza 2“, tak Strategický park Nitra je budovaný v nadväznosti na existujúci a posúdený Priemyselný park Nitra – Sever (rozhodnutie Číslo 1423/05-1.6/tč zo dňa 15.8.2005). Posúdenie (strategického parku) bolo vykonané ako súčasť zámeru „Automotive Nitra Project – Fáza 2“. Strategický park a s ním súvisiace aktivity už boli reflektované v zámere „Automotive Nitra Project“, navrhovateľom ktorého bola agentúra SARIO a odkaz na tento zámer bol opakovane uvádzaný v zámere „Automotive Nitra Project – Fáza 2“.
			6.	Podľa toho ako je uvedené zo strany navrhovateľa v zámere na str. 163, ohľadom toho že ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala (t.j. rozšírenie o lakovňu a parkovacie miesta) pýtam sa, či pokiaľ by nedošlo k realizácii tejto navrhovanej činnosti (rozšírenie projektu), mohla by byť teda vlastne realizovaná činnosť v zmysle zámeru Automotive Nitra Project podaného zo strany subjektu Sario? (pričom navrhovateľ sám uvádza, že tam nie je prevádzka lakovňa a sú poddimenzované parkoviská) - ako vlastne by mohla pôvodná navrhovaná činnosť teda podľa návrhu Sario reálne ako závod fungovať? Podľa vyjadrenia prevádzkového riaditeľa Jaguar Land Rover Alexandra Wortberga len v teoretickej rovine, pričom fabrika na výrobu áut bez lakovne a s poddimenzovanými parkovacími stojiskami nedáva zmysel. S týmto jeho názorom priamo na verejnom prerokovaní v Nitre 26.7.2016 sa plne stotožňujem, pretože to hovorím od samotného začiatku, že posudzovať činnosť Automotive bez lakovne, bez dostatočnej kapacity parkovacích miest a dopravného napojenia nedáva zmysel a presne toto navrhlo Sario v prvom zámere, ktorý skončil v zisťovacom konaní a údajne nebolo potrebné povinné hodnotenie. Zopakujem, že takýto nezmysel nemohol skončiť inak ako podaním mojej žaloby proti neposudzovaniu vplyvov na životné prostredie na Krajskom súde v Nitre. Keďže však táto fabrika takto fungovať bez lakovne, dopravného napojenia a dostatočného množstva parkovacích miest prakticky nemôže a bol podaný návrh zámeru spoločnosťou Jaguar Land Rover v apríli 2016, ktorý má rozširovať pôvodný zámer podaný Sariom, je treba konštatovať, že je to zmena a pri takto podstatnej zmene je treba začať odznova. To znamená, že nie je možné už na prvý zámer skončený	Detto ako reakcia k pripomienke č.2.2. + Z hľadiska citovaného konštatovania vytrhnutého z kontextu zámeru a to, že „ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala, t.j. pokiaľ by sa realizovala len činnosť podľa prvého zámeru „Automotive Nitra Project“, zostali by kapacity závodu Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. s nevyužitým potenciálom technológie a infraštruktúry, bez prevádzky lakovne, s nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou - poddimenzované parkoviská“ dopĺňame ešte nasledovné: Každé územie má svoj potenciál a má svoje limity. Nevyužitie potenciálu územia nutne neznamená nefunkčnosť predloženého zámeru. Avšak, ak to z hľadiska vplyvov na životné prostredie územie dovoľuje, môže byť tento potenciál využitý a práve toto je predmetom predkladaného zámeru a Správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project - Fáza 2“.

				v zisťovacom konaní podaný spoločnosťou Sario relevantne nahliadať a už vôbec nie sa naň odvolávať a vychádzať z neho, resp. z vyjadrenia predmetného rozhodnutia Okresného úradu Nitra, ktorý rozhodol, že nie je potrebné povinné hodnotenie a už v žiadnom prípade oznamovať začatia stavebných konaní, vydávať stavebné povolenia, prípadne kolaudačné rozhodnutia. Na dôvažok . citujem z predmetného . rozhodnutia Okresného úradu, odbor opravných prostriedkov číslo spisu: OU-NR-OOP4-2015/045777. Odvolací orgán konštatuje, že úlohouprvostupňového správneho orgánu nebolo a ani nie je prepočítavať predložené údaje. Správny orgán má vychádzať z predložených podkladov a čísel. V prípade, že navrhovateľ tieto čísla (a vo všeobecnosti akékoľvek údaje) úmyselne poddimenzoval alebo nesprávne vypočítal, táto chyba sa preukáže pri ďalšom konaní. Z uvedeného teda vyplýva, že ak sa pri stavebnom konaní preukáže potreba zvýšenia parkovacích miest z terajších vykazovaných 440, bude navrhovateľ musieť zabezpečiť súlad podľa § 38 ods. 1 zákona o posudzovaní, resp. v prípade presiahnutia počtu parkovacích miest nad 500 bude musieť požiadať MŽP SR o vykonanie povinného hodnotenia. Dôkladne o zmene navrhovanej činnosti (čiže aj navrhovanej činnosti, ktorá bola skončená v zisťovacom konaní, ktorú vtedy nebolo treba povinne hodnotiť) pojednáva Zákon 24/2006 Z.z., čo predpokladám samozrejme navrhovateľ, ako aj príslušný orgán, dôverne poznajú.	
			7.	X. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie, str.· 185 „Najvýznamnejším identifikovaným negatívnym vplyvom, vzhľadom na možné dopady na životné prostredie je nesporne mierne zvýšená hustota dopravy a s tým súvisiace emisie z mobilných zdrojov v okolí navrhovanej činnosti - konštatovanie samotného spracovateľa návrhu, s ktorým sa v tejto časti dá stotožniť, pričom od začiatku procesu upozorňujem na nedostatočné posúdenie vplyvov na životné prostredie, hlavne v obytnom území Nitra Zobor Šindolka, či už z hľadiska hluku, emisií, ale aj dopravného napojenia a sprístupnenia okolitých pozemkov a ulíc Prvosienkova a Drážovská, ktoré sa nachádzajú v obytnej zóne, alebo územným plánom určenej ako obytná zóna.	Na základe pripomienok verejnosti boli doplnené v rámci Správy o hodnotení viaceré štúdie, posudky či merania, pričom ani jedna z nich nepreukázala významný negatívny vplyv na dotknuté ani širšie územie, ktorého súčasťou je aj obytné územie Nitra Zobor, Šindolka. To, že nie je explicitne spomenutá práve táto časť územia neznamená, že z hľadiska hluku a emisií nebola zahrnutá do posudzovania navrhovanej činnosti. Územie Nitra Zobor, Šindolka bolo brané do úvahy ako v posúdení hlukovej záťaže - doplnok, tak aj v dodatku k imisno-prenosovému posúdeniu stavby, ktoré tvoria prílohu Správy o hodnotení.
			8.	Vzhľadom k tomu, že prerokovanú správu som podrobne študoval, nech navrhovateľ vysvetlí, prečo v oddiele III., bod 7 Vplyvy na krajinu, str.157, sú obrázok C37 a C38 zhodné, pričom obrázok C38 má zobrazovať vizualizáciu závodu Jaguar, pohľad od mestskej časti a prečo na uvedených obrázkoch je zobrazená fáza 1, keď ako taká neexistuje a zároveň na vizualizácii nie je zobrazený cca 3 3 m vysoký komín výhrevne. Na verejnom prerokovaní dňa 26.7.2016 mi dal navrhovateľ za pravdu, že na grafickej vizualizácii 33m vysoký komín nie je !!! Tak ako som o tom opisoval už v bode 1, je to voči aj verejnosti nesmierne veľká závada, ktorá môže mať znaky zavádzania verejnosti ...	Pripomienka je relevantná a bude zohľadnená v ďalších stupňoch povoľovania stavby. Pre potreby informovania dotknutej verejnosti, navrhovateľ zabezpečil prezentáciu predmetných doplnených vizualizácii na verejnom prerokovaní vo Veľkej sále Obecného Úradu, Rastislavova 266, 95141 Lužianky dňa 28.07.2016 o 17.00hod ako aj na Verejnom prerokovaní vo Veľkej zasadačke č. 118, 1. poschodie Mestského úradu Nitra, Štefánikova 60, 19.09.2016 o 16:00. V oboch odborných technických správach, v posúdení hlukovej záťaže - doplnok, ako aj v dodatku k imisno-prenosovému posúdeniu stavby bolo uvažované s výškou komína 33m a posúdenie hlukovej záťaže zároveň v obrázku obsahuje aj pozíciu a vizualizáciu komína. Preto to nie je

					považované za významné opomenutie.
			9.	V oddiele III., bod 8 Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma, na str. 164 je konštatované, že zvýšenie zaťaženia na cestnej komunikácii I/64 na prírodnú rezerváciu Lupka bude minimálny, pričom v predchádzajúcej vete je zdôvodnenie, že ,,zároveň nie je možné posúdenie prípadných zmien, ktoré nastanú nahradením dvojpruhovej komunikácie za štvorpruhovú, nakoľko nie sú známe informácie o vplyve existujúcej dvojpruhovej komunikácie na prírodnú rezerváciu Lupka". Tu len opakujem, že Lupkaje štátna prírodná rezervácia spadajúca do kategórie so 4.stupňom ochrany!	Pre účely posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti na PR Lupka bol spracovaný Štátnou ochranou prírody Posudok ŠOP SR – PR Lupka, ktorý tvorí prílohu č. 13 správy o hodnotení. Štúdia uvádza aj konkrétne technické opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti pričom možno konštatovať, že vplyv navrhovanej činnosti a zvýšenie zaťaženia na cestnej komunikácii I/64 na PR Lupka po realizácii technických opatrení hodnotiť ako minimálny, resp. dokonca ako pozitívny, keďže budú zrealizované technické opatrenia pre minimalizáciu negatívnych vplyvov ktoré v súčasnosti na uvedenej komunikácii chýbajú.
			10.	V oddiele 1., bod 5 Nároky na dopravu a inú infraštruktúru, na strane 51, nie je kapacitne posúdený cestný úsek - plánovaná križovatka „L" s cestou I/64. Tu poukazujem tiež na to, že nie je posúdený cestný úsek plánovanej križovatky „L" a de fakto ani doriešené vyústenie dopravné napojenie smerom do Nitry, resp. dopravné pokračovanie smerom do Nitry, pričom podľa vyjadrení pracovníka Ministerstva dopravy zo dňa 26.7.2016 táto štúdia bude dopracovaná do konca septembra 2016 ! Som toho názoru, že tým pádom nie je možné komplexne dopravne posúdiť túto situáciu v súvislosti s týmto zámerom ...	V dopravno-inžinierskom posúdení bola posúdená aj križovatka L, ktorá priamo nesúvisí s touto investičnou akciou a navrhované technické riešenie bolo posúdené ako vyhovujúce. Táto križovatka je situovaná v priestore investičného zámeru v správe SSC, kde sa spracováva koncepčná štúdia, ktorá na základe odporúčania kapacitného posúdenia bude posúdená mikrosimulačným dopravným modelom. Slovenská správa ciest pristúpila k zmene technického riešenia daného úseku, z dôvodu, že výstavba rýchlostnej cesty R8 z pohľadu koncepcie rozvoja cestnej siete SR nebude realizovať v strednodobom horizonte, a bolo potrebné zmeniť projekt „I/64 Nitra – Drážovce – rozšírenie“ tak, aby vyhovoval súčasným potrebám daného územia. Táto stavba bude posudzovaná ako samostatná stavba investora SSC.
			11.	Vysvetlenie mojich pripomienok - napríklad pripomienky č.16 (posúdenie hluku na obytnú zónu Nitra Zobor Šindolka)- je z vašej strany odvolávka na prílohu číslo 4, kde som napr. v obrázku č. 10 Poloha miest výpočtu hluku nie je ani jedno meranie, prípadne navrhnuté opatrenie (PHS protihlukovej steny) v tejto polohe, t.j. obytná zóna Nitra Zobor Šindolka. Obdobne je to aj s posúdením emisií (imisií).	V každej správe, ktorá sa zaoberala stanovením hlukovej záťaže navrhovanej činnosti (pre rôzne stupne spracovania dokumentácie), bola stanovená predikovaná hluková záťaž v dotknutom okolí, v ktorom sa nachádzajú vonkajšie chránené priestory (v zmysle legislatívy na ochranu a podporu verejného zdravia) a v ktorých sa predpokladalo také pôsobenie sledovaných zdrojov zvuku, súvisiacich s navrhovaným zámerom, ktoré môže spôsobiť prekračovanie prípustných hodnôt určujúcich veličín daných v zmysle platnej legislatívy (vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z. v platnom znení). Vo viacerých prípadoch, bolo stanovenie hlukovej záťaže urobené aj v území, v ktorom boli hodnoty určujúcej veličiny podstatne nižšie ako sú jej prípustné hodnoty. K takýmto územiam patrí aj časť územia mestskej časti Nitra – Zobor, označovaná ako „Šindolka“. Pre žiadny zo sledovaných druhov zdrojov zvuku, ktoré súvisia s navrhovanou činnosťou, v existujúcom vonkajšom chránenom priestore územia „Šindolka“, nebolo zistené, že jeho pôsobením budú prekračované prípustné hodnoty určujúcej veličiny. Z uvedeného dôvodu v tejto časti územia (mestská časť Nitra - Zobor, „Šindolka“), neboli navrhované protihlukové opatrenia , pretože na

					základe predikcie hlukovej záťaže pre aktuálny stav existencie vonkajších chránených priestorov, neboli potrebné. Z hľadiska posúdenia súčasného stavu ovzdušia v dotknutom území budúcej výstavby navrhovanej činnosti bol realizovaný monitoring aktuálneho stavu kvality ovzdušia (Príloha 12 Správy o hodnotení), ktorý konštatuje, že časovo obmedzeným prieskumným meraním v priemyselnom parku Nitra – sever, v území budúceho investora Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o. v etape pred výstavbou, v termíne 08.06.2016 – 14.06.2016 bolo zistené: - dodržiavanie limitnej hodnoty na ochranu zdravia ľudí počas meraní pre plynnú znečisťujúcu látku NO_2 – hodinovej limitnej hodnoty podľa vyhlášky č. 360/2010 Z. z. - dodržiavanie 24-hodinovej limitnej hodnoty PM10 na ochranu zdravia ľudí počas 6 dní (9.6.2016 – 14.6.2016) z celkovo 7 dní merania - prekročenie 24-hodinovej limitnej hodnoty PM_{10} na ochranu zdravia ľudí 1 x počas 7 dní merania (prekročenie limitnej hodnoty 50 $\mu g.m^{-3}$ dňa 8.6.2016 o 19 $\mu g.m^{-3}$ – nameraná hodnota 69 $\mu g.m^{-3}$). (Vzhľadom na časovo obmedzené prieskumné meranie nie je hodnotené dodržiavanie ročnej limitnej hodnoty PM2,5).
			12.	Žiadam podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou a so zohľadnením všetkých plánovaných a jestvujúcich prevádzok (činností) v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008, TP 10/2008 najmä však v polohe cesty 1/64 s napojením na RIA tak, aby boli sprístupnené okolité pozemky a aby bolo zachované jestvujúce plánované dopravné napojenie okružnou križovatkou ulíc Prvosienkova a Drážovská s rozšírením dvojpruhovej cesty I/64 v zmysle vydaného Územného rozhodnutia č. SP 17771/2012-006-Ing.Ki. Jedná sa o rozšírenie existujúcej cesty na širšiu dvojpruhovú cestu s kruhovým objazdom.	Rozšírenie cesty I/64 v danom úseku a napojenie Prvosienkovej a okolitých pozemkov je súčasťou inej stavby, ktorá je v kompetencií Slovenskej správy ciest, ktorá daný úsek v súčasnosti projekčne pripravuje a stavba má svoj vlastný povoľovací proces.
			13.	V Správe o hodnotení - Príloha č.4 napr. strana 20 sa odvoláva na prílohy PS, pričom takáto príloha sa nikde nenachádza a podfä strany 30 bod 11. Zoznam príloh kde sú P1-P5 spomínané ako prílohy, tieto sa v Správe o hodnotení nikde nenachádzajú, čím sa Správa o hodnotení stáva neúplnou a nedôveryhodnou .	Pri zverejňovaní správy, ES-2016-07/071-JLR_P3, v dôsledku nezistených technických dôvodov, neboli zverejnené prílohy, ktoré mali byť súčasťou tejto správy. Avšak aj napriek tejto technickej chybe, v prílohách sú uvedené iba údaje, ktoré dopĺňajú informácie hlavnej správy (Posúdenie hlukovej záťaže – doplnok). Opis konkrétneho vystavenia pôsobeniu hluku vo vonkajšom chránenom priestore je v plnom rozsahu uvedený v hlavnom texte verejne publikovanej správy, pričom prílohy nie sú nevyhnutne dôležité pre porozumenie hlavnej správy a pre vyhodnotenie predpokladanej expozície hluku. Na predikovanie, zobrazovanie a prezentáciu hlukovej záťaže, pre potreby spracovania dokumentácie určenej na posudzovanie vplyvov na

					životné prostredie (v zmysle platnej legislatívy), neexistujú v SR žiadne záväzné postupy a metodiky. Z uvedeného dôvodu je na spracovateľovi, akým spôsobom získa a prezentuje údaje, ktoré popisujú predikovanú hlukovú záťaž sledovaného zámeru. V textovej časti správy ES-2016-07/071-JLR_P3, sú uvedené hodnoty určujúcej veličiny, pre určené referenčné časové intervaly a druhy zdrojov zvuku, ktoré sú požadované legislatívou zaoberajúcou sa ochranou a podporov verejného zdravia. Hodnoty sú stanovené, a v správe uvedené, v číselnej forme, vo viacerých miestach najbližšieho dotknutého chráneného prostredia tak, aby mohlo byť urobené hodnotenie hlukovej záťaže spôsobovanej sledovaným zámerom, v zmysle legislatívy zaoberajúcej sa ochranou a podporou verejného zdravia (v platnom znení). Okrem číselných údajov určujúcej veličiny (ekvivalentnej hladiny A zvuku, v referenčných časových intervaloch deň, večer, noc) v miestach objektivizácie , sú v správe uvedené aj grafické zobrazenia plošnej hlukovej záťaže v 3D zobrazení. Rozloženie plošnej hlukovej záťaže, sledovaných zdrojov hluku súvisiacich s hodnoteným zámerom, je formou farebne rozlíšených pásiem, v ktorých sú hodnoty ekvivalentnej hladiny A zvuku vo zvolenom rozmedzí hodnôt. Rozlíšenie pásiem hodnôt je urobené pomocou priloženej legendy. Na základe uvedených údajov o hlukovej záťaži, bolo urobené a uvedené aj záverečné vyhodnotenie sledovaného zámeru (kapitola 8.0 Záver a odporúčania, v ES-2016-07/071-JLR_P3) na hlukovú záťaž v dotknutom okolí zámeru. Doplnkové údaje v prílohách nemajú vplyv, na záverečné hodnotenie a konštatovanie, pri vyhodnotení sledovaného zámeru na hlukovú záťaž v dotknutom okolí.
			14.	Vzhľadom k tomu, že opätovné verejné prerokovanie sa konalo dňa 19.9.2016 a skončilo vo večerných hodinách a termín na podanie písomných pripomienok je do 21.9.2016, pričom nemám k dispozícii záznam z tohto verejného prerokovania a nemám možnosť ho podrobne analyzovať, vyhradzujem si právo podať ďalšie námietky a pripomienky, resp. doplnenie mojich vyjadrení k tomuto záznamu, aj po termíne 21.9.2016.	Podávanie pripomienok k predloženej dokumentácii musí byť v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
			15.	Poukazujem na Investičnú zmluvu zo dňa 11.12.2015 medzi Jaguar Land Rover Limited, Jaguar Land Rover Slovak.ia s.r.o., Slovenskou republikou a mestom Nitra, okrem iného aj na časť 7.1. Záväzkov investora, kde za podmienok uvedených v tejto Zmluve sa Investor a Spoločnosť, každý z nich samostatne zaväzuje, že v prospech Slovenska: (d) podľa§ 4 pds. 5 písm. c) Zákona o investičnej pomoci zabezpečí, aby sa Proiekt zrealizoval podľa právnych predpisov na ochranu životného prostredia! Ako dotknutá verejnosť, občan, obyvateľ v dotknutom území, vlastník pozemkov cca 29ha a iných nehnuteľností v dotknutom území bezpodmienečne očakávam splnenie	Vlastnícke vzťahy respektíve občiansko-právne spory nie sú predmetom posudzovania vplyvov navrhovaného zámeru na životné prostredie a je treba ich riešiť s príslušnými orgánmi a v rámci príslušnej legislatívy. Máme za to, že proces posudzovania „Automotive Project Nitra – Fáza 2“ je v súlade s dotknutými zákonmi a medzinárodnými dohovormi, ktorými je Slovenská republika viazaná.

				tohto záväzku tak, aby mi nevznikala ujma na mojich právach, či už občana, obyvateľa a samozrejme ani vlastníka a boli mi tak zaručené všetky práva dané Ústavou Slovenskej republiky a medzinárodnými dohovormi o ľudských právach a v neposlednom rade poukazujem na Aarhuský dohovor z roku 1998 - dohovor o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia. K tomuto medzinárodnému dohovoru Slovensko pristúpilo a zaviazalo sa ho dodržiavať.	
			16.	Žiadam správne vyhodnotiť všetky mnou zadané otázky z verejného prerokovania aj zo dňa 19.9.2016 v Nitre -prerokovanie Správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project - Fáza 2", smerované na navrhovateľa a iné zúčastnené subjekty (všetky tieto otázky sú plne zaznamenané na videozázname a tiež verím, že v zápise vyhotovenom Mestom Nitra) ako aj všetky odpovede na tieto moje otázky. V prípade, že sa na moje otázky neodpovedalo, žiadam správne vyhodnotiť písomne dodané odpovede tak, ako to má byť v súlade so zákonom. Zároveň žiadam mi dodať všetky písomné odpovede na moje otázky, čiže odpovede, na ktoré mi nebolo zodpovedané priamo na verejnom prerokovaní.	Všetky relevantné otázky k navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – fáza 2“, ktoré boli p. Cerulíkom položené v rámci verejného prerokovania zo dňa 19.9.2016 v Nitre boli zodpovedané v predchádzajúcich bodoch a budú podkladom pre spracovanie odborného posudku pre navrhovanú činnosť. Tento posudok bude v súlade s platnou legislatívou podkladom pre vydanie Záverečného stanoviska MŽP SR. Máme teda za to, že týmto si navrhovateľ splnil svoju zákonnú povinnosť.
			17.	Žiadam o správne vyhodnotenie a zapracovanie aj všetkých mojich predchádzajúcich stanovísk a pripomienok a námietok, uvádzaných k predmetnému zámeru navrhovanej činnosti Automotive Nitra Project - Fáza 2, keďže som názoru, že navrhovateľ sa v nedostatočnej miere s nimi zaoberal a nezapracoval ich v požadovanom rozsahu.	Všetky relevantné otázky k navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – fáza 2“, ktoré boli p. Cerulíkom položené v rámci verejného prerokovania zo dňa 19.9.2016 v Nitre boli zodpovedané v predchádzajúcich bodoch a budú podkladom pre spracovanie odborného posudku pre navrhovanú činnosť. Tento posudok bude v súlade s platnou legislatívou podkladom pre vydanie Záverečného stanoviska MŽP SR. Máme teda za to, že týmto si navrhovateľ splnil svoju zákonnú povinnosť.
			18.	Takto spracovaný zámer (v kapitole 11 str. 163) aspráva o hodnotení (str. 176) zámeru Automotive Nitra Project - Fáza 2, v ktorej je uvádzaný nulový variant, že pokiaľ by sa navrhovaná činnosť - rozšírenie projektu - nerealizovala, t.j. pokial' by sa realizovala len činnosť podľa prvého zámeru, zostali by kapacity závodu Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. s nevyužitým potenciálom technológie a infraštruktúry, bez prevádzky lakovne, s nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou - poddimenzované parkoviská). V týchto súvislostiach, ako som sa už vyššie vyjadril a opätovne to zdôrazňujem, nie je zrejmé ako sa vlastne má nahliadať na prvý zámer, keď súčasný zámer Automotive Nitra Project - Fáza 2 (ďalej aj ako „súčasný zámer") predkladaný spoločnosťou Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. sa „tvári" ako rozšírenie prvého zámeru, avšak prvý zámer bol predložený úplne iným subjektom ako navrhovateľom a zároveň užívateľom (ako som už vyššie rozobral, je nesporné, že SARIO ako právny subjekt nemal vecnú aktívnu legitimáciu na podanie prvého zámeru, a to s poukazom na §3 písm. g) Zákona č. 24/2006 Z.z.; na nezákonnosť procesu som upozorňoval v mojich predchádzajúcich podaniach už od začiatku, a to augusta 2015).	Jedná sa o duplicitnú pripomienku, na ktorú už bolo odpovedané v v reakciách k pripomienkam č.2.3, 2.4 a 2.6 vyššie.
			Záver	V naznačenom smere zámer (správa o hodnotení), ktorý sa odvoláva a nadväzuje na zámer, ktorý predložil úplne iný subjekt (SARIO) **neposkytuje dostatočný podklad**	Jedná sa o duplicitnú pripomienku, na ktorú už bolo odpovedané v v reakciách k pripomienkam č.2.3, 2.4, 2.6 a 2.7 vyššie.

				pre povinné hodnotenie posudzovania vplyvov na životné prostredie, a preto s ním je nutné **n e s ú h l a s iť ,** lebo je s poukazom na vyššie uvedené skutočnosti zmätočný, nepreskúmateľný a v konečnom dôsledku vecne nesprávny, a to aj z toho dôvodu, že nezohľadňuje vplyvy a činnosť celého územia strategického parku na životné prostredie okolitého územia t.j. aj na obytné územie Zobor –Šindolka (cestného napojenia ako aj iné uvedené pripomienky).	
19.	**Občania Mesta Nitra**	16.9.2016	Úvod	Na základe oznámenia Mesta Nitra, MSU v Nitre, útvaru hlavného architekta, zo dňa 22.8.2016, ohľadne zisťovacieho konania ku navrhovanej činnosti Automotive Nitra Project- Fáza2, navrhovateľa Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o, Vysoká 2/8 81106 Bratislava, podľa zákona 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákoíov, predkladáme my, dolupodpísani zástupcovia občanov mesta Nitry, nasledovné odôvodnené písomné pripomienky k správe o hodnotení. Prosíme, vezmite do úvahy to, že pod požiadavkami je podpísaných takmer 500 občanov z mestských častí, ktorí sú priamo či nepriamo dotknutí predmetom navrhovanej činnosti, a preto veríme, že naše požiadavky budú zobrané do úvahy s patričnou váhou a zodpovednosťou. Pripomienky sú číslované a spojené s objasnením nášho stanoviska s odôvodnením. Žiadame vziať do úvahy, že nie sme právnikmi ani technologickými odborníkmi vo všetkých dotknutých oblastiach, a preto formulácie nemusia byť štylisticky a odborne bezchybné, v každom prípade však vyjadrujú náš postoj a požiadavky. Pre každú pripomienku sme sa v predchádzajúcich dokumentoch snažili uviesť aj kapitolu. ku ktorej je najviac relevantná - keďže však je základný dokument a jeho prílohy veľmi členitý a témy resp. popisy sa prekrývajú na viacerých miestach, je nutné pripomienky chápať v kontexte celého dokumentu - to znamená, že ak je pripomienka k jednému odseku relevantná aj na inú časť dokumentu popisujúcu danú vec iným spôsobom, je táto pripomienka platná aj pre tieto ostatné časti. Prílohou pôvodného listu pripomienok k navrhovanej činnosti sú podpisy občanov mesta Nitry, ktorým vyjadrujú plný súhlas s uvedeným stanoviskom, vrátane pripomienok a žiadostí. Je nepochybné, že predmetná stavba a súvisiace stavebné úpravy navždy zmenia krajinu, ako aj vážne zasiahnu do života občanov tohto miesta. Považujeme preto za mimoriadne dôležité, že námietky, pripomienky a žiadosti občanov budú vypočuté a nájde. sa kompromis medzi štátnym záujmom, záujmom JLR a záujmom nás ľudí, ktorí tento štát tvoria a preň pracujú. Veríme, že je aj vo vašom záujme pri posudzovaní záťaží nejsť iba na úplnú hranicu hlukových, zdravotných a iných noriem, ale výjsť občanom v ústrety, dohodnúť sa na plnení miery lepších. hlavne protihlukových úrovní, čím sa výrazne vyjde v ústrety občanom a zmenší sa negatívny vplyv bezprostredne umiestnenej a intenzívne využívanej cesty a automobilky. Žiadame, aby navrhovateľ v prípade, že úplne alebo čiastočne nevyhovie hromadnej pripomienke verejnosti, uskutočnil rozporové konanie v zmysle pravidiel.	K tomuto vyhláseniu (úvodu) neboli vypracované žiadne špecifické spôsoby riešenia. Spôsoby riešenia sú vypracované pre konkrétne pripomienky, uvedené nižšie.
			Ad 1	Uvádzate, že parkovisko OV bude slúžiť aj ako verejné. V priloženom zámere však nie sú	Pri spracovaní projektovej dokumentácie parkovísk sa bude MHI danou

				riešené prístupy pre peších do ďalších objektov subdodávateľov (park Prologis a pod ...), ktoré sú navyše umiestnené v nereálnej vzdialenosti z pohľadu pešieho dosahu z parkoviska OV pri severnom vstupe do areálu JLR.	požiadavkou zaoberať.
			Ad 2	Domnievame sa, že pri novobudovaných vstupoch Gate House VCAP1 , VCAP2 a najmä VCAP4 je možné rátať s vybudovaním kapacity parkovísk tak, aby znížili záťaž na hlavné parkovisko OV zo severu územia, nakoľko z pohľadu sietí, existujúcej dopravnej infraštruktúry a zástavby je takáto možnosť reálna. Návrh trasovania ciest pre peších to vo vnútri areálu JLR umožňuje. Aj vzhľadom na pripomienku z predchádzajúceho bodu žiadame opätovne prehodnotiť tento fakt a navrhnúť systém viac distribuovaných parkovísk.	Konkrétna dispozícia výrobných hál a infraštruktúry výrobného závodu je vždy daná limitmi dotknutého územia a existujúcou zástavbou ako aj existujúcou dopravnou infraštruktúrou, či kapacitami sietí. Nedá sa preto vždy 100 % „prekopírovať“ stavebne a dispozične akýkoľvek existujúci výrobný areál do akéhokoľvek územia. Jedným z hlavných dôvodov mať v rámci priemyselného parku jedno centrálne parkovisko je dosiahnutie maximálnej možnej ochrany zdravia ľudí pred možným ohrozením od nákladnej dopravy. Po zvážení výsledkov zo Záverov z kapacitného posúdenia dotknutej infraštruktúry v areáli strategického parku Nitra – dopravný model (príloha č. 5 Správy o hodnotení) a z hľadiska bezpečnosti a nemiešania vozidiel dopravy OA a NA, čo by predstavovalo bezpečnostné riziko aj pre chodcov, bol uprednostnený variant s vytvorením jedného centrálneho parkoviska, namiesto vytvorenia viacerých menších parkovísk.
			Ad 3	K tomuto bodu navrhujeme, aby investor zvážil realizáciu verejného osvetlenia za použitia najmodernejších technológií z konceptu tzv. "Smart city", tj. inteligentnej technológie, ktorá umožní zvýšiť ekonomiku prevádzkovania osvetlenia, zvýšiť komfort užívateľov a to pri zachovaní najmenších rušivých vplyvov na obyvateľstvo.	Použité osvetľovacie zariadenia budú spĺňať STN v danej oblasti a ich svietivosť a smerovanie bude len v rozsahu nutnom pre prevádzku parkovacích plôch.
			Ad 13	Ešte raz vyzývame investora, aby v rámci svojej dlhodobej komunikácie voči občanom SR vo veci výstavby nového závodu JLR, ktorá sa medziiným opiera aj o princípy ekologickej udržateľnosti, inovácií a dobrých vzťahov s miestnou komunitou, opätovne zvážil navrhované protihlukové opatrenia pre občanov Dražoviec, a zvýšil výšku PHS4 nad aktuálne navrhovanú. Našim princípom bolo a je minimalizovanie zmeny v hlukových pomeroch existujúceho stavu (pole takmer bez ruchu) a nového stavu popisovaného v zámere tak, aby sa tento rozdiel čo možno najviac zmenšil. Prosím zohľadníte fakt, že obyvatelia majú susediace domy postavené s umiestnením spální, kľudových zón a detských izieb práve smerom na budúci nový úsek cesty 1/64 a areál JLR. Z hľadiska hluku sa bude jednať o nárast z hodnoty kľudu poľa až takmer po hygienickú normu! Požadujeme, aby sa nešlo na nejsť iba na úplnú hranicu hlukových noriem, ale treba vyjsť občanom v ústrety a dohodnúť sa na plnení miery lepších protihlukových úrovní, čím sa výrazne vyjde v ústrety občanom a zmenší sa negatívny vplyv bezprostredne umiestnenej a intenzívne využívanej cesty a automobilky. Preto navrhujeme, aby sa PHS4 dimenzovala a vystavala v tesnej blízkosti zdroja zvuku do vyššej výšky ako je navrhovaná, s použitím najmodernejších stavebných, izolačných a akusticky pohltivých materiálov. Zároveň požadujeme zvážiť PHS geometricky realizovať ako lomenú, konzolovú alebo zaoblenú.	Navrhnuté protihlukové opatrenia boli robené s cieľom dosiahnuť v najbližšom vonkajšom chránenom prostredí posudzované hodnoty sledovaných určujúcich veličín nižšie, ako sú prípustné hodnoty v zmysle platnej legislatívy.

			Ad 14	Prosíme upresnite, či v predmetnom návrhu zelene v predmetnej prílohe za PHS4 boli zohľadnené existujúce a plánované trasy inžinierskych sietí a ich ochranných zón.	Áno, v predmetnom návrhu zelene boli zohľadnené existujúce a aj plánované trasy inžinierskych sietí a ich ochranných zón.
			Ad 17	A. K dokumentu Automotive Project Nitra - Fáza 2, Posúdenie hlukovej záťaže – doplnok (ES-2016-07/071-JLR_P3) chýbajú prílohy Pl až P8 tak, ako sú vymenované v kapitole 11 .0 Zoznam príloh, strana 30 strana 242 súborného dokumentu. B. požadovanú upresnenú informáciu o polohe cesty sme v prílohe 4 nenašli.	A. Pri zverejňovaní správy, ES-2016-07/071-JLR_P3, v dôsledku nezistených technických dôvodov, neboli zverejnené prílohy, ktoré mali byť súčasťou tejto správy. Avšak aj napriek tejto technickej chybe, v prílohách sú uvedené iba údaje, ktoré dopĺňajú informácie hlavnej správy (Posúdenie hlukovej záťaže – doplnok). Opis konkrétneho vystavenia pôsobeniu hluku vo vonkajšom chránenom priestore je v plnom rozsahu uvedený v hlavnom texte verejne publikovanej správy, pričom prílohy nie sú nevyhnutne dôležité pre porozumenie hlavnej správy a pre vyhodnotenie predpokladanej expozície hluku. Na predikovanie, zobrazovanie a prezentáciu hlukovej záťaže, pre potreby spracovania dokumentácie určenej na posudzovanie vplyvov na životné prostredie (v zmysle platnej legislatívy), neexistujú v SR žiadne záväzné postupy a metodiky. Z uvedeného dôvodu je na spracovateľovi, akým spôsobom získa a prezentuje údaje, ktoré popisujú predikovanú hlukovú záťaž sledovaného zámeru. V textovej časti správy ES-2016-07/071-JLR_P3, sú uvedené hodnoty určujúcej veličiny, pre určené referenčné časové intervaly a druhy zdrojov zvuku, ktoré sú požadované legislatívou zaoberajúcou sa ochranou a podporov verejného zdravia. Hodnoty sú stanovené, a v správe uvedené, v číselnej forme, vo viacerých miestach najbližšieho dotknutého chráneného prostredia tak, aby mohlo byť urobené hodnotenie hlukovej záťaže spôsobovanej sledovaným zámerom, v zmysle legislatívy zaoberajúcej sa ochranou a podporou verejného zdravia (v platnom znení). Okrem číselných údajov určujúcej veličiny (ekvivalentnej hladiny A zvuku, v referenčných časových intervaloch deň, večer, noc) v miestach objektivizácie , sú v správe uvedené aj grafické zobrazenia plošnej hlukovej záťaže v 3D zobrazení. Rozloženie plošnej hlukovej záťaže, sledovaných zdrojov hluku súvisiacich s hodnoteným zámerom, je formou farebne rozlíšených pásiem, v ktorých sú hodnoty ekvivalentnej hladiny A zvuku vo zvolenom rozmedzí hodnôt. Rozlíšenie pásiem hodnôt je urobené pomocou priloženej legendy. Na základe uvedených údajov o hlukovej záťaži, bolo urobené a uvedené aj záverečné vyhodnotenie sledovaného zámeru (kapitola 8.0 Záver a odporúčania, v ES-2016-07/071-JLR_P3) na hlukovú záťaž v dotknutom okolí zámeru. Doplnkové údaje v prílohách nemajú vplyv, na záverečné hodnotenie a konštatovanie, pri vyhodnotení sledovaného zámeru na hlukovú záťaž v dotknutom okolí.

					B. Poloha cesty (účelovej komunikácie – „ obchvat Dražoviec“) je pri výpočte hlukovej záťaže s využitím matematického modelovania zadaná do modelu v zmysle projektu tejto cesty. Presnosť zadania polohy cesty, s ohľadom na presnosť priestorových databáz 25cm/pixel a presnosť dodanej projektovej dokumentácie s rozlíšením 1mm, je lepšia ako 0.5 metra. Pre presnosť vzdialenosti jednotlivých objektov navrhovanej činnosti od obytného územia sa v Prílohe 4 uvádza, že „Trojrozmerný model územia a všetky zohľadnené objekty, ktoré môžu vplývať na šírenia zvuku, sú robené na základe priestorových databáz z fotogrametrie. Presnosť snímkovania bola 25 cm/pixel. Geometrické rozmery nových objektov závodu boli do modelu implementované z výkresovej dokumentácie, ktorá bola vytvorené s rozlíšením 1mm. Presnosť dodržania vzdialenosti jednotlivých objektov vo vytvorenom trojdimenzionálnom modeli, od najbližších budov s funkciou bývania ako aj všetkých existujúcich objektov, voči reálnemu stavu je lepšia ako 0,5 metra.“ a konkrétne k vzdialenosti hranice závodu od obývaného územia obce Dražovce je uvedené, že „V obci Dražovce je najbližšie územie s funkciou bývania vo vzdialenosti cca 150 metrov východne od hranice areálu závodu.“.
			Ad 19	žiadame o zaradenie do procesu pripomienkovania.	Verejnosť (občianske združenie) sa po podaní pripomienok stáva zo zákona účastníkom procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a bude informovaná o jeho výsledku.
			Ad 20	Žiadame o zaradenie do procesu pripomienkovania predmetnej dokumentácie v rámci stavebného konania. Žiadame upresnenie všeobecného vyjadrenia v odpovedi na našu požiadavku.	Ako účastníkovi procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie prináleží verejnosti zo zákona byť aj ako účastník stavebného konania.
			Ad 21	Žiadame o vyjadrenie, či a v akom rozsahu je v dokumente Príloha č.4 zahrnutá aj v médiách ohlásená kapacita prekladiska (investor ZŠR, zdroj hovorkyňa ŽSR), ktorá je vztiahnutá k verejnej činnosti terminálu, teda mimo plánovaného objemu vztiahnutého na investíciu Automotive Park Nitra. V dokumente zámeru je uvádzané číslo 7 vlakov denne (2 inbound, 5 outbound) - avšak toto číslo je uvádzané iba v súvislosti s investíciou Automotive Park Nitra. V prípade, že sa výhľadová kapacita líši od tej odhadovanej v zámere, žiadame o prehodnotenie hlukovej a imisnej štúdie, a so zapracovaním našej požiadavky v tomto bode.	Uvažovaný počet vlakov pre kontajnerovú prepravu uvedený v posúdení hlukovej záťaže, ktorý tvorí prílohu Správy o hodnotení, plne pokrýva projektovanú kapacitu terminálu t.j. aj médiami uvedené aditívne počty kontajnerov nad objem vztiahnutý k investícií Automotive Nitra Project.
			Ad 22	V Prílohe č.4 nie je uvažované s odhlučnením mestskej časti Dražovce od územia označeného ako LR Driving Experience Centre. V samotnom texte zámeru je táto investícia popísaná (kapitola Zážitkový priestor), a navyše tak, že bude obsahovať "prudké stúpania a klesania, bočné svahy, prejazd tunelom, prejazd vodou, padajúci most a prejazd cez skaly", teda bude vo svojich exponovaných častiach postavená nad úroveň okolitého terénu. Je reálnym predpokladom, že takéto akcie sa budú mimo	Driving Experience Centre je s ohľadom na polohu najbližšieho vonkajšieho chráneného priestoru v Nitre- Dražovciach, za dvoma zvýšenými násypmi. Na jednom z týchto násypov je PHS s výškou 4 až 4,5 metra nad úrovňou násypu. T.z., že úroveň vonkajších plôch, na ktorých sa budú pohybovať osobné motorové vozidlá, ktoré okrem iného musia plniť parametre pre vonkajšiu hlučnosť v zmysle požiadaviek

				iného konať aj počas dní pracovného voľna a pokoja, preto je namieste otázka riešenia odhlučnenia toho priestoru formou PHS a sadových úprav. Žiadame preto o zapracovanie do Príloh 4 a Návrhu výsadby zelene, Príloha 6.	homologácie podľa EHK, bude pod hornou hranou PHS cca 6 – 7 metrov.
			Ad 32	Zjavne prišlo k nepochopeniu nášho zámeru. Realizovaním výstavby "obchvatu Dražoviec" príde k oddeleniu územia Dražoviec smerom k rieke Nitre a okoliu. Toto bolo obyvateľstvom mesta aktívne využívané na oddychové a športové aktivity. Realizáciou jediného podchodu pod novobudovaný úsek cesty prijde k situácii, že na úseku dlhom niekoľko kilometrov bude realizovaný iba jeden jedniný podchod. Naša žiadosť spočíva vo vybudovaní viacerých, minimálne však jedného ďalšieho podchodu pre peších a cyklistov, situovaného ideálne v úseku okolia križovatky B v smere k Dražovciam, ktorý by slúžil ako prístup a spojovník medzi cyklotrasou Dražovce – rieka Nitra - Čakajovce. Všetky tieto trasy sú v záujme konceptu budovania cyklotrás mesta Nitra a VUC.	V rámci príprav projektovej dokumentácie boli zvážené viaceré možnosti a z dôvodu absencie možného napojenia viacerých podchodov, bol nakoniec vybraný podchod v centrálnej časti mestskej časti Nitra - Dražovce.