

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 54 ods. 2 písm. k) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní vplyvov“) vydáva, na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa jednotlivých ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov, podľa § 37 zákona o posudzovaní vplyvov a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“)

Z Á V E R E Č N É S T A N O V I S K O
(číslo 4783/2016-1.7/pl)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

- 1. Názov**
Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o.
- 2. Identifikačné číslo**
48 302 392
- 3. Sídlo**
Vysoká 2/B, 811 06 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

- 1. Názov**
Automotive Nitra Project – Fáza 2
- 2. Účel**
Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie výrobného závodu zameraného na výrobu a montáž automobilov Jaguár a Land Rover v lokalite strategického parku Nitra. Súčasťou navrhovanej činnosti sú aj súvisiace činnosti externej infraštruktúry, ktorú bude zabezpečovať spoločnosť MH Invest, s.r.o.
- 3. Užívateľ**
Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o.
Vysoká 2B
811 06 Bratislava
- 4. Umiestnenie**

Kraj:	Nitriansky
Okres:	Nitra
Obec:	Nitra, Lužianky, Zbehy, Čakajovce
Katastrálne územie:	Lužianky, Čakajovce, Zbehy, Dražovce, Mlynárce, Zobor

Parcely - pozemky: sú súčasťou mapovej prílohy tohto záverečného stanoviska – príloha č. 1.

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný termín zahájenia výstavby 2016
Predpokladaný termín ukončenia výstavby 2018
Termín ukončenia prevádzky navrhovanej činnosti: nie je stanovený.

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Zameraním výrobného závodu je výroba a montáž automobilov značky Jaguár a Land Rover. Výroba bude prebiehať vo dvoch časových fázach: V 1. fáze sa predpokladá výroba 150 000 ks vozidiel za rok, v 2. fáze sa počíta s celkovou produkciou cca 300 000 ks vozidiel za rok.

Montážny závod sa bude skladať z niekoľkých integrovaných prevádzok, pričom v každej z nich bude prebiehať kontinuálny proces s využitím montážnej linky: hrubá karoséria (tu sa montuje hlavná karoséria z komponentov dodaných do automobilky), lakovňa a finálna montáž. Tie sú doplnené špecializovanou montážnou halou pre vozidlá vyrábané na zákazku, skúšobnú dráhu, zážitkovú dráhu pre návštevníkov Land Rover a pomocné zariadenia, vrátane kancelárskych a administratívnych budov, energetické centrum, ktoré dodáva energiu a kúrenie pre areál závodu, oblasti na skladovanie materiálov, zariadenie na nakladanie s odpadom a expedičné oblasti pre odosielanie produktov po ceste alebo železnicou.

V rámci projektu bude vybudovaný nový montážny závod na vozidlá so zmiešanou architektúrou (oceľ – hliník). Proces montáže bude prebiehať v troch samostatných priestoroch, ktoré sú definované ako hrubá karoséria (BIW), lakovňa a konečná montáž (T&F).

Popis technologického postupu výroby:

Výrobný krok 1 – Materiálové plánovanie a logistika dodávok

Všetky materiály a súčasti potrebné na montáž vozidiel budú dodávané do príslušnej výrobnéj haly na báze just-in-time (JIT). To zahŕňa aj riadenie dodávok pohonných hmôt pre čiastočné naplnenie paliva do hotových vozidiel. Dodávky materiálov a komponentov do závodu budú koordinované oddelením MP&L tak, aby sa zabezpečil dostatočný stav zásob jednotlivých dielov na správnom mieste na výrobnéj linke a tým umožnila čo najefektívnejšia výroba vozidiel. Oddelenie MP&L zodpovedá za odvoz odpadových materiálov z výrobného procesu.

Výrobný krok 2 – Zvarovňa (Karosáreň – BIW)

Karosáreň bude umiestnená do objektu s rozmermi 255 x 280 m. Karosáreň spustená vo fáze 1 bude mať prevádzkovú plochu 66 300 m². Bude doplnená o vedľajší objekt, v ktorom budú umiestnené nepriame podporné funkcie, vrátane centrálnej údržby, dielni rozmerovej kvality a testov spájacej technológie, ako aj vývojové laboratóriá umiestnené vpravo dole v objekte, s dostatočnou kapacitou na využitie aj pre druhú karosáreň v 2. fáze výstavby závodu. Tento 3-podlažný objekt, vytvárajúci centrálny priestor, bude tiež zahŕňať zázemie pre zamestnancov, kuchynku, vzdelávacie a konferenčné priestory a priestory pre tímy riadenia výroby. Výrobné činnosti v karosárni budú rozdelené do „kompetenčných centier“, ktoré je možné zhrnúť nasledovne:

1. Montáž podzostáv, zameranú na spájanie hliníkových komponentov do veľkých zostáv a spájanie matkami a skrutkami.
2. Hlavné montážne činnosti na dopravníkovej linke, počas ktorých bude vytvorená polosamonosná karoséria v 2 samostatných etapách.

- Montáž podvozku, ktorá zahŕňa montáž predného pozdĺžneho rámu, stredového panelu, prednej podlahy, zadného pozdĺžneho rámu, zadnej podlahy a geometrie SPR, čím sa vytvorí podvozok vozidla.
 - Montáž (hornej) karosérie a rámu, ktorá zahŕňa montáž panelov zadnej štvrtiny karosérie, montáž vnútorných a vonkajších podzostáv bočnej karosérie a montáž rámu vytvoreného z týchto podzostáv a strešného panelu k podvozku, čím sa vytvorí polosamonosná karoséria.
3. V priestoroch prípravy uzáverov otvorov sa zhotovujú predné dvere, zadné dvere, kapoty, blatníky a dvere batožinového priestoru, a to predovšetkým z ocele. V týchto priestoroch bude umiestnená malá pec, ktorá bude slúžiť na vytvrdzovanie lepidiel pred laboratórnym testovaním, a bude tu nainštalovaný špecializovaný odsávací systém.

Vzhľadom na to, že vozidlá budú mať zmiešanú oceľovú a hliníkovú architektúru, oddelenie procesných zón hliníka a ocele je kriticky dôležité, osobitne tam, kde sa vykonáva odporové bodové zváranie a opravy plechov. Fyzické oddelenie zón spracovania ocele s využitím plastových clôn tiež pomáha zachytávaniu výparov z odporového bodového zvárania, ktoré budú silne zriedené a vypúšťané pomocou špeciálnych odsávacích systémov.

Karosérie budú prevezené do lakovne pomocou uzatvoreného dopravníkového systému. Tunel dopravníka bude tvorený obloženou, skriňovou konštrukciou bez presklenia, ktorá bude postavená pod uhlom 17 stupňov k pozdĺžnej osi centrálného priestoru a vedená vo výške 9 m nad zemou ponad priestor konečnej montáže (mimo linky), čím sa dosiahne najkratšia cesta do lakovne.

Výrobný krok 3 – Lakovňa

Lakovňa je hlavná budova v navrhnutom dizajne závodu. Budova má rozmery 396 x 132 m. Dokončené karosérie sú prepravené do skladovacej oblasti lakovne (MP&L), kde čakajú na vstup do lakovacieho procesu.

Automatický skladovací systém (ASRS) presunie dokončené karosérie na začiatok procesu lakovania. Po príchode do budovy lakovne sú na dvere a kapotu namontované úchytky. Karosérie potom prechádzajú predúpravou a fosfátovaním, kde dôjde k očisteniu a príprave nelakovaných karosérií tak, aby boli pripravené na aplikáciu jednotlivých povrchových vrstiev.

Po predúprave bude na fosfátovanú karosériu nanesený kataforézny náter, ktorý je prvým základným náterom a predstavuje primárnu protikoróznou vrstvu. Karoséria potom prechádza pecou, kde dochádza k vytvrdnutiu vrstvy.

Následne sú do kĺbov a švov kataforeticky lakovanej karosérie roboticky aplikované upchávky z PVC, ktoré bránia nežiaducemu prenikaniu vody, pár a prachu počas používania zákazníkom. Následne sa na podlahové plochy vozidla aplikuje zvukoizolačná vrstva. Do rôznych oblastí sa kozmetické tesnenia aplikujú manuálne.

Oba produkty sa nechajú povrchovo vytvrdnúť v peci tesniacej vrstvy. Na každú karosériu je následne nanesený vodouriediteľný plnič (primer), a to jednak zvnútra ako aj zvonka. Všetky vnútorné a vonkajšie povrchy sú striekané automaticky pomocou robotov. Po vytvrdnutí nanesej vrstvy v peci plniča (primer) sa vykoná kontrola vrstvy a prípadné chyby sa opravujú.

Po kontrole plniča bude každá karoséria nastriekaná základnou farbou vo zvolenom odtieni. Všetky vnútorné a vonkajšie povrchy sú striekané automaticky. Aplikovaná farba na vodnej báze potom prechádza krátkou odvetracou (intermediálnou) pecou, kde dôjde k odstráneniu prebytočnej vody a čiastočnému zaschnutiu pred aplikáciou prievitného laku.

Bezfarebný rozpúšťadlový lak je aplikovaný automaticky na vonkajšie aj vnútorné povrchy karosérie ošetrenej základnou farbou a následne sa nechá vytvrdnúť v peci vrchného laku.

Operátori následne karosériu skontrolujú, či nevykazuje nedokonalosti alebo chyby. Ak je to možné, bude chyba laku ľahko pieskovo obrúsená a následne vyleštená, až kým sa nedosiahne uspokojivý vzhľad. Väčšie chyby budú smerované do samostatného priestoru na opravy.

Po dokončení všetkých operácií lakovania budú vnútorné plochy plechových profilov a oblastí dverí ošetrené voskom na vodnej báze, ktorý bude vstrekaný s využitím ručného striekacieho procesu. Účelom aplikácie vosku je zabrániť korózii, ku ktorej by mohlo dôjsť v tých oblastiach vozidla, pri ktorých môže dôjsť k ponoreniu do vody.

Po dokončení procesu voskovania karosérie prechádzajú na finálnu montáž. Do čistiarne odpadových vôd budú odvádzané všetky odpadové vody vypúšťané z procesov nainštalovaných v lakovni a tu budú upravené na hodnoty v rámci limitov pre vypúšťanie odpadových vôd určených povolojúcimi orgánmi štátnej správy v zmysle platných právnych predpisov.

V lakovni v striekacích kabínach bude inštalované suché filtračné zariadenie na odlučovanie tuhých znečisťujúcich látok. Pri tomto procese sa nevyužíva voda, ale ako vzduchový filter sa používa mletý vápenec. Na základe údajov od dodávateľa sa účinnosť tohto odlučovacieho zariadenia približuje k 100 %. Pri procese sušenia jednotlivých vrstiev náterov dochádza k odparovaniu organických plynov a pár, tieto budú odsávané a odlučované v koncových oxidačných zariadeniach, ktorých účinnosť sa pohybuje na úrovni 95 – 99 %.

Výrobný krok 4 – Finálna montáž (T&F)

Konečná montáž (Trim & Final) je posledná budova výrobného procesu, na konci ktorej vychádza kompletne vozidlo. Budova má celkovú dĺžku 975 m a šírku 620 m. V objekte je postupne kompletizované vozidlo všetkými súčasťami v interiéri aj exteriéri, vrátane plnenia všetkých prevádzkových kvapalín a pohonných hmôt. Vozidlo sa prvýkrát pohybuje s využitím vlastného pohonu na konci linky konečnej montáže, predtým než sa presunie do priestoru mimo linky (Off Track Area, OTA), kde sa vykonávajú záverečné kontroly a kontrola kvality.

Po ukončení všetkých kontrol a testov sa vozidlá presunú s využitím vlastného pohonu do priestoru expedičného parkoviska (MP&L), odkiaľ budú naložené buď na vlaky alebo nákladné vozidlá a distribuované ku konečnému zákazníkovi.

Vyššie uvedené hlavné objekty sú doplnené predovšetkým nasledovnými pomocnými prevádzkami:

Sklad prevádzkových kvapalín (TANK FARM) je samostatný stavebný objekt, ktorý bude slúžiť na skladovanie a výdaj prevádzkových médií, ktoré sa plnia do vyrábaných automobilov na konci montážnej linky.

Interná logistika - všetky zásoby budú dodávané na linku systémom „just in time“. To bude riadené pomocou inteligentných kariet a inteligentných volacích tlačidiel a iných plánovacích nástrojov, ktoré budú operátori využívať na objednávanie dielov vtedy, keď budú potrebné.

Pomocné budovy - určitá časť vyrobených automobilov je zaslaná na úplnú kontrolu kvality v rámci budovy "Kontrola zhody výroby— (Conformity of Production, COP). Tu sa vykonávajú testy, ako sú testy emisií výfukových plynov, odozva na vysoké a nízke prevádzkové teploty a bezpečnostné kontroly, s cieľom zaručiť, aby boli vozidlá v súlade s príslušnými normami a štandardmi.

Energetické centrum - ide o budovu pre prípravu tepla a pitnej a úžitkovej vody a zahŕňa aj administratívne priestory pre pracovníkov obsluhy a kontroly. Tento komplex sa nachádza v blízkosti lakovne a bude vyžadovať inštaláciu až 5 kotlov, každý s menovitým tepelným výkonom 12,6 MW. Energetické centrum bude zahŕňať 11 ks chladičov (každý s výkonom

6,6 MW), 22 ks chladiacich veží (každá s výkonom 6,6 MW) a 5 ks kompresorových chladiacich veží (2 x s výkonom 0,5 MW + 3 x s výkonom 0,3 MW).

Zážitkový priestor - tento priestor bude navrhnutý a vybudovaný na ploche 40 000 m² ako zážitkové a prijímacie centrum. Koncept zahŕňa vybudovanie trate vytýčenej páskami, ktorá bude integrovaná s budovou. Trate budú navrhnuté a postavené externým dodávateľom – agentúrou Global Track Build. Trate budú zahŕňať extrémne úseky, ktoré zvýrazia schopnosti predvádzacích vozidiel a budú zahŕňať prudké stúpania a klesania, bočné svahy, prejazd tunelom, prejazd vodou, padajúci most a prejazd cez skaly. Na trati bude možné realizovať ukážky jazdy trvajúce od 15 minút do 1 hodiny.

Centrum odpadového hospodárstva - bude slúžiť na triedenie a dočasné zhromažďovanie odpadov, pred ich prepravou za účelom ich zhodnotenia, resp. zneškodnenia v zariadeniach na nakladanie s odpadmi u zazmluvnených dodávateľov nachádzajúcich sa v regióne.

Parkovacie plochy - ako súčasť výstavby strategického parku budú vybudované aj parkovacie plochy pre osobné a nákladné vozidlá a autobusy, ktoré budú slúžiť na podporu projektu. Tieto zariadenia budú v kompetencii MH Invest, s.r.o. a budú sa nachádzať mimo hraníc areálu spoločnosti Jaguar Land Rover. Tieto parkovacie plochy zahŕňajú:

- Hlavné parkovisko nákladných vozidiel – kapacita 200 vozidiel s celkovou hmotnosťou do 34 ton a 30 vozidiel do 3,5 tony, s plochou 59 050 m². To bude zahŕňať zázemie pre vodičov, bezpečnostný personál a pracovníkov správy parkoviska;
- Terminál intermodálnej prepravy - kapacita 50 vozidiel s celkovou hmotnosťou do 34 ton čakajúcich na naloženie v TIP Lužianky. Celková plocha predstavuje 11 500 m²;
- Verejné parkovisko osobných vozidiel – kapacita 3 300 parkovísk, z toho 6 stojísk na nabíjanie elektromobilov, 25 stojísk pre motocykle. Z ostatných parkovacích stojísk budú 4 % pre imobilných a telesne postihnutých. Z celkového počtu 3 300 stojísk bolo v rámci schválenej koncepcie pri prvom posudzovaní zámeru projektu zahrnutých 36 parkovacích miest. Celková plocha bude 95 000 m²;
- Parkovisko autobusov - kapacita do 20 autobusov. Celková výmera 14 100 m².

Okrem týchto hlavných parkovacích plôch budú v rámci projektu vo vnútri areálu vybudované aj ďalšie parkoviská. To bude zahŕňať parkovisko pre návštevníkov a VIP parkovisko pre približne 530 vozidiel, ktoré bude prístupné z novej cestnej infraštruktúry východne od lokality projektu. Okrem toho bude vytvorené parkovisko pre autobusovú kyvadlovú dopravu pre zamestnancov o výmere 5 000 m².

Distribučné oblasti - Hotové vozidlá budú presunuté do priestoru pre hotové vozidlá, kde budú čakať na expedíciu po ceste alebo železnici. Pri prevádzke fázy I. sa očakáva, že všetky vozidlá budú expedované zo závodu cestnými vozidlami, až do dobudovania železničnej siete a koľajových vozidiel, čo umožní v budúcnosti využívať distribúciu železničnou dopravou.

Na podporu budúceho železničného napojenia bude opätovne vybudovaná železničná vlečka vedúca pozdĺž uzavretej železničnej trate, ktorá sa napojí k existujúcej trati v Lužiankach, s križovaním rieky Nitra po novo vybudovanom moste. Železničný terminál bude verejnou infraštruktúrou, bude mať 4 koľaje a bude vybavený 2 nakladacími rampami slúžiacimi na naloženie vozidiel. Uvedené je mimo hraníc závodu Jaguar Land Rover a bude vybudované spoločnosťou MH Invest, s.r.o.

Vozidlá expedované po ceste budú nakladané na prepravné vozidlá priamo z vyčkávacieho priestoru, odkiaľ sa prostredníctvom spojovacích komunikácií napoja na národnú cestnú sieť.

Prevedenie povrchu fasád všetkých navrhovaných budov a ich farebné prevedenie a možnosť uplatnenia tzv. zelených striech – Prevedenie povrchu fasád výrobných hál bude do neutrálnych tónov šedej farby (RAL9006). Z hľadiska možnosti prevedenia tzv. zelených

striech investor zvažuje jej realizáciu na objekte administratívnej budovy, vo výrobných halách to predbežne nebude technicky realizovateľné.

Navrhovaná činnosť bola posúdená vo dvoch variantoch, ktoré spočívajú v riešení odvedenia odpadových vôd z areálu výrobného závodu:

Variant 1

Lakovňa bude mať vlastnú neutralizačnú stanicu, v ktorej bude dochádzať k úprave technologických odpadových vôd vznikajúcich v budove pred ich vypustením do kanalizácie. Vyčistené odpadové vody z neutralizačnej stanice sa zmiešajú s odpadovými vodami a splaškovými odpadovými vodami zo zostávajúcej časti lokality a budú spoločne zaústené do verejnej tlakovej kanalizačnej siete na základe súhlasu s ich vypúšťaním. Kvalita týchto odpadových vôd bude zodpovedať limitom kanalizačného poriadku pre splaškovú kanalizáciu. Dobudovanie verejnej kanalizačnej siete zabezpečí Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky prostredníctvom spoločnosti MH Invest, s.r.o. tak, aby bola schopná prijímať objem a kvalitu odpadových vôd produkovaných projektom.

Variant 2

Variant 2 predstavuje alternatívny návrh odvádzania technologických a splaškových odpadových vôd z projektu. Technologické odpadové vody budú vznikať najmä z prevádzky lakovne a budú sa zachytávať v samostatných zberných nádobách podľa druhov médií. Následne sa budú tieto odpadové vody upravovať spoločne v neutralizačnej stanici odpadových vôd v prevádzke lakovne. Upravené technologické odpadové vody z prevádzky lakovne sa zmiešajú so splaškovými a technologickými odpadovými vodami vznikajúcimi v zostávajúcich častiach závodu a následne budú upravené vo vlastnej biologickej čistiarni odpadových vôd a zaústené do recipientu (rieka Nitra). Kvalita týchto odpadových vôd bude zodpovedať kvalite určenej správcom toku SVP a.s., OZ Piešťany v súlade s platnou legislatívou v danej oblasti.

Odpadové vody z predúpravy, katoforézneho lakovania, odvodňovacích vpustov z pracovísk atď. budú upravené v neutralizačnej stanici predtým než bude možné ich vypustenie do verejnej kanalizácie.

Neutralizačná stanica bude pozostávať z nasledujúcich hlavných častí:

- Vyrovnávacie nádrže pre rôzne zdroje odpadových vôd (dimenzované tak, aby dokázali zvládnuť pravidelne vypúšťané a havarijné množstvá)
- Ultrafiltračná jednotka
- Systém koagulácie laku
- Neutralizačná jednotka
- Vločkovacia jednotka
- Sedimentačný systém
- Systém filtrácie kalov
- Záverečný neutralizačný stupeň
- Systém štrkovej filtrácie
- Záverečná kontrola
- Skladovanie chemických látok.

Úprava olejovej emulzie - Olejová emulzia z priestoru predúpravy - odmasťovania bude zhromažďovaná vo vyrovnávacej nádrži olejovej emulzie, odkiaľ bude privádzaná do ultrafiltračnej jednotky. Vyprodukovaný koncentrát bude likvidovaný externe v sudoch a filtrát sa privedie do vyrovnávacej nádrže na zásadité/kyslé odpadové vody.

Čistenie odpadových vôd s obsahom laku - Diskontinuálne a kontinuálne privádzané odpadovej vody z procesu lakovne budú upravované v procese na úpravu odpadových vôd. Voda znečistená zvyškami laku bude vyzrážaná v kontinuálnej čistiarni tak, že sa do nej pridá

hasené vápno a hydroxid sodný. Koagulovaná voda sa potom odvedie do kontinuálnej neutralizačnej jednotky.

Úprava kyslej a zásaditej vody - Kyslé a zásadité odpadové vody z predúpravy budú zhromažďované v neutralizačnej zásobnej nádrži, odkiaľ budú privádzané do dvojstupňovej neutralizačnej jednotky s kontinuálnym prietokom.

pH pridávaných neutralizačných chemikálií bude riadené automaticky a pridávanie roztoku chloridu železitého bude riadené objemovo.

Sedimentačný systém vrátane vložkovania (flokulácie) - Odpadová voda neutralizovaná na optimálnu hodnotu pH bude priebežne prechádzať flokulačným stupňom, ktorý slúži na vytváranie vločiek (pridaním polyelektrolytu) na zvýšenie účinnosti separácie. Pevné častice budú oddelené v následnom sedimentačnom stupni, ktorý je navrhnutý ako usadzovacia nádrž so šikmým dnom. Predbežný odlučovač bude umiestnený pred usadzovacou nádržou.

Úprava kalu - Kal oddelený a odstránený z usadzovacej nádrže a predbežného odlučovača bude ďalej zahustený v konsolidačnom zariadení. Čistá fáza z konsolidátora kalu sa odvedie naspäť do neutralizačnej zásobnej nádrže pomocou kalového čerpadla. Kal z nádrže konsolidátora sa zbaví vody pomocou komorového kalolisu. Zlisovaný kal bude mať obsah vody asi 60 – 65 %.

Záverečný neutralizačný stupeň - Upravená voda sa dopraví do záverečného neutralizačného stupňa, kde sa upraví definitívna hodnota pH. Hodnota pH sa upraví pridaním kyseliny chlorovodíkovej alebo hydroxidu sodného.

Záverečná filtračná jednotka - Neutralizovaná čistá fáza z doskovej usadzovacej nádrže a filtračného listu sa prefiltruje štrkovou filtráciou, kde dôjde k odstráneniu mikročastíc.

Čistiareň odpadových vôd

Čistiareň odpadových vôd má kapacitu cca 4000 EO a je samostatnou mechanickobiologickou čistiarnou odpadových vôd pre:

- čistenie splaškových odpadových vôd zo sociálnych zariadení (WC, sprchy) z areálu závodu pre 7500 zamestnancov, splaškové vody zo sociálnych zariadení, odpadové vody z jedální, reštaurácií a bufetov, ktoré slúžia zamestnancom závodu a napokon kalové vody privádzané kalovým potrubím. Odpadové vody vznikajúce v stravovacích zariadeniach sú pred vstupom do podnikovej kanalizácie zbavené tukov a olejov so samotných odlučovačov tukov a olejov. Do splaškovej kanalizácie je zaústená aj odpadová voda z umyvární áut.
- čistenie priemyselných odpadových vôd pritekajúcich na ČOV prevažne z prevádzky lakovne, ktorá bude pred prítokom na centrálnu ČOV podrobená procesu fyzikálno-chemického čistenia v neutralizačnej stanici, ktorá je súčasťou lakovne. V tomto závode sa do odpadových vôd dostávajú znečisťujúce látky predovšetkým vo forme anorganických solí, v určitej miere aj organické látky. Na vstupe do ČOV je meraný prietok odpadových vôd pomocou indukčného prietokomera. Pred hrubým mechanickým predčistením (z otvoreného žľabu) je možnosť odoberať vzorky surovej odpadovej vody za účelom laboratórnych analýz. Takisto na vstupe do ČOV sú osadené automatické sondy na meranie základných fyzikálno-chemických analýz odpadovej vody (pH, teplota).

Mechanický stupeň - pracuje na princípe mechanického predčistenia hrubých nečistôt s následným odseparovaním piesku vo vertikálnom lapači a dočistením na jemných česliach.

Biologický stupeň - Odpadové vody prečistené v mechanickom stupni natekajú do akumuláčného priestoru tvoreného z dvoch rovnakých komôr slúžiacich na zabezpečenie rovnomernosti nátoky na biologický stupeň čistenia odpadových vôd. V každej je umiestnené miešadlo na zabránenie dekantácie mechanických nečistôt. Celkový objem cca 1500 m³ slúži

aj na rezervu prietoku odpadových vôd v čase odstavenia výroby alebo obdobia bez prítoku odpadových vôd.

Biologický stupeň tvoria paralelne vybudované identické sústavy komôr prepojených meandrovým usporiadaním otvorov. Prvá trojica nádrží je vybavená miešadlami a za anoxických podmienok tam prebieha denitrifikácia dusíka v odpadových vodách s následným prietokom do časti nitrifikácie. Nitrifikačnú časť tvorí päť komôr so zabudovaným prevzdušňovacím zariadením ukotveným na dne nádrží. Tu prebieha samotný proces biologického čistenia odpadových vôd. Z biologického stupňa čistenia odpadové vody odtekajú nerezovým prepádovým žľabom do odplynovacej nádrže a následne do kruhovej dosadzovacej nádrže.

Do nitrifikačnej časti biologického stupňa čistenia odpadových vôd je vzduch dopravovaný zo strojovne dúcharne.

Dosadzovacia nádrž svojou funkciou rozdeľuje OV na vysedimentovaný kal a vyčistené odpadové vody. Zhrabovacie zariadenie kontinuálne zhŕňa po obvodu nádrže zhrabovacími lištami kal a sústreďuje ho do kalovej priehlbne. Tu je umiestnený i vývod pre odsávanie kalu do čerpacej nádrže vratného a prebytočného kalu. Prebytočný kal ja odčerpávaný do kalojemu a následne odvodnený. Na očkovanie kalu a na urýchlenie procesu čistenia sa do denitrifikačnej komory prečerpáva potrebné množstvo vratného kalu.

Uskladnený kal v kalojeme je spracovávaný chemicky - koaguláciou a mechanicky - odvodnením. Koagulácia - vyzrážanie je tvorené pomocou cyklónového zariadenia, kde je kalová voda zmiešavaná s roztokom chloridu železitého dávkovaného chemickým dávkovacím čerpadlom a vápenným mliekom (suspénzie oxidu vápenatého). Takto upravené kaly sú pripravené na odvodnenie a odvedenie prebytočného množstva odpadovej vody, ktorá je vrátená na úplný začiatok procesu čistenia BČOV.

Kompletný stručný popis technického a technologického riešenia navrhovanej činnosti bol popísaný v správe o hodnotení činnosti (EKOCONSULT – enviro, a. s., júl 2016).

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovateľ, **Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o., Vysoká 2/B, 811 06 Bratislava**, v zastúpení spoločnosťou **EKOCONSULT – enviro, a.s., Miletičova 23, 821 09 Bratislava** (ďalej len „navrhovateľ v zastúpení“), doručil dňa 05. 04. 2016 Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky, odboru environmentálneho posudzovania (ďalej len „MŽP SR“) podľa § 22 zákona o posudzovaní vplyvov zámer navrhovanej činnosti „**Automotive Nitra Project – Fáza 2**“.

MŽP SR, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 a § 2 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 správneho poriadku a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 54 ods. 2 písm. k) zákona o posudzovaní vplyvov informovalo listom č. 4783/2016-3.4/pl, zo dňa 07. 04. 2016 dotknuté obce, dotknuté orgány, povoľujúce orgány a rezortné orgány, že dňom doručenia zámeru navrhovanej činnosti začalo podľa § 18 správneho poriadku správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie a vyzvalo na predloženie stanoviska k zámeru navrhovanej činnosti v zákonom stanovenej lehote.

Zámer navrhovanej činnosti bol zároveň zverejnený na webovom sídle MŽP SR na adrese: <http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/automotive-nitra-project-faza-2>.

Dotknuté obce boli vyzvané, aby informovali verejnosť o tomto zámere navrhovanej činnosti na úradnej tabuli obce a zároveň verejnosti oznámili, kedy a kde je možné do zámeru

navrhovanej činnosti nahliadnuť, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a miesto, kde môžu pripomienky podávať.

Podľa prílohy č. 8 zákona o posudzovaní vplyvov je navrhovaná činnosť zaradená do:

- Kapitoly č. 2 Energetický priemysel, *Pol. číslo 1* Tepelné elektrárne a ostatné zariadenia na spaľovanie s tepelným výkonom, *Časť B* (zistovacie konanie) – od 50 MW do 300 MW;
- Kapitoly č. 3 Hutnícky priemysel, *Pol. číslo 8* Prevádzky na povrchovú úpravu kovov a plastov využívajúce elektrolytické alebo chemické procesy upravenej plochy, *Časť A* (povinné hodnotenie) – od 30 m³ kapacity používaných kadií;
- Kapitoly č. 7 Strojársky a elektrotechnický priemysel, *Pol. číslo 1* Výroba a montáž vozidiel a výroba motorov motorových vozidiel, *Časť B* (zistovacie konanie) – bez limitu;
- Kapitoly č. 9 Infraštruktúra:
 - *Pol. číslo 15*. Projekty budovania priemyselných zón vrátane priemyselných parkov, *Časť B* (zistovacie konanie) – bez limitu,
 - *Pol. číslo 16*. Projekty rozvoja obcí vrátane b) statickej dopravy, *Časť A* (povinné hodnotenie) – od 500 stojísk;
- Kapitoly č. 10 Vodné hospodárstvo, *Pol. číslo 6* Čistiare odpadových vôd a kanalizačné siete, *Časť B* (zistovacie konanie) – od 2 000 do 100 000 ekvivalentných obyvateľov;
- Kapitoly č. 13 Doprava a telekomunikácie, *Pol. číslo 4* Železničné stanice, terminály d) nákladné, prekladiská kombinovanej dopravy.

Po preštudovaní predloženého zámeru a s prihliadnutím na stanoviská doručené k zámeru, MŽP SR ako príslušný orgán určilo v spolupráci s rezortnými orgánmi, povoľujúcimi orgánmi a po prerokovaní s navrhovateľom v zastúpení podľa § 30 zákona o posudzovaní vplyvov rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti č. 4783/2016-3.4/pl, zo dňa 17. 05. 2016.

Správu o hodnotení činnosti vypracovala spoločnosť EKOCONSULT – enviro, a.s., (zástupca spracovateľa: RNDr. Vladimír Žúbor) v júli 2016.

Správa o hodnotení činnosti, vrátane všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia bola predložená na MŽP SR ako príslušný orgán podľa § 31 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov dňa 06. 07. 2016.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR ako príslušný orgán doručilo listom č. 4783/2016-1.7/pl, zo dňa 08. 07. 2016 správu o hodnotení činnosti na zaujatie stanoviska podľa § 33 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov zainteresovaným subjektom - dotknutým obciam, rezortným orgánom, dotknutým orgánom a povoľujúcim orgánom (Mesto Nitra; Obec Lužianky; Obec Čakajovce; Obec Zbehy; Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja; Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja; Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja; Okresný úrad Nitra, odbor krízového riadenia; Okresný úrad Nitra, pozemkový a lesný odbor; Okresný úrad Nitra, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií; Okresný úrad Nitra, katastrálny odbor; Okresný úrad Nitra, odbor výstavby a bytovej politiky; Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Nitre; Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Nitre; Dopravný úrad, divízia civilného letectva; Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, sekcia majetku a infraštruktúry; Krajský pamiatkový úrad v Nitre; Krajské riaditeľstvo policajného zboru Nitra, krajský dopravný inšpektorát Nitra; Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Odštepný závod Piešťany; Železnice Slovenskej republiky, generálne riaditeľstvo; Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek

životného prostredia; Slovenská inšpekcia životného prostredia, Inšpektorát životného prostredia Bratislava – stále pracovisko Nitra; Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, odbor dráhový stavebný úrad; Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, sekcia energetiky; Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, sekcia priemyslu a obchodu; Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, odbor územného plánovania; Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry; MŽP SR, odbor odpadového hospodárstva; MŽP SR, sekcia vôd; MŽP SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov; MŽP SR, odbor ochrany ovzdušia; MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny). MŽP zároveň zverejnilo správu o hodnotení činnosti na webovom sídle <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/automotive-nitra-project-faza-2> v rámci informačného systému EIA/SEA a dotknutej verejnosti zaslalo podľa § 33 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie a známych účastníkov konania upovedomilo, že podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku účastníci konania a zúčastnené osoby majú možnosť, aby sa pred vydaním rozhodnutia mohli vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie a informovalo, že do spisu je možné nahliadnuť (robiť z neho kópie, odpisy a výpisy) na MŽP SR.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Listom č. 4783/2016-1.7/pl, zo dňa 08. 07. 2016, ktorým MŽP SR v súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov doručilo správu o hodnotení činnosti všetkým zainteresovaným subjektom, zároveň upozornilo dotknuté obce na povinnosť v súlade s § 34 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov informovať o jej doručení verejnosť a zároveň zverejniť všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie počas 30 dní na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a oznámiť, kde a kedy možno do správy o hodnotení činnosti nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie; zároveň uviesť, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a označiť miesto, kde sa môžu podávať.

Všetky dotknuté obce (Mesto Nitra, Obec Lužianky, Obec Čakajovce, Obec Zbehy) zabezpečili informovanie verejnosti o doručení správy o hodnotení činnosti prostredníctvom úradnej tabule a svojho webového sídla, oznámili, kde a kedy možno do správy o hodnotení činnosti nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie a zároveň uviedli, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a označili miesto, kde sa môžu podávať.

Do doby uplynutia lehoty na podávanie pripomienok k správe o hodnotení činnosti uskutočnilo mesto Nitra po dohode a v spolupráci s navrhovateľom v zastúpení verejné prerokovanie navrhovanej činnosti dňa 26. 07. 2016 o 16⁰⁰ hod. vo veľkej zasadačke č. 118 na 1. poschodí Mestského úradu v Nitre a obce Lužianky, Zbehy a Čakajovce spoločné verejné prerokovanie dňa 28. 07. 2016 o 17⁰⁰ hod. v priestoroch Obecného úradu Lužianky.

Záznamy z verejného prerokovania správy o hodnotení činnosti uskutočneného v meste Nitra a zo spoločného verejného prerokovania uskutočneného v obci Lužianky boli na MŽP SR doručené dňa 05. 08. 2016 a tvoria súčasť spisovej dokumentácie na MŽP SR.

Žiadna z dotknutých obcí však nezabezpečila v súlade s § 34 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov zverejnenie všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia počas 30 dní na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené. Vzhľadom k tejto skutočnosti bola verejnosť opakovane informovaná prostredníctvom dotknutých obcí o doručení správy o hodnotení činnosti. Dotknuté obce zároveň zverejnili všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie počas 30 dní na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle a oznámili, kde a kedy možno do správy o hodnotení činnosti nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie; zároveň uviedli, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a označili miesto, kde sa môžu podávať. O tejto skutočnosti informovali MŽP SR:

- Mesto Nitra (listom č. ÚHA 11856-1/2016, zo dňa 22. 08. 2016),
- Obec Lužianky (listom zo dňa 22. 08. 2016),
- Obec Čakajovce (listom zo dňa 22. 08. 2016),
- Obec Zbehy (listom zo dňa 22. 08. 2016).

Nakoľko je dotknutá obec povinná podľa § 34 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov zabezpečiť po dohode a v spolupráci s navrhovateľom verejné prerokovanie do uplynutia doby vystavenia všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia, uskutočnilo sa opakované verejné prerokovanie správy o hodnotení činnosti, spoločné pre všetky dotknuté obce (Mesto Nitra, Obec Lužianky, Obec Čakajovce, Obec Zbehy) dňa 19. 09. 2016 o 16⁰⁰ hod. vo veľkej zasadačke č. 118 na 1. poschodí Mestského úradu v Nitre. Predmetné spoločné verejné prerokovanie správy o hodnotení činnosti bolo zvolané na základe pozvánky, ktorú rozoslalo a zverejnilo Mesto Nitra dňa 26. 08. 2016.

Priebeh spoločného verejného prerokovania:

Začiatok: 16⁰⁰ – 16¹⁵ hod.

Počet účastníkov zo strany verejnosti: cca 13

Počet účastníkov zo strany navrhovateľa a zástupcov obcí a ostatných organizácií: 37

Vladimír Žúbor privítal všetkých a prečítal zdôvodnenie opätovného verejného prerokovania (citácia pozvánky a zdôvodnenia). V. Žúbor odovzdal slovo pánovi primátorovi J. Dvončovi, ktorý privítal všetkých, aj starostov dotknutých obcí, ktorí boli na prerokovanie pozvaní.

p. Žúbor odovzdal slovo W. Holmannovi (Jaguar Land Rover Slovakia): 16²⁰ – 16²⁵

- Predstavenie spoločnosti – všeobecne, odôvodnenie expanzie a výberu Nítry

Slovo bolo p. Žúborom ďalej odovzdané p. R. Sabovi: prezentácia MH Invest, s.r.o., úloha MH Invest, s.r.o., infraštruktúra: 16²⁶ – 16³⁴.

Pán R. Sabo odovzdal späť slovo p. Žúborovi, ktorý bude v mene navrhovateľa pokračovať.

Vladimír Žúbor: zhrnutie zámeru

- Prečítal správu a predmet prerokovania, umiestnenie navrhovanej činnosti. Kto má záujem o detailné čísla, nájde to v správe o hodnotení.
- Všetky technológie budú zodpovedať najnovším technológiám, ktoré sú prevádzkované aj na iných miestach.
- 150 000 vozidiel v prvej fáze a 300 000 v druhej fáze.
- Rovno posúdenie na výhľadovú kapacitu 300 000 ročne, výroba bude z hliníka, výstavba sa začne do konca roku 2016.
- Parkovisko má slúžiť pre celý strategický park, bude verejné – dopad je zohľadnený v tomto posudzovaní vplyvov na životné prostredie.
- Zámer bol pripravený na základe najnovšej verzie generálneho plánu závodu.
- Účelom zámeru je doplniť dodatočné informácie uvedené v zámere vypracovanom agentúrou SARIO – menovanie jednotlivých doplnení.
- Kategorizácia závodu v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie: identifikované kategórie: energetický priemysel, hutnícky priemysel, strojársky a elektrotechnický priemysel, infraštruktúra, vodné hospodárstvo, doprava a telekomunikácie,
- Z uvedeného vyplýva, že je potrebné vypracovať zámer pre povinné hodnotenie, čo sa aj stalo.
- P. Žúbor odprezentoval tiež harmonogram procesu posudzovania vplyvov.
- Pripomienky k správe o hodnotení je možné verejnosti podať po skončení verejného prerokovania ešte do 21. 09. 2016.

Následne bolo p. Žúborom a p. Kmečom (Jaguar Land Rover Slovakia) prečítaný spôsob zapracovania pripomienok v rámci správy o hodnotení (cca od 16³⁸). P. Kmeč číta pripomienky, p. Žúbor číta riešenie pripomienok, spôsob zapracovania a odkaz na kapitolu, resp. prílohu, kde je pripomienka zapracovaná.

Po prečítaní riešenia pripomienok nasleduje upozornenie p. Huťanom (právny zástupca spoločnosti Jaguar Land Rover Slovensko) v znení:

P. Huťan – právny zástupca JLR: „Ja som si všimol, že tu mladý pán v 3. rade vyhotovuje zrejme asi videonahrávku, keďže kameru má obrátenú týmto smerom a chcel by som sa spýtať, či z jeho strany bolo nejaké upozornenie na začiatku verejného prerokovania, že bude vyhotovovať takúto videonahrávku. Myslíme si, že aj keď sa jedná o verejné prerokovanie tak, sedia tu aj ľudia, ktorý nie sú zástupcami verejnosti alebo verejné osoby a myslíme si, že na takéto niečo by mal byť potrebný vyžiadať si dopredu súhlas. Nech sa páči zareagujte.“

P. Cerulík: „Takže je to môj syn, Jakub Cerulík, ja sa predstavím, moje meno je Roman Cerulík a som občan, obyvateľ Nitry, teda od začiatku, narodil som sa tu. Vyvlastnili ma v Lužiankach, v procese, ktorý v poriadku nebol. To som mu samozrejme povedal ja, tá kamera je moja, on to nenatáča, natáčam to ja, ale bližšie Vám k tomu odpovie môj právny zástupca, čiže poprosím p. advokáta, Pavla Gráčika, aby k tomu mohol poučiť, či teda je to legislatívne v poriadku, na rozdiel od tých vecí, ktoré vy hovoríte, lebo tie sú legislatívne nie je v poriadku, ale pôjdeme k tej kamere...“

P. Gráčík – právny zástupca p. Cerulíka: „V podstate, ako povedal p. Cerulík, podľa nášho názoru je to v poriadku, nakoľko...v prvom rade chcem povedať, kamera je namierená na plátno, alebo jak by som to povedal, kde sa zobrazujú relevantné informácie v rámci tohto prejednávania a je toto v podstate verejnou vecou, nejedná sa o vec súkromno-právnej povahy. Nerobíme tu záznamy osobnej povahy, súkromnej povahy, takže z tohto titulu nevidím nijakú právnu prekážku na takýto postup z našej strany...“

P. Cerulík: „Ešte na doplnenie, určite korektne poviete a potvrdíte, že tá kamera, nebolo s ňou manipulované, a nebude ani natáčaná na iné osoby, teda na verejnosť, ani do boku ani inde, pred tým sme to samozrejme aj konzultovali. Povedali ste zvukový záznam – nemáte žiadny problém s tým, čiže ak by náhodou niekto vystúpil v tejto verejnej veci a bude tam zvukový záznam, verím tomu, že nikomu to nebude vadiť. Keby niekomu z vystupujúcich by to vyložene vadilo, prosíme, povedzte nám to a z verejnosti, vypneme tú kameru, pokiaľ by sa to týkalo verejnosti ktorá tu je, pokiaľ sa to týka Vás vpredu, verím tomu, že to nebude nikomu vadiť, lebo poväčšine z vás ste platení z našich daní, samozrejme Jaguar je súkromná, čisto súkromná investícia.“

P. Huťan: „Dobre, ďakujem pekne za reakciu, tak ak môžem poprosiť do zápisnice, aby sa uviedlo, že o tomto videozázname nebola verejnosť alebo navrhovateľ informovaný vopred, že sa bude vyhotovovať.“

P. Cerulík: „P. Cerulík uviedol, že pred prerokovaním o tom rozprával s p. Huťanom.“

P. Huťan: „Opravuje, aby sa v zápisnici objavilo, že okrem neho nebol o vytváraní videozáznamu nikto upovedomený a my sme opačného názoru, že takýto súhlas potrebujete. Môžu tu byť aj prejavy osobnej povahy. To neviete Vy rozhodnúť v danom momente a v danej chvíli a teda by som Vás chcel požiadať, aby ste zastavili tento videozáznam. Samozrejme nemôžem Vám brániť fyzicky, nijako, aby ste ho zastavili. Ja len toto som chcel uviesť do zápisnice, že teda bola tam jasná výzva, že sme Vás požiadali, aby ste vypli videozáznam.“

P. Cerulík: S kamerou nebolo manipulované, ak Vám to vadí alebo niekomu z verejnosti.

P. Huťan: Verejnosť nebola informovaná vopred. Ostatní neboli informovaní a potrebujete súhlas. Chcel by som Vás požiadať o zastavenie vyhotovenia záznamu.“

P. Cerulík: „Ak nás presne upozorníte, čo porušujeme som ochotný ho vypnúť. Tento materiál nebude uverejňovaný inde, iba na účely kontroly zápisu. A bude poskytnutý iba Ministerstvu životného prostredia.“

P. Hut'an: „Samozrejme, nechcem teraz zdržovať, takže to som len potreboval, vyjadriť tento názor. Nútiť Vás nemôžem, aby ste to zastavili, ale ďakujem pekne.“

P. Žúbor poprosil p. Kamila Peteraja (PR manažér MH Invest, s.r.o.) ako konferenciéra diskusie, aby viedol diskusiu a zároveň zabezpečil preklad do anglického jazyka pre navrhovateľa.

P. Kamil Peteraj zahajuje diskusiu. Žiada o prihlasovanie sa do diskusie jeden po druhom. Budeme prekladať do AJ preto poprosím o kladenie otázky zrozumiteľne a jednoducho.

P. Hut'an: „Pardon, môžem ešte p. Cerulík, ja by som len krátko zareagoval na tú tému, čo sme sa bavili pred začatím tohto verejného prerokovania, a to na informáciu alebo na otázku, že pokiaľ ste boli účastníkom aj predchádzajúcich verejných prerokovaní a kladli ste nejaké otázky, ktoré teda boli viac-menej zodpovedané, dostatočne alebo nie, či je nutné tieto Vaše otázky zopakovať ešte raz, keďže sa jedná o ako keby ďalšie verejné prerokovanie, tak podľa našich informácií, ktoré sme dostali z MŽP od p. doktora Nižňanského, všetky tieto veci sú zaevidované v spise, alebo sú súčasťou spisu, budú teda brané do úvahy, pri spracovaní ďalších materiálov.“

P. Cerulík: Ďakujem pekne, som rád že nemusím opakovať otázky, nakoľko sme si práve ušetrili 1 hod a 45 min, koľko trvali moje otázky z minulého verejného prerokovania.

Diskusia:

P. Cerulík: Skúsím sa ešte raz predstaviť, moje meno je Roman Cerulik, občan SR, narodil som sa v Nitre a už 16 rokov bývam na Zobore. Od začiatku sledujem celý proces v priamom prenose vrátane infraštruktúry, výstavby strategického parku. Som vlastník asi 29 ha stavebných pozemkov na Zobore, tzn. nie inej pôdy, ale stavebných pozemkov, poväčšine vybavenosť, bývanie, príp. rezidenčné bývanie na rodinné domy. Mojich 14,5 ha je zaradených, nejako divne zaradených do strategického parku. Bolo mi obmedzené právo nakladania s nimi. Nebudem ďalej uvádzať, úrady to dobre poznajú, nakoľko som podal 35 odvolaní a asi 6 žalôb zatiaľ, ostatné sa pripravujú. V Lužiankach ma už vyvlastnili. Bol to nepekny proces, samozrejme nasilu a musel som podať žalobu na súd. Je to už na Najvyššom súde SR. Bol som terčom slovných útokov a ohovárania dokonca aj v prítomnosti p. primátora Dvonča. Myslím, že to bolo na tlačovej besede (25. február 2016), zhodou okolností to bolo pred voľbami. Bol som nútený podať tresne oznámenie. To len na dopredstavenie. Teraz k veci...

Opravy prekladu, Cerulík do toho vstupuje anglicky, uvádza, že nejde o poľnohospodársku pôdu, ale o pôdu pre bývanie, nie pre priemysel, takže je chyba, že je tam strategický park.

Chcel by som si vyjasniť jednu vec. Pre mňa je to 14 a pol mesiaca sledovania tisícov vecí, ktoré ma môžu ovplyvňovať.

Mesto Nitra mi doručilo stanovisko v ktorom som požiadal, či dnešné prerokovanie bude, alebo ten materiál je pôvodná verzia, aká bola prerokovaná od slova do slova, či materiály, ktoré boli zverejnené sú rovnaké a body, ktoré ste nám čítali, je ich cez 50, ste komentovali, ako posledné.

P. Žúbor: „Toto je otázka na nás aj na mesto alebo dotknuté obce. Ako navrhovateľ môžeme potvrdiť, žiadnu inú verziu, ako tá pôvodná, ktorá bola distribuovaná navrhovateľ nedistribuoval.“

P. Ligačová: V podstate bola zverejnená tá istá verzia, ktorá bola doručená.

P. Cerulík: Vychádzajme teda z toho, že verzia je rovnaká, aj doteraz proces, ktorý p. Žúbor s p. Kmečom prebehli bol presne taký istý ako 26. 07. 2016, či je tá istá verzia a teda v grafike táto verzia nemá komín.

Takže teraz by som prečítal otázku na ktorú určite potrebujem, aby sa mi oficiálne odpovedalo, a to samozrejme môže skrátiť ten proces, ktorý sme tu minule preberali, aby sme sa neopakovali. Keďže sa dnes koná opätovné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti, navrhovateľom označené ako Automotive Nitra Project – Fáza 2., chcem sa oficiálne v prvom rade spýtať, či všetky moje otázky a pripomienky, vyjadrenia prednesené na verejnom prerokovaní, ktoré sa konalo dňa 26. 07. 2016 boli zaznamenané v rámci tohto konania a hlavne či sa na ne bude v ďalšom procese tohto konania relevantne prihliadať, teda inými slovami, či je potrebné tieto opakovať a poslať, čo keď dnes na aktuálnom verejnom prerokovaní prehlásim, že sa týchto budem v plnom rozsahu pridržovať.

P. Woodburn - JLR: Vaše otázky, pripomienky a vyjadrenia boli riadne zaznamenané a sú súčasťou predchádzajúceho verejného pojednávania, boli postúpené MŽP, ako príslušnému orgánu, ktorý rozhodne o tom, či sa na ne máme oficiálne odpovedať, čiže nie je to na nás. My sme Vám samozrejme odpovedali v rámci verejného prerokovania a postúpili sme tieto otázky tak, ako boli zaznamenané MŽP SR, ktoré rozhodne o tom, či na ne budeme oficiálne odpovedať, alebo nie.

P. Cerulík: Takže tak sme si vysvetlili, že ich nemusíme opakovať, že sú zaznamenané a nemusíme ich opakovať.

P. Žúbor: Môžem to len potvrdiť, z verejného prerokovania bola vyhotovená zápisnica v spolupráci navrhovateľa s obcou, bola do 10 dní doručená MŽP, tvorí súčasť spisu a je na MŽP, aby vyzvalo v prípade potreby na doplnenie, zodpovedanie akýchkoľvek doplňujúcich otázok a informácií vyzvalo navrhovateľa.

P. Cerulík: Tam možno len pripomeniem, že boli niektoré otázky, kde bolo prisľúbené a myslím, že je to aj v procese, že bude na ne písomne odpovedané, pokiaľ neboli zodpovedané na verejnom prerokovaní 26. 07. 2016, nakoľko niektoré neboli. Je to teda v zázname a mali by byť zodpovedané písomne.

P. Cerulík: Chronologicky 26. 07. 2016 bolo verejne prerokovanie do 10. 08. 2016 sa podávali písomne pripomienky a do 30 dní, t.j. 10. 09. 2016 povinnosť odpovedať na otázky, ktoré neboli zodpovedané, to je 30 dní, je logické, 30 septembra už ubehlo. Aby to malo logiku, iba si vyjasňujeme, že ten materiál, čo bol pred tým je relevantný.

P. Woodburn: 26. 07. 2016 bolo verejné prerokovanie, z tohto prerokovania bola vyhotovená zápisnica, ktorá bola zverejnená. Ja nemám pocit, že by boli nejaké otázky nezodpovedané, čiže ak máte pocit Vy, že niektoré otázky neboli zodpovedané, nech sa páči, skúste nám povedať, ktoré, my sa pozrieme do zápisu, nájdeme ich a povieme si, či boli, alebo neboli zodpovedané.

P. Cerulík: Povedali sme si rámeč, nepôjdeme do hĺbky. Boli otázky, ktoré boli nezodpovedané. Nebol tu zástupca SARIA a tu otázku som dal a chcel som písomnú odpoveď a je to v zázname. Odpoveď som doteraz nedostal.. Takže očakávam stále písomnú odpoveď. Druhá vec, aby sme skrátili tento proces predložím túto otázku...

P. Woodburn: Ak sa pozrieme do záznamu, je tam uvedené, že ste pokladal otázku, ktorá sa týkala SARIO, zástupca SARIO tu vtedy nebol prítomný a otázka sa týkala procesu nie tohto, ale procesu SARIA, preto ste boli poučený, aby ste túto otázku položili SARIO, na čo ste povedali, čo je písomne zaznamenané, že ste otázku položili, a že očakávate na ňu odpoveď. Žiaľ my nie sme pánmi a zástupcami SARIO, takže ak máte nejakú otázku na nich, prosím, smerujte ju na nich.

P. Cerulík: Samozrejme viem čo som sa pýtal, viem, čo bolo odpovedané a čo je zapísané. Mám záznam. Keby nebolo SARIO nebolo by poklepkávanie kameňa, lebo je to na základe návrhu SARIA. Bol to zámer „Automotive Nitra Project“, zisťovacie konanie,

skončilo to na Krajskom súde. Investičným riaditeľom SARIO bol vtedy aj tu prítomný pán Sabo. Bola to jasná otázka a znela takto: SARIO podalo návrh na zisťovacie konanie, malo záujem realizovať navrhovanú činnosť? Sabo odpovedal, nemôžem odpovedať za štatutára SARIO, smerujte túto otázku na štatutára SARIO. Povedal som, už je smerovaná na SARIO a budem očakávať odpoveď. To znamená, že to bolo verejne prerokované, bolo to v zázname a očakával som, že či navrhovateľ, alebo MŽP zabezpečia písomnú odpoveď, pretože to bolo na verejnom prerokovaní. Bolo tam viac otázok, ktoré tam padli. Pýtam sa či tá vec sa zaznamenala? Áno, druhá otázka....teraz je to pre presnosť celého procesu, preto sa pýtam:

Keďže som podal stanoviská písomne a pripomienky písomne dňa 10. 08. 2016 a tie sú na 9 tich stranách, chcem sa spýtať na procesnú relevantnosť môjho podania zo dňa 10. 08. 2016, označené ako stanovisko: Pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti Automotive Nitra Project – Fáza 2. Som predložil po konaní 1. VP, teda či je moje podanie z hľadiska procesnej roviny plne relevantné, ako podklad pre vydanie rozhodnutia v tejto veci.

P. Woodburn: Odpoviem rovnakým spôsobom, ako sme odpovedali na dve predchádzajúce otázky, a síce, Vaše pripomienky, Vaše otázky, či už písomné alebo verbálne boli riadne zaznamenané a postúpené na MŽP a je na ňom, či nás vyzve na ich zodpovedania a v konečnom dôsledku vydá rozhodnutie.

P. Cerulík: Vyhlasujem, že predchádzajúce pripomienky a moje stanoviská, či už písomné alebo ústne sú relevantne a trvám na nich. A teda sa ospravedlňujem, že som takto technicky zobral čas, je to dôležité, inak by sme tu boli o 2 hodiny dlhšie. Na záver len poviem, že je mi ťažko vzhľadom na investíciu, ktorá je významná, že sa umiestnila do polohy, nie som presvedčený, že investícia je prínosná pre Nitru a pre životné prostredie. Pokiaľ bolo z Vašej strany na moje otázky, tak ako som pochopil, odpovedané pozitívne, chcem výslovne uviesť, že sa v plnom rozsahu pridrižiam všetkým mojich doterajších vyjadrení, a to jednak, čo sa týka mojich otázok, pripomienok a vyjadrení, prednesených na predchádzajúcom VP a čo sa týka obsahu môjho písomného podania zo dňa 10. 08. 2016, označených ako Stanovisko: Pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti Automotive Nitra Project – Fáza 2.

P. Woodburn: Ešte jedna pripomienka. Na prvom prerokovaní ktoré predchádzalo prerokovaniu v Lužiankach, ste poukázali na to, že na obrázku chýbal komín. Toto sme doplnili, pre prejednanie v Lužiankach. Nemá to žiadny dopad na prejednanie správy, ale ako vidíte, tu už komín je vidno.

P. Cerulík: Tu mi nedá poukázať na to, že pri poklepkávaní stavebného kameňa bola v médiách prezentácia, kde komín chýbal. Dá sa to stiahnuť z archívu RTVS. Druhá vec: Oficiálne vyjadrenie mesta Nitra. Dnes mi bolo doručené vyjadrenie mesta Nitra. Prečítam doslova: „Mesto Nitra, útvar hl. architekta na základe žiadosti o vyjadrenie skutočnosti, či prerokovaná správa je totožná so správou, ktorá bola prerokovaná na verejnom prerokovaní dňa 26. 07. 2016 vydáva vyjadrenie: Potvrdzujeme, že bola zverejnená pôvodná verzia správy o hodnotení Automotive Nitra Project – Fáza 2 a všeobecné zrozumiteľné záverečné zhrnutie zaslané mestu Nitra MŽP SR. Z toho vyplýva a jasne sa opýtam, či je nejaká zmena oznámená verejnou vyhláškou a dostanem odpoveď, že nie je, znamená, že nemôže tam byť ani komín, pretože ten prvý, tá prvá grafika, ktorá tam je komín neobsahovala. Vychádzam z informácií, ktoré dostávam.

P. Woodburn: Nie je rozdiel medzi dnešným a pôvodným dokumentom. Sú identické. Tej časti verejnosti, ktorá sa tu dnes zúčastňuje len sprístupňujeme detailnejšiu vizualizáciu, kde je vidieť komín.

P. Cerulík: Ja to nenamietam, ja len hovorím, čo je na úradnej tabuli, pre celé Slovensko, tam to nájsť nemôžu, tam to nie je. Je to 15 ľudí a tá informácia, ktorá prišla nová je tu pre pár ľudí, ale pre tú verejnosť, ktorá si pozerá veci a dokumenty na internete to tam nie je.

P. Juraj Matejka: občan z Dražoviec. Som jeden z trochu ľudí, ktorý zastupujú občanov mestskej časti, pod tie pripomienky sa podpísalo viac ako 500 ľudí – 2x. Stanoviská sú spoločné. Sme tí, ktorí sú asi najviac dotknutí touto výstavbou, mnohí z nás bývajú bližšie k fabrike, ako je koniec tejto sály. Veľmi pozorne, veľmi seriózne sledujeme, čo sa má v našej blízkosti udiť. Bohužiaľ máme zlú skúsenosť z minulej zimy, kde sme boli vystavení enormnému hluku z budovania tzv. štrkových vibro stĺpov, kde asi 14 súprav 7/24, deň a noc vrátane víkendov robilo činnosti ktoré boli veľmi veľmi hlučné a napriek tomu sa nám dostalo odpovede, že všetko je v poriadku z hľadiska hlukovej štúdie. Museli sme si dať sami spraviť hlukovú štúdiu z vlastných zdrojov ju zaplatiť a to ukázalo opak. A až na základe tohto prišlo následne k náprave. Počas tohto sme my a naše deti nespali dlhé týždne. Preto chceme zistiť, ako budú ovplyvnené naše životy počas ďalších rokov, a ako bude možné tieto veci eliminovať.

Na začiatok si chcem len ujasniť, či tento proces verejného prerokovania nenahrádza proces pripomienkovania správy o hodnotení navrhovanej činnosti a zároveň p. Žúbor uvádzal údaj, že do 10. 8. 2016, ale nakoľko máme nové VP, čas na pripomienkovanie je do 21. 09. 2016.

P. Žúbor: zopakuje, že na základe oznámenia obci táto upovedomila, že 22. 08. 2016 bolo opätovné zverejnenie EIA a teda bolo dané verejnosti 30 dní, teda rovnaká, plnohodnotná perióda do 21. 09. 2016 je lehota na podávanie pripomienok k správe o hodnotení. Vaše pripomienky môžete písomne smerovať k správe o hodnotení. Naďalej sú plnohodnotne platné.

P. Matejka: Prvá otázka ohľadom výduchov. Vraj majú byť výduchy smerované tak, aby boli orientované minimalizovali dopady. Obyvatelia pri automobilke ktorá je pri Trnave, počujú tieto výduchy a vnímajú to veľmi rušivo. Preto by som konkrétne rád vedel, namiesto nejakých ubezpečení, že bude všetko v poriadku, ako bude toto riešené v prípade tohto závodu. Akým spôsobom budú tieto potenciálne zdroje hluku eliminované a riešené. Ale chcem počuť konkrétnu odpoveď a riešenie a nie, že to bude zapracované. Žiaľ máme skúsenosť, že bolo uvedené, že bude eliminované, zapracované a výrazne to prekročilo.

P. Woodburn: Otázka výduchov je dôležitá. Vnímame to rovnako. Tato je dôležitá najmä pri výstavbe lakovne. Avšak lakovňa má špecifický režim povoľovania, ktoré ešte bude prebiehať a kladie veľké požiadavky, tento proces je regulovaný v rámci celej Európy. Budeme sa snažiť, aby sme rešpektovali limity stanovené v rámci tohto integrovaného povoľovania, a budeme sa snažiť, aby sme tieto limity znížili do maximálnej možnej miery.

P. Matejka: Počul som v správach dnes alebo včera, že ŽSR idú prekladať trať a budovať terminál. Vraj sa z tohto terminálu stane verejné prekladisko. Vraj má záujem viac ako 50 firiem z tohto strategického parku prejavilo záujem využívať toto prekladisko. Táto stavba má byť jednou z prioritných tejto firmy a keďže súčasťou tejto štúdie je aj posúdenie hlukových a imisných a ostatných parametrov aj vrátane tohto terminálu a zároveň konštatujem, že v odpovediach na naše námietky, ktoré ste nám dali, že prečo nie je realizovaná protihluková stena aj smerom k obci Dražovce, že nie je to potrebné, tak momentálne otváram túto tému, nakoľko ide o novú tému, relevantnú tému, ktorá by sa mala dostať už do tejto fázy posúdenia, pretože verím, že na túto fázu sú naviazané ďalšie procesy a ich posúdenie by malo byť relevantné už od začiatku.

P. Vašek - ŽSR: samozrejme ŽSR vnímajú tento intermodálny terminál ako svoju prioritu. Spoločnosť Strabag sa zaviazala vybudovať tento terminál. Bola riadne obstaraná a máme s ňou zmluvu o dielo. 28. 03. 2018 je dátum ukončenia diela. Termín dodania stavebných povolení je 22. 02. 2017. Verejnú súťaž sme riešili spôsobom, aby sme dosiahli cieľový stav, ktorý sme odhadli na základe ekonomickej štúdie. Čo bude výsledkom stavby sa viaže na terajšiu známu kapacitu. ŽSR má podklad o 50 firmách a ma k tomu dokument.

P. Matejka: Povedali ste nám o Vašom podnikateľskom pláne, nás ale zaujíma to, že akým spôsobom táto projektovaná kapacita, ktorá bola a ktorá, dovoľte mi pochybovať, že v tejto fáze prípravy EIA – fáza 2, bola zahrnutá aj pre 50 ostatných firiem, teda 50 firiem iba prejavilo záujem. Ide o to, že ak už teraz disponujete počtom firiem ktoré majú záujem o terminál, aby ste zapracovali relevantné podklady do hlukovej a emisnej štúdie tak, aby sa už teraz pracovalo so skutočne predpokladanými hlukovými dátami a nie takými, ktoré vieme, že nebudú.

P. Cengelová - Min.Dop.SR: Informácia o ďalších firmách, ktoré majú záujem využívať terminál nie je pre nás vôbec nová. Už v čase zadávania štúdie ŽSR disponovali týmito info a tieto údaje špičky prevádzky boli v štúdiu zohľadnené. A je tam aj územná rezerva v prípade, ak by v budúcnosti bolo rozšírenie služieb tohto terminálu, ale toto rozšírenie by podliehalo novému povoľovaciemu procesu. Teda tých 50 firiem je zahrnutých do tohto terminálu, z hľadiska počtu vlakov, ktoré očakávame, že budú odchádzať alebo prichádzať do tohto terminálu je top stav zohľadnený.

P. Matejka: Ja som tu štúdiu čítal a boli tam údaje ktoré súviseli s produkciou závodu Jaguar Land Rover, nie ďalšími 50timi firmami. Ak je to tak, tak to tam prosím doplňte, lebo to tam nebolo.

Predpokladám, že túto vec tu nevyriešime a dajte to do zápisu. Samozrejme budeme to podávať aj písomne a očakávame, že sa tomu bude venovať pozornosť. A ja sa budem ďalej hluku venovať, lebo je to niečo z čoho máme strach, lebo sa nás to priamo dotýka. Chcel by som vyzvať investora a aj ostatné kompetentné orgány, ktoré sú do tohto zahrnuté, aby z týchto dôvodov zvýšili výšku protihlukových stien. Jedná sa z nášho pohľadu Drážoviec o PHS4, určite z pohľadu Lužianok aj ostatné. Áno uznávam, tak ako boli navrhnuté protihlukové steny, je to robené na úroveň maximálne prípustných hodnôt. Ale keď si vezmeme, môžeme hovoriť aj o rozdieli medzi realitou o 20db. Keď porovnávame, neporovnávajme len max. prípustné hodnoty, ale poďme si povedať, ako je to oproti pôvodnému stavu a ak je tá možnosť a tá možnosť tu technicky je, dúfam že bude vôľa na to, aby sme zvýšili tie protihlukové steny, aby sme znížili na nás ten dopad, apelujem ešte raz, je to o ľuďoch. Kľudové zóny sú orientované na závod.

P. Cerulík: Predsa len vidím pani z Min. dopravy. Nedá mi neopýtať sa. V správe sa spomína napojenie 1/64 na R1 a je tam aj križovatka L. V správe bolo povedané, že je to vo vývoji. Poprosím aktuálnu správu o napojení Prvosienkovej ulice na križovatku L, teda aký je stav?

P. Cengelová: Áno stretli sme sa približne pre rokom, kde sme mali stretnutie štátneho tajomníka so zástupcami občanov. Vtedy sme diskutovali o technickom riešení, ktoré bolo v tej dobe aktuálne. Vzhľadom k tomu, že máme nové údaje a novú štúdiu, ktorá ukazuje, že aj vzhľadom na strategicky park je toto napojenie neaktuálne. Pokročili sme ďalej v príprave napojenia tohto územia a ako sme prisľúbili, že budeme naďalej komunikovať s občanmi z tejto oblasti, to ďalej platí. Akonáhle budeme mať ďalšie podklady, toto stretnutie sa uskutoční.

P. Majcher – Min. Dop.SR: V súčasnosti sa spracúva koncepcná štúdia na tech. riešenie tohto úseku v gescii Slovenskej správy ciest. Na základe štúdie spracúvame varianty, ktoré sa následne prerokujú s dotknutými orgánmi a obyvateľmi. Najskôr sa odsúhlasia technické riešenia a varianty. Aby následne bol proces jednoduchší a varianty ďalej realizovateľné (zle zrozumiteľný záver – vypadával mikrofón).

P. Cerulík: Neprekladáme? Lebo myslím si, že by to mohlo zaujímať aj zástupcov investora nakoľko musím poznamenať, že do teraz nemajú vyústenie dopravy a stav je taký, že 14 mesiacov počúvame to isté – pripravuje sa a dnes je začatá výstavba. Momentálne nie je približne 400, 500 600 m vyriešených a je to zásadný problém. Právny stav je tam veľmi komplikovaný aj pre SSC aj MH Invest a nemajú nástroje na to, aby to mohli robiť. Cesta sa

nachádza vo vlastníctve SSC, ale aj na súkromných pozemkoch vrátane mojich. Štvorprúdovka je veľký záber do vlastníckych práv majiteľov súkromných pozemkov a teda aj mojich. A čo je zásadné plány výrazne menia zámery súkromných investorov, ktorý sú tam vlastníci už 15 rokov. Pretože teraz prerokujeme posudzovanie vplyvov na životné prostredie a je zjavné, že nesmierne sa to dotýka občanov Dražoviec, občanov Lužianok, ale aj Nitry – Zobor, treba posudzovať, že posudzovanie vplyvov sa takisto posudzuje k hnutelnému majetku a nie je možné na úkor nejakej investície znehodnocovať súkromný majetok. Ja už teraz extrémne cítim zmenu hluku a to sme o výstavbe ešte ani nezačali stavať. A následne bude prevádzka, na to netreba zabúdať. Aj tá bude mať podstatný dopad na životné prostredie, jednotlivcov a okolie.

P. Cengelová: Úsek cesty, ktorý je teraz predmetom diskusie. Zmenu technických parametrov cesty prvej triedy bude robiť SSC, ona mala aj vydané ÚR na zmenu cesty na dvojprúdovú. Chcela by som podotknúť, že dopravná štúdia, na základe ktorej bola táto cesta navrhnutá ako dvojprúdová vychádzala z predpokladu, že bude paralelne realizovaná rých. cesta R8, ktorá je teda plánovaná neďaleko, paralelne s cestou 1/64. Vzhľadom na to, že harmonogram prípravy a realizácie tejto cesty sa posúva do budúcnosti, podľa nášho sčítania a odhadov v rámci dopravného sčítania a dopravnej štúdie, už v roku 2018, bez ohľadu na priemyselný park, by 2 prúdová komunikácia v tomto úseku nebola dostatočná. Nakoľko sa posúva výstavba R8, je nevyhnutné, bez ohľadu na park, realizovať túto cestu ako 4 prúdovú. Nie je to otázka parku a ak príde k povoleniu cesty s vyššími parametrami, nie je to následok priemyselného parku, ale vývoja prípravy a realizácie ostatných stavieb v okolí. Z nášho pohľadu to nie je nekoncepčný prístup k tejto ceste. V novembri 2015 padlo územné rozhodnutie a od tej doby, na základe prieskumov, ktoré boli urobené, hľadať nové tech. riešenia aj tohto úseku. SSC hľadá detailnejšie technické riešenie. V stanoviskách mesta sa objavuje, že napojenie Šindolky a Prvosienkova ul. je podmienkou mesta a nie je možné, aby sme ich, kvôli tomu, že je tam 4 prúdová komunikácia, dopravne nenapojili. To, že nie je možné technické riešenie kruhovou križovatkou vyplýva z logiky veci, že na 4 prúdovej ceste nemôže byť kruhová križovatka, resp. bolo by to dopravne extrémne problematické, čo neznamena, že tam žiadna križovatka nebude, alebo nemôže byť. Tomu sa teraz venuje zhotoviteľ, prebieha riešenie a návrh variant, aby tam bolo napojenie mesta, plynulú dopravu a 4 prúdová cesta, ktorá, podotýkam primárne nesúvisí s parkom. Bude ju využívať aj park, ale nesúvisí a je možno aj prínosom pre Nitru, že sa práve nájdu peniaze na realizáciu a nepôjde sa do polovičatého riešenia, ktoré by bolo v horizonte 6 rokov neudržateľné, ale urobí sa to ako sa má. Ako z čísel vychádza sa naprojektuje cesta a tak bude aj užívaná. Samozrejme to neznamena, že občania k tomu nebudú mať čo povedať. Všetky povoľovacie procesy budú z účasti verejnosti a všetci dotknutí obyvatelia sú neopomenuteľnými účastníkmi procesu. Nemôže sa to udiť bez Vás a veríme, že všetko, čo sa navrhuje je absolútne vo Váš prospech, nemáme žiadny iný záujem Vás poškodiť. Výhrady k jednotlivým variantom budú akceptované. Sme v úvodnej fáze, po ktorej bude nasledovať posudzovanie vplyvov na ŽP, územné a stavebné konanie, vysporiadanie majetkov, kde budete mať legitímne práva. Dúfame, že nájdeme konsenzus. Nehovoríme o záujme Jaguáru, ale o verejnom záujme. Chceme naprojektovať cestu, aby bola schopná a funkčná a ak vzniknú nároky na opatrenia, napr. protihlukové, to bude vecou diskusie a aj o tom je hľadanie najvhodnejšieho tech. riešenia. K procesu pristupujeme štandardným, ba až nadštandardným spôsobom, nakoľko vieme, že tento proces dokáže trvať roky, takže myslím si, že sme promptní a zodpovedne pristupujeme k tejto veci.

P. Cerulík: Vyčerpávajúca odpoveď určite nenaplnila očakávania p. Cerulíka. Pokračuje: SSC robí víziu na 30 rokov. Bolo to platné územné rozhodnutie na 2 pruhovú cestu a kruhový objazd. Že sa to netýka Jaguara nie je pravda. Treba si uvedomiť, že cesta prechádza cez obytné územie a územie určené na bývanie. Opakujem to 14 mesiacov, je to 1000 listov, ktoré

smerovali na úrady. SSC 5 rokov mala ÚR, kde prebiehalo už vyvlastňovanie. Dokonca po podpise memoranda SR a JLR, došlo k návrhu na predĺženie ÚR, ktoré podala SSC. Bavíme sa o 11. 08. 2015. Dvojpruhovú cestu s kruhovým objazdom, ktorá mala prechádzať na Topoľčany a Dražovce, samozrejme to bol kruhový objazd pre priemyselný park, bol tam všeobecný súlad medzi SSC, mesto, vlastníci, atď. Je normálne a očakávané, že v časti určenej pre bývanie bude cesta primeraná tomu, kľudnejšia. K R8, VÚC Nitra vyriešil R8 a jej trasovanie. O financovaní sa projektov sa ne bavíme, ide o potreby občanov. Obchvat Dražoviec je vypísaný na 198 mil. eur plus DPH a to je reč o obchvate Dražoviec. R8 je politická záležitosť. SSC podala návrh na predĺženie ÚR a viete prečo nebolo predĺžené? Pretože mesto Nitra zamietlo návrh na predĺženie bez dôvodu a v rozhodnutí bolo napísané, že predĺži sa, ak požiada. Takže je to len pre JLR a veci s tým súvisiace, lebo nejde len o JLR, ale aj Prologis, kde je 3810 ďalších ľudí 100 000 m² hál, nehovorí sa o investícii Gestamp – lisovňa, kt. je doslova pre JLR a Nitra Invest – lisovňa, atď...zahusťuje sa tá doprava, zahusťuje sa pre strategický park Jaguar, lebo keby nebol Jaguar, nebol by strategický park. Aj slovami premiéra bolo povedané, že je pre investíciu pripravených 470 ha, obrovská plocha, obrovské zaťaženie, nie len os. áut, ale v celkovom očakávaní nad 1000 kamiónov za deň. Vyústenie 500 m je vážny problém. Posudzovať vplyvy na ŽP a nemať vyriešenú dopravu, dopravné vyústenie von, tu nie je. A povedať, že raz vyprojektujeme, je neskoro.

Momentálne je požiadavka dodržania toho, čo bolo v rámci ÚR, minimálne keď hovorím o svojich pozemkoch a investíciách, tzn. 2 pruh, kruhový objazd, napojenie Prvosienkovej ulice, mojich pozemkov, ktoré tam sú a legislatívne, keď padlo ÚR, je tam podaná žaloba, pretože mne ako účastníkovi konania nebolo doručené rozhodnutie, a to môže byť dôvod, ak súd to uzná za relevantné, že bude zrušené rozhodnutie o tom, že bolo predĺženie zamietnuté. A keďže tam v územnom rozhodnutí máte napísané, že predĺži sa, ak podá, ani podali, to jedno jediné rozhodnutie bude, lebo v tej oblasti nemáte nič. Je to len v oblakoch.

P. Pavlíček - obyvateľ Nitry: Na začiatok by som pánovi Cerulíkovi chcel povedať, že mi nevadí, že ma natáča. Kľudne, ja sa nemám čoho obávať. Neviem čoho ste sa obávali resp. či máte čo skrývať. V druhom rade dúfam, že niekto zaznamená ten obrázok za vami. Pozrite sa na neho. Ak sa pozriete z kostolíka na ten layout je to presne to isté čo je na tomto obrázku. Ak by som bol projektant a chcel by som nahnevať ľudí v okolí, tak by som to urobil presne takto. Nepoznám pána Cerulíka, ale úplne súhlasím s tvrdením, že neviem, či je dobrý nápad, aby takýto projekt, mega stavba, bol v tejto oblasti v intraviláne mesta.

My už sme účastníkmi a na všetky naše pripomienky bolo odpovedané, že budú zapracované. Keď sme to pripomienkovali dozvedel som sa, že to bude riešené v prílohe neviem koľko a pod. Bohužiaľ, naše pripomienky v prílohách vôbec nie sú riešené, napríklad protihluková stena navýšenie, protihluková stena pri železničnom termináli pri Lužiankach. Napríklad protihlukové steny, ktoré tu prísediaci kolega už spomínal. Ja som z Dražoviec a tam žiadne protihlukové steny nie sú. Je uvedené, že je to riešené v prílohe tej aj tej a tam to samozrejme nie je.

Nerozumiem totiž uvažovaniu, či pri tak veľkej investícii je taký problém ísť nad rámec noriem a uľahčiť tak život obyvateľom. Takto pred ¾ rokom bol p. Sabo u nás v Dražovciach, že budete počúvať naše pripomienky, ale riešení sme sa nedočkali. Bol by to skutočne taký problém dvihnúť protihlukové steny o 1 m a predĺžiť o 300m a pod. dobudovať cyklotrasu, ktorá je aj z mesta plánovaná a skvelý nápad. Nádherný vychádzkový terén a my si to takto zabijeme. Nebude prechod na hrádzu. Pripomienka bola pochopená, že chodník pre peších, ktorý je v mape znázornený ako vstup pre zamestnancov do JLR a vôbec nič to nemá s plánmi mesta.

Kto bude nositeľom otázky intermodálneho prekladiska, ktoré sa dnes vyjasňuje, že sa tam uvažuje a nedalo sa to do informácií, čo by verejnosť mohla vedieť a ak sa to naozaj uvažuje celé pole zastávať koľajami, bude to posledná rana pre obyvateľov.

P. Kamenický - Euroakustik: subdodávateľ hlukovej štúdie pre tento projekt. Čo sa týka intermodálneho terminálu, železničnej dopravy, vstupy, ktoré boli dodané zohľadňovali aj subdodávateľov, takže celý výpočet a stanovenie hlukovej záťaže vychádzal z týchto počtov a čo sa týka návrhu protihlukových opatrení, tie vychádzali z prvotného výpočtu, sleduje sa to ďalej, žiaľ nič iné v legislatíve nie je, nemáme nič také, čo sa týka súčasného stavu, čo sa týka hlukovej záťaže a k tomu pridané hodnoty, na ktoré by to bolo potrebné počítať. Návrh protihlukových opatrení, keď si všimnete na Lužianky tam vplýva železničná doprava podstatne viac, je tam ešte oblúk a 2 ďalšie oblúky. Je to podstatne bližšie a s tým súvisel návrh protihlukových stien, ktorý išiel nad rámec prípustných hodnôt, a dosahujú sa tam oveľa nižšie hodnoty. Zo strany Dražoviec, čiastočné clonenie zvuku z intermodálneho terminálu je riešený aj PHS pozdĺž preložky alebo účelovej komunikácie, keď si pozriete zobrazenie plošnej hlukovej záťaže v rôznych výškach, tak tam vidíte, ako dochádza k poklesu hlukovej záťaže alebo hodnôt určujúcich veličín. Je to príloha 6.

P. Matejka: Neviem či ste si to všimli, ale vo vašej 400 stranevej správe všetky prílohy z hlukovej štúdie vypadli.

P. Kamenický: Aj keď prílohy vypadli, ale v hlavnom texte správy sú zobrazené číselné hodnoty vypočítané aj 3D zobrazenie plošnej hlukovej záťaže spolu s legendou, takže dá sa to tam odčítať a dá sa to tam vidieť, aké hodnoty sú vo vonkajšom chránenom priestore alebo aké sú predikované hodnoty určujúcich veličín a či sú alebo nie sú prekračované. Tzn. ak si pozriete príslušnú tabuľku na str. 17, výpočtové body, alebo body vo vonkajšom chránenom priestore najbližšie k zdroju hluku, tak tam máte hodnoty predpokladané pre ten objem, ktorý bol zadaný a tie sú podstatne nižšie, ako sú prípustné hodnoty. Ak keď tam príloha vypadla ako doplnkový údaj na zobrazenie celkovej plošnej záťaže, vždy sa sleduje najbližší vonkajší priestor k zdroju hluku, čo je uvedené v tele tej správy, na str. 17 v tabuľke.

P. Matejka: Máme pochybnosti a to poprosíme aj upresniť v odpovediach, že kapacita intermodálneho terminálu bola aj na kapacitu ostatných subjektov, ktoré nemajú s JLR nič, resp. môžu sa považovať za verejnú. A s tým súvisiaca otázka možného väčšieho vplyvu. Tu nie je otázka Vašej štúdie, ako skôr podkladov, z ktorých ste vychádzali, podklady vlakov, ktoré sa budú nakladať a prekladať skutočne rátajú s tou avizovanou kapacitou.

P. Kamenický: Naozaj môžem povedať, že vychádzalo sa z toho, že všetky súvisiace činnosti, ktoré sú, tie podklady mi boli dodané, na to to bolo počítané a z pohľadu človeka, ktorý sa zaoberá hlukom môžem povedať to, že tá územná rezerva, ktorá je v okolí terminálu umožňuje v prípade potreby, ak by sa tam zvýšil počet vlakových súprav, prípadne doprava, aby sa tam dobudovala tá PHS. V závislosti od toho ako ste vraveli o tom poli a ak by sa tam dobudovali ďalšie budovy, kt. by clonili šíreniu zvuku z toho terminálu, tak samozrejme to by bolo len plus. Ale to ukáže až budúcnosť. To predikovanie a výpočty vychádzali zo vstupov, kt. zohľadňovali činnosti súvisiace s JLR a dopravnej kapacity čo sa týka železnice a opatrenia, kt. boli robené čiastočne zohľadňovali vplyvy rôznych zdrojov a ak sa pozrieme na Dražovce, tá clona tam bola naschvál ešte potiahnutá na tú prípojku cesty, aby tú západnú, resp. severozápadnú časť obce čiastočne clonila nie len z cesty ale aj ostatných zdrojov. Ak si pozriete výpočty, tak uvidíte, že pokles hodnôt je tam vplyvom tej clony.

P. Matejka: Otázka je, či tá kapacita terminálu, tak ako bola avizovaná, bola zohľadnená? Viem, že otázka bude zaznamenaná, takže nebudem sa opakovať.

P. Bojda - starosta Lužianky: Dnes sme sa dočítali, čo som sa nedočítal v správe, prekladisko bude využívať ďalších 50 firiem, tak sa chcem spýtať do kedy sme o tom nemali vedieť, lebo nikto z nás tu nevie, dnes sme sa to dočítali. U nás v Lužiankach na prerokovaní sa občania podrobne pýtali železníc na prepravu, most či to vydrží a hlučnosť. O tomto tam nebolo zmienené. Pýtali sa aj na dopravu, povedané bolo, že tam pôjde 6 súprav, ale podľa mňa, ak tam pôjde 50 firiem, bude to väčšia doprava.

Čo sa týka komína, je to pravda, počujem prvý krát o tom.

P. Cengelová: Môžem vás ubezpečiť, dáta ktoré boli dané na prípravu hlukovej štúdie, zohľadňovali všetky skutočnosti, ktoré sme v danom mieste a čase mali k dispozícii a to si myslíme, že sú až predimenzované. Nepredstavujte si, že keď je tam 52 firiem, že každá firma naplní 1 vlak denne, dokonca týždenne. Naplniť to výrobkami 52 firiem znamená, že možno dokopy 1 krát týždenne vyprodukujú 1 pár vlakov, pôjde tam a späť jedna súprava, ale to neznamená, že 52 firiem vám urobí 52 vlakov. (zle zrozumiteľný záver – vypadal mikrofón).

P. Bojda: Tam bude aj dovoz aj odvoz, takže to zaťaženie bude väčšie, len nikto nezmienil, že tam bude tých viacej firiem.

P. Cengelová: 6 párov vlakov je veľký objem z hľadiska tovaru, ktorý sa má do toho vlaku naložiť. Nemyslíme si, že sme to podcenili. Nikde nebola zmienka o tom, že tam bude viac podnikov. Nepochybne sa počítalo so subdodávateľmi. Realita je taká, že budeme radi ak sa niečo preloží na železniciu a nešlo všetko na cestu. Ďalší súkromný terminál je v Dunajskej Strede. To sú špeciálne typy výrobkov, ktoré sú vhodné na tento typ prepravy. To nie je len tak naplniť vlakovú súpravu. Budeme ešte radi, ak tú kapacitu naplníme. Dopravcovia sa netrhajú, aby využívali kombinovanú dopravu. Je to reálne nastavené na to, čo by sa v území stiahnuť dalo. Záujem o kombinovanú dopravu nie je taký veľký, vzhľadom aj na to, že sa preferuje just-in-time. To sú špeciálne typy výrobkov, ktoré sú vhodné, kontajnerové, alebo kusové zásielky.

P. Bojda: U nás v Lužiankach máme firmu, kt. využíva kontajnery a ide ich 10, 20 týždenne, prečo by to nevyužili.

P. Cengelová: Samozrejme, ale nami predikovaná kapacita je tak veľká, že 10, 20 kontajnerov, aj 100 kontajnerov je absolútne nič. 6 vlakov to je, keď vám na 1 vagón vojdú 2 kontajnery, závisí od toho, aké sú, ak to je nič.

P. Cerulík: Ak si dobre pamätám pár mesiacov dozadu bolo povedané, že aj touto železniciou 52 mil. Eur z verejných zdrojov má byť prepravované gro výrobkov a nie cestou, čo výrazne odbremení a teraz hovoríte niečo iné. Budeme vôbec radi, keď vôbec nejaký pohyb s tým bude. Treba si uvedomiť produkciu 900 áut denne - produkcia, tak si to skúste trochu premyslieť dopravne, čo sa tam asi bude diať. Je to vážna téma pre všetky okolité obce a mestské časti. Nie je to téma od stola z Bratislavy, to chápem. Je to vážna téma tu. Výrazné znečistenie, emisie, prach, hluk a my tu budeme musieť s tým žiť. Skúste si žiť na kopci na Zobori, som zvedavý, ako zastavíte hluk protihlukovými stenami šíriaci sa do kopca. Ja vravím nijak. Ako aj všetko čo pôjde po vetre. Tešme sa ako nám to zlepši kvalitu života. Ja nie som presvedčený, nie ako majiteľ pozemkov, ale ako občan. Je to politické rozhodnutie, ktorého následky ešte len uvidíme. O čo teraz hlavne ide je minimalizovanie dopadov a tie treba brať úplne vážne a nie je možné ani pre tak veľkého súkromného investora ako je JLR pošliapať práva obyvateľov, ktoré tu máme. Ide sa hlava nehlava.

P. Sabo – MH Invest: Myslím, že vy ste boli von z budovy p. Cerulík, keď sa rozbehla tá diskusia o dodávateľoch a ŽSR, o čom kolegyňa hovorila o firmách, ktoré sa chystajú využívať ten intermodál. To, čo hovoríte Vy pán Cerulík je absolútne pravda, že gro tej produkcie pôjde von po železničnej doprave a vôbec si to neprotirečí.

P. Cengelová: Ak môžem pre doplnenie uviesť, informovali sme Vás, že denne to bude 155 transportérov, t.j. nákladných áut naložených autami a 5 vlakov denne na odvoz finálnych výrobkov. T.j. 5 vlakov, ktorý má 25 až 29 vagónov, ktoré sú naložené v dvoch vrstvách, lebo sú to dvojpodlažné vlaky absolútne bez problémov a s rezervou odvozia kapacitu fabriky aj s rezervou na ďalších subdodávateľov z tejto oblasti. Toto číslo, kt. sme komunikovali presne ako hovorí p. Sabo, neodporujeme tomu, my len hovoríme, že toto číslo bohato zahŕňa JLR, subdodávateľov, ako aj očakávanú produkciu, ktorá by sa mohla cez ten terminál prenášať.

P. Občianka z Lužianok: Kedy sa začne s výsadbou zeleného pásu, ktorý má chrániť obyvateľov Lužianok a Drážoviec, či to bude účinné už keď sa začnú vyvážať tie autá, ako

hovorí pani 150 nákladných áut, po ktorej strane to pôjde po Dražovskej alebo nákladná doprava pôjde za riekou v Lužiankach?

P. Masár - PROMT: Z hľadiska výsadby zelene, kt. bude realizovaná čiastočne ako náhradná výsadba za zeleň, kt. bude vyrúbaná kvôli výstavbe, prioritne kvôli výstavbe ciest zatiaľ časový predpoklad je, momentálne prebieha výber zhotoviteľa na realizáciu ciest, je predpoklad, že bude ukončený do konca roka a súčasťou realizácie je tiež výsadba zelene, čiže vysoko pravdepodobne by výsadba mohla prebiehať v priebehu budúceho roka. Nie, ako ste zniesla obavu, že až na konci, až počas začatia výstavby, ale paralelne s výstavbou cesty. Ako cesty paralelne s riekou Nitra aj cesty pozdĺž Dražovce.

P. Občianka z Lužianok: Takže pôjde popri rieke tá nákladná doprava, dobre som rozumela?

P. Masár – PROMT: Hlavný koncept pre nákladnú dopravu je popri rieke. Aby som bol korektný, na určitej kategórii cesty nie je možné umelo obmedziť nákladnú dopravu, ale celá tá koncepcia je riešená tak, že gro nákladnej dopravy bude smerovanej popri rieke Nitra. Časť nákladnej dopravy, ktorá sa už aj v súčasnosti nachádza na trase Nitra – Topoľčany, že tá čiastočne môže zostať na komunikácii, ktorá ide v súčasnosti cez Dražovce a potom pôjde okolo Dražoviec, ale hlavnú časť dopravy očakávame popri rieke Nitra.

P. Bojda – Lužianky: Ešte sa chcem spýtať na výsadbu. Na výsadbu Vašu a SVP? SVP bude vysádzať skôr? Preto sa pýtam, lebo máme informáciu, že SVP by malo teraz upravovať hrádze, že by mal vysádzať, preto sa pýtame v akom termíne to bude, či spolu súvisíte.

P. Masár – PROMT: Nie je tam logická súvislosť, niektoré práce už SVP vykonáva. Nevieme odpovedať za nich. Je z môjho pohľadu vysoká pravdepodobnosť, že oni budú vysádzať skôr.

P. Matejka: Ešte sa spýtam k zeleným pásom zo strany od Dražoviec, či prebieha koordinácia tých zložiek, čo robia prekládky inžinierskych sietí, tzn. voda, plyn, elektrina, tak, aby neprišlo k tomu, že nebude možné z hľadiska ochranných pásiem týchto sietí vybudovať zelený pás medzi PHS a Dražovcami, tak ako bolo plánované? Lebo tak ako vidíme, ako sa to realizuje, tak sa to robí systémom, asi teda to pôjdem a vôbec sa tam nedbá na optimalizáciu.

P. Masár – PROMT: Túto Vašu obavu musím vyvrátiť, koordinácia prebieha. Náhradná výsadba v počte kusov 4738 stromov je projekčne riešená tak, že boli komplet využité územia MH Invest, ktoré sú k dispozícii, kde sa nenachádzajú akékoľvek siete. Takže sa nemusíte obávať, je to koordinované. Návrh je k dispozícii, kde sú vyznačené koridory, kde je možné alebo nemožné kvôli sieťam realizovať tú výsadbu.

P. Cerulík: Pár reakcií. Na doplnenie dopravy 155 trakov a 5 vlakov, aby sme hovorili o hluku. Nezabudnime na 764 kamiónov a tisíce áut, ktoré tam idú. Nezabudnime na to, že nič nie je plakanie nad rozliatym mliekom. Určite nie. Nezabudnime, že my občania, my obyvatelia, my vlastníci Slovenskej republiky, máme svoje práva, aj keď sa to niekedy niekomu nezdá pochopiteľné a nič nie je ukončené. Že som tu dnes kľudnejší neznamená, že sa zásadne zmenil môj postoj. Samozrejme, že je to verejné prerokovanie v čase, keď už výstavba, či už zo strany štátu alebo dokonca Jaguaru začala, nie je naša chyba. Od augusta minulého roku som namietal proces, kedy Automotive Nitra Project skončil v zisťovacom konaní a je jasné, že tam skončiť nemal. Keby išiel tak ako má, teda povinné hodnotenie od začiatku, tak je jasné, že príslušným orgánom od začiatku je MŽP SR. A keby to bolo cez MŽP, vtedy je povinné verejné prerokovanie, ešte v čase prípravy procesu, či vôbec to tam je možné z hľadiska vplyvu na ŽP. Najskôr bolo treba posúdiť samostatný strategický park a pripravované investície tak, či vôbec to prostredie, ktoré tam je, je schopné to zniesť. Čiže nie len Jaguar, ale aj ostatné, Prologis, Gestamp, prípadne ostatných, ktorých sme postupne dávkovali a postupne zaťažovali. Toto je podstatné, nie je predsa možné urobiť jeden prázdny

strategický park a potom tam doplňovať krok za krokom ďalšie, nevediac pre nás občanov, čo ďalšie tam pôjde a kú ďalšiu záťaž to prináša, pretože podstatné je posúdiť záťaž ako celok.

Pre navrhovateľa, investora, treba brať vážne aj to, aj napriek tomu, že nás tu je reálne iba pár za obyvateľov, Nitranov, že dávame na stôl veľmi vážne argumenty, ktoré treba veľmi vážne brať, pretože sa týkajú nášho života, obyvateľov všetkých dotknutých obcí.

P. Andrea Cívánová – obyvateľka Dražoviec: Nemám otázku, mám skôr prosbu, chcela by som poprosiť kompetentných, aby počas ročnej výstavby závodu akceptovali požiadavku našich občanov, aby sa pracovalo iba v denných hodinách. Nie ako to bolo počas uplynulých 4 mesiacov, že sme 24 hodín denne počúvali ten hluk. Potrebujeme existovať, potrebujeme chodiť do práce, do školy, takže to je naša prosba. Ďakujem.

P. Peteraj: poďakovanie a uzavretie časti diskusie.

P. Žúbor: Možnosť na doručovanie pripomienok v písomnej forme je do 21. 09. 2016. Poďakovanie a ukončenie VP o 19³².

Záznam z verejného prerokovania vyhotovili p. L. Barkolová a p. R. Tóth. Záznam z verejného prerokovania schválil dňa 26. 09. 2016 p. Craig Woodburn za navrhovateľa a za dotknuté obce – p. Jozef Dvonč, primátor mesta Nitra, p. Jozef Bojda, starosta obce Lužianky, p. Ivan Habiňák – starosta obce Zbehy a p. Milan Greguš – starosta obce Čakajovce a dňa 27. 09. 2016 bol v súlade s zaslaný na MŽP SR.

Záznamy zo všetkých troch uskutočnených verejných prerokovaní slúžia ako podklad pre vypracovanie tohto záverečného stanoviska a tvoria súčasť spisovej dokumentácie na MŽP SR.

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

Podľa § 35 zákona o posudzovaní vplyvov boli do termínu spracovania tohto záverečného stanoviska predložené na MŽP SR k správe o hodnotení nasledujúce písomné stanoviská:

Poznámka: Pri väčšine stanovísk ide o ich doslovný prepis, tzn. vrátane pravopisných a štylistických chýb a nepresností.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, Oddelenie dopravného modelovania a infraštruktúry (list č. 17685/2016/AA11-SZEÚ/49429, zo dňa 02. 08. 2016) v stanovisku uvádza nasledovné pripomienky:

1. str. 48 – v časti „cestná infraštruktúra“ – odporúča pre väčšiu zrozumiteľnosť medzi slová „komunikácia“ a „obce“ vložiť slová „západne od“;
2. str. 49 – v predposlednom odseku v predposlednej vete žiada slovo „napojené“ nahradiť slovom „pripojené“. Uvedenú úpravu požaduje zohľadniť v celom dokumente.

Odôvodnenie: podľa § 3b zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov sa pozemné komunikácie pripájajú.

Za rešpektovania uvedených pripomienok MDVRR SR súhlasí so znením predloženej správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2“;

Ministerstvo hospodárstva SR, sekcia priemyselného rozvoja a investícií (list č. 25766/2016-3200-42484, zo dňa 13. 07. 2016) - stanovisko odporúča schváliť v kontexte so stanoviskami ostatných účastníkov konania za predpokladu, že sa neobjavia iné relevantné pripomienky. Navrhovanú činnosť odporúča schváliť nakoľko ide o strategickú investíciu celoštátneho významu a tiež i z dôvodu zvýšenia zamestnanosti v rámci regiónu a v záujme funkčného využitia dotknutého územia;

Ministerstvo obrany SR (list č. SEMal-18-1476/2016, zo dňa 19. 07. 2016) – bez pripomienok;

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia zmeny klímy a ochrany ovzdušia, Odbor ochrany ovzdušia (list č. 3143/2016-3.1; 39791/2016, zo dňa 14. 07. 2016) - v stanovisku konštatuje, že v k predchádzajúcemu zámeru sa vyjadrili listom zn. 23141/2016, zo dňa 25.04.2016 a k zámeru nemali zásadné pripomienky.

Po spresnení a doplnení údajov o emisiách z technologických povrchových úprav, tepelného výkonu výhrevne a o odvode komínmi sa podľa dodatku odborného posudku maximálne krátkodobé koncentrácie NO₂ 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, 04. 07. 2016).

Pokiaľ ide o výsledky meraní kvality ovzdušia pred realizáciou stavby v dňoch 08. 06. – 14. 06. 2016, ktoré sú prezentované v správe č. SoM/12/2016, ENVITECH s.r.o., Trenčín možno usudzovať na nasledujúce. Dňa 08. 06. 2016 bola nameraná koncentrácia PM₁₀ 69 ug/m³, PM_{2,5} 36 ug/m³ a dňa 09. 06. 2016 PM₁₀ 49 ug/m³, resp. 34 ug/m³. Limitná hodnota pre PM₁₀ je 50 ug/m³ (priemer deň), resp. PM_{2,5} 20 ug/m³ (priemer rok, od r. 2020). V nasledujúcich dňoch sa priemerné denné koncentrácie PM₁₀ pohybovali na úrovni (12 až 27 ug/m³) a PM_{2,5} (8 až 19) ug/m³.

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 indikované meranie 14 % časové pokrytie/rok, resp. pravidelne v 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 zrejma priama závislosť medzi úrovňou koncentrácie častíc PM v ovzduší a atmosferickými 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 znečisťovaniu širokého okolia prachovými časticami a ich následným „sekundárnym rozprašovaním“ aj vplyvom vetra k prekračovaniu limitných hodnôt pre častice PM₁₀ aj PM_{2,5}.

K ostatným údajom v správe o emisných limitoch, technických požiadavkách a podmienkach prevádzkovania stacionárnych zariadení, ktoré znečisťujú alebo môžu znečisťovať ovzdušie a požiadavkách na ich monitorovanie sa nevyjadrujeme. Tieto sa musia uplatňovať podľa právnych predpisov vo veciach ochrany ovzdušia platných v čase povoľovania stavby.

Stanovisko obsahuje prílohu (1 strana) – výber zo správy o meraní úrovne znečistenia ovzdušia, č. SoM/12/2016, ENVITECH s.r.o. Trenčín;

Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Nitre (list č. KRHZ –NR-OPP-568/2016, zo dňa 11. 07. 2016) – bez pripomienok;

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja (list č. ČZ – 15033/2016; ČS 4137/2016, zo dňa 13. 07. 2016) – k predloženému zámeru nemá pripomienky. Realizácia zámeru je v súlade s platnou legislatívou;

Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Nitre (list č. PPL/A/2016/02341, zo dňa 26.07. 2016) – súhlasí s predloženou správou o hodnotení činnosti. Pre predmetnú činnosť bolo vypracované Imisno – prenosové posúdenie stavby závodu (RNDr. J. Brozman) súčasťou, ktorého je aj Posúdenie hlukovej záťaže vypracované Ing. M. Kamenickým, EUROAKUSTIK 2016), kde boli stanovené požiadavky na technické opatrenia na zníženie hluku z činnosti zdrojov hluku vo vnútri areálu závodu (stanovila parametre vzduchovej

nepriezvučnosti stavebných konštrukcií obvodových a strešných plášťov výrobných objektov, technicko-akustické parametre stacionárnych zdrojov hluku – vzduchotechnické a technologické zariadenia), hluku z pozemnej dopravy po novovybudovaných cestných komunikáciách mimo areál závodu (podmienka vybudovania protihlukových stien v predpísaných polohách a parametroch nových úsekov cesty I/64 medzi závozom a riekou Nitra) a hluku zo železničnej dopravy súvisiacej so závozom.

Za podmienok dodržania navrhovaných technických opatrení hluk súvisiaci s činnosťou navrhovanej prevádzky podľa predloženej hlukovej štúdie nebude prekračovať prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí uvedené vo Vyhláške MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení Vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z.

Na základe uvedených skutočností k predmetnej správe o hodnotení dáva súhlasné stanovisko. V ďalšom stupni realizácie projektu, po spresnení a konkretizovaní technologických zariadení a komponentov výroby – požaduje úrad vypracovať posúdenie hlukovej záťaže spôsobovanej všetkými zdrojmi hluku pochádzajúcemu z činnosti výrobného areálu závodu „Automotive Nitra Project – fáza 2“ so zhodnotením konkrétnych technicko-akustických parametrov navrhnutých technologických zariadení v závode;

Okresný úrad Nitra, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OÚ-NR-OCDPK-2016/032348-002, zo dňa 27. 07. 2016) – k predloženej správe o hodnotení činnosti nemá námietky;

Okresný úrad Nitra, Odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (list č. OU-NR-OSZP-2016/020193; 0088834/2016, zo dňa 21. 07. 2016) – ako dotknutý orgán v zmysle § 3, písm. p) zákona nemá k predloženej správe o hodnotení „Automotive Nitra Project – Fáza 2“ žiadne pripomienky;

Dopravný úrad, divízia civilného letectva (list č. 14199/2016ROP-003/22305, zo dňa 15. 07. 2016) – ako dotknutý orgán štátnej správy na úseku civilného letectva v zmysle ust. § 28, ods. 3 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nemá k predloženej správe o hodnotení pripomienky. Toto stanovisko je vydané len z hľadiska záujmov civilného letectva;

Slovenská inšpekcia životného prostredia, Inšpektorát životného prostredia Bratislava (list č. 6053-24033/2016-Čás, zo dňa 29. 07. 2016) – má nasledovné pripomienky a požaduje ich v správe o hodnotení opraviť:

- str.77 – pre odpad 17 02 03 je nesprávne uvedená kategória odpadu, nejedná sa o odpad kategórie N, ale O,
- 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,
- str.78 – omylom (preklepom pri odpade 16 02 13 pred koncom zátvorky zostalo číslo 2,
- 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,
- 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,
- str.174 – v rámci organizačných a prevádzkových dokumentov doplniť aj, že bude vypracovaný Súbor technicko-prevádzkových parametrov a technicko-organizačných opatrení,
- str.202 – Príloha 1 k Dodatku k Imisno-prenosovému posudku – uvedené je v angličtine, treba to preložiť a doplniť v úradnom jazyku,

- str.392 – v bode 5. je, že sa opraví, že sa jedná o oblasť riadenia kvality ovzdušia, napriek tomu to je v správe nie je opravené;

Mesto Nitra, MsÚ v Nitre, útvár hlavného architekta (list č. UHA11856/2016, zo dňa 05. 08. 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. 05. 2003 v znení neskorších zmien a doplnkov a Všeobecne záväzného nariadenia mesta Nitry č. 3/2003, zo dňa 22. 05. 2003, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Územného plánu mesta Nitry a v znení neskorších dodatkov je predmetná navrhovaná 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. 04. 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 I/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;

Obec Lužianky (list č. 3533/8/2016, zo dňa 05. 08. 2016) - stanovisko podpísané zástupcami obcí Lužianky, Zbehy a Čakajovce. Uvádza, že 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), žiada 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 mostné prepojenia, v k. ú. Čakajovce – 1 mostné prepojenie).

Cyklistické komunikácie navrhované pozdĺž toku rieky Nitra sú zároveň súčasťou Ponitrianskej cyklotrasy. Úseku Nitra – Topoľčany.

Uvedené pešie komunikácie, cyklotrasy a mosty cez rieku Nitra sú v rámci schválenej UPD obcí Lužianky, Zbehy a Čakajovce definované ako verejnoprospešné stavby. Po ich vybudovaní bude ich význam nielen rekreačný, ale vo veľkej miere bude využívaný aj na dochádzku za prácou z uvedených obcí – ako ekologická alternatíva dopravy.

Pešie a cyklistické komunikácie a mosty boli v období prípravy zmien a doplnkov obcí predmetom pracovných rokovaní a dohôd zástupcov obcí MH Invest, s.r.o., Trnavská cesta 100, 821 01 Bratislava;

Ministerstvo hospodárstva SR, Sekcia energetiky (list č. 26822/2016-4100-46349, zo dňa 04. 08. 2016) - konštatuje, že z predloženej správy o hodnotení je zrejmé, že navrhované usporiadanie závodu a procesy zodpovedajú postupom environmentálneho manažérstva v oblasti minimalizácie odpadov a riadenia minimalizácie emisií. V nadväznosti na uvedené nemá žiadne pripomienky k uvedenému materiálu;

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (list č. 6668/2016-6.3; 46705/2016, zo dňa 12. 08. 2016) – konštatuje, že správa o hodnotení obsahuje všetky relevantné informácie 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.

Záver z prílohy 13 správy o hodnotení sú uvedené v opatreniach na zmiernenie vplyvu činnosti z hľadiska ochrany chránených území nasledovne:

- Za navrhovateľa MH Invest zabezpečí vybavenie stavby takými technickými objektmi, ktoré by minimalizovali strety väčších cicavcov s dopravou,
- Ďalej vybudovanie stálych prechodov pre obojživelníky a plazy pod komunikáciou a zábran, ktoré bránia vstupu na komunikáciu,
- Ďalej zabezpečí vybudovanie dostatočného množstva migračných profilov popod líniové stavby s optimom vzdialenosti 500 – 1000 m.

Uvedené skutočnosti, ktoré vyplynuli z opatrení na zmiernenie vplyvov činnosti na životné prostredie v správe o hodnotení je potrebné preniesť do ďalších stupňov projektovej dokumentácie;

Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP (list č. OU-NR-OSZP3-2016/031671, zo dňa 08. 08. 2016) – nemá k správe žiadne pripomienky;

Občania mesta Nitra (list zo dňa 16. 09. 2016) – pripomienky občanov mestských častí Dražovce a iných častí Nitry k Správe o hodnotení navrhovanej činnosti Automotive Nitra Project – fáza 2, v zasúpení:

- Ing. Juraj Matejka, Pri Dobrotke 7, 949 01 Nitra
- Pavel Varga, Janskeho 4, 949 01 Nitra
- Pavol Civaň, Pri Dobrotke 11, 949 01 Nitra

Pripomienky predkladané na základe oznámenia MSÚ Nitra – Útvaru hlavného architekta, zo dňa 22. 08. 2016. Vyzývajú kompetentných, aby sa nimi zaoberali s patričnou vážnosťou. Pripomienky občania považujú za odôvodnené a podpísalo ich 500 obyvateľov mestských častí (podpisy tvoria prílohu pôvodného listu pripomienok dk navrhovanej činnosti). Považujú za mimoriadne dôležité, že námietky, požiadavky a žiadosti občanov budú vypočuté a nájde sa kompromis medzi štátnym záujmom, záujmom JLR a záujmom občanov, ktorí tento štát tvoria a preň pracujú. Veria, že je aj v záujme oslovených, aby pri posudzovaní záťaží sa nešlo až na úplnú hranicu hlukových, zdravotných a iných noriem, ale vyjde sa občanom v ústrety (protihlukové opatrenia – zmenšiť negatívny vplyv bezprostredne umiestnenej a intenzívne využívanej cesty a automobilky).

Pripomienky sú číslované a spojené s objasnením stanoviska občanov s odôvodnením. Žiadajú brať do úvahy, že pisatelia nie sú právnicki ani technologickí odborníci vo všetkých dotknutých oblastiach, a preto formulácie nemusia byť štylisticky a odborne bezchybné, v každom prípade však vyjadrujú postoj a požiadavky občanov. Pri každej pripomienke v predchádzajúcich dokumentoch sa snažili uviesť aj kapitolu najviac relevantnú k pripomienke. Keďže je však 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 ostatné časti.

Žiadajú, aby navrhovateľ v prípade, že úplne alebo čiastočne nevyhoví hromadnej pripomienke verejnosti uskutočnil rozporové konanie v zmysle pravidiel.

Pripomienky k dokumentu Správa o hodnotení..., kapitola Pripomienky k EIA "Automotive Nitra Project – Fáza II.", časť Vyhodnotenie stanovísk k zámeru a k určenému rozsahu hodnotenia č. organizácie 21 – Občania Mesta Nitra:

Ad1:

Uvádzate, že parkovisko OV bude slúžiť aj ako verejné. V priloženom zámere nie sú 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.

Ad2:

Domnievame sa, že po novovybudovaných 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.

Ad3:

K tomuto bodu navrhujeme, aby investor zvážil realizáciu verejného osvetlenia za použitia najmodernejších technológií z konceptu tzv. „Smart city“, t.j. inteligentnej technológie, ktorá umožní zvýšiť ekonomiku prevádzkovania osvetlenia, zvýšiť komfort užívateľov a to pri zachovaní najmenších rušivých vplyvov na obyvateľstvo.

Ad.13:

Ešte raz vyzývame investora, aby v rámci svojej dlhodobej komunikácie voči občanom SR vo veci výstavby nového závodu JLR, ktorá sa medzitým 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 navrhované. Naším princípom bolo a je minimalizovanie zmeny hlukových pomerov existujúceho stavu (pole takmer bez ruchu) a nového stavu popisovaného v zámere tak, aby sa tento rozdiel čo možno najviac zmenšil. Prosím zohľadnite fakt, že obyvatelia majú susediace domy postavené s umiestnením spální, kľudových zón a detských izieb práve smerom na budúci nový úsek cesty I/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 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 využívanéj 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.

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.

Ad17:

A. K dokumentu Automotive Project Nitra – Fáza 2, Posúdenie hlukovej záťaže – doplnok (ES-2016-07/071-JLR-P3) chýbajú prílohy P1 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.

Ad 19:

Žiadame o zaradenie do procesu pripomienkovania.

Ad.20:

Žiadame o zaradenie do procesu pripomienkovania predmetnej dokumentácie v rámci stavebného konania. Žiadame upresnenie všeobecného vyjadrenia v odpovedí na našu požiadavku.

Ad21:

Žiadame o vyjadrenie, či a v akom rozsahu je v dokumente Príloha č. 4 zahrnutá aj v médiách ohlásená kapacita prekladiska (investor ŽSR, zdroj hovorkyňa ŽSR), ktorá je vzťahovaná k verejnej činnosti terminálu, teda mimo plánovaného objemu vzťahnutého 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.

Ad22:

V Prílohe č. 4 nie je uvažované s odhlučnením mestskej časti Dražovce od územia označeného ako LR 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 iného konať aj počas voľna a pokoja, preto je namiesto otázka riešenia odhlučnenia tohto priestoru formou PHS a sadových úprav. Žiadame preto o zapracovanie do príloh 4 a Návrhu výsadby zelene, Príloha 6.

Ad.32:

Zjavne prišlo k nepochopeniu nášho zámeru. Realizovaním výstavby „obchvatu Dražoviec“ príde k oddeleniu územia Dražoviec smerom k rieke Nitre a okolí. Toto bolo obyvateľstvom mesta aktívne využívané na oddychové a športové aktivity. Realizáciou jedného podchodu pod novovybudovaný úsek cesty príde k situácii, že na úseku dlhom niekoľko kilometrov bude realizovaný iba jeden jediný podchod. Naša žiadosť spočíva vo vybudovaní viacerých, minimálne však jedného ďalšieho podchodu pre peších a cyklistov, situovaného ideálne v úseku okolo 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;

Roman Cerulík, Štefánikova tr. 59, 949 01 Nitra (list zo dňa 10. 08. 2016) – v stanovisku k správe o hodnotení uvádza: týmto sa formálne prihlasujem za účastníka konania, a to z dôvodu, že som občan SR, obyvateľ Nitry, obyvateľ dotknutého územia MČ Zobor, vlastník pozemkov v k.ú. Zobor, a to vo väčšom rozsahu a bývalý vlastník pozemku v k.ú. Lužianky, kde som bol v r. 2016 proti svojej vôli pre investíciu Jaguar Land Rover vyvlastnený a následne som podal správnu žalobu na Krajský súd v Bratislave zo dňa 14. 03. 2016 vo veci o preskúmanie zákonnosti rozhodnutia MDVARR SR zo dňa 13. 01. 2016 č. 06914/2016/B624-SV/01672/Ka, ktorou sa domáham o navrátenie môjho majetku, t.j. je evidentné, že činnosťou v zmysle zámeru stavby Automotive Nitra Project –Fáza2“ sú moje práva a právom chránené záujmy priamo dotknuté (§ 14 ods. 1 Zákona č. 71/1967 Zb.).

Odhliadnuc od toho, moje účastníctvo v tomto konaní vyplýva aj priamo zo zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „Zákon“), a to v zmysle § 24 ods. 2 Zákona tým, že podávam k zámeru stavby Automotive Nitra Project – Fáza 2 písomné stanovisko v zmysle §23 ods. 4 zákona. Na tomto základe, t.j. z titulu účastníctva žiadam v zmysle § 33 ods.2 Správneho poriadku pri uplatnení §64 zákona, aby ešte pred vydaním rozhodnutia mi bolo umožnené vyjadriť sa ku všetkým podkladom rozhodnutia v úradnom spise a navrhovať doplnenie podkladov rozhodnutia, - v nadväznosti na toto žiadam, aby ma správny orgán

upovedomil o možnosti využitia spomínaného zákonného práva. Na tomto základe taktiež žiadam, aby som bol o všetkých úkonoch v rámci tohto správneho konania písomne oboznamovaný, aby mi boli doručované na moju adresu všetky rozhodnutia vydané v správnom konaní za účelom možnosti podať proti nim riadne, prípadne mimoriadne opravné prostriedky, žiadam teda, aby so mnou správny orgán v plnej miere konal ako so známym účastníkom konania.

Dňa 11. 07. 2016 zverejnilo Mesto Nitra formou verejnej vyhlášky informáciu, že MŽP SR v zmysle §33 ods. 1 Zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov doručilo Mestu Nitra Správu o hodnotení vplyvov 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“ MŽP SR do 10.8.2016. 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 doručovaní správy o hodnotení činnosti, ale je povinná zároveň aj zverejniť všeobecne 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 zrejším nerešpektovaním spomínanej zákonnej normy.

Taktiež v tejto súvislosti z hľadiska vytknutia evidentných pochybení uvádzam, že v pomerne dôsledne vypracovaných vizualizáciách jednotlivých objektov nebol zakreslený navrhovaný komín, v počítanej výške 33 m, čo v konečnom dôsledku pôsobilo do veľkej miery klamlivo pre pozorovateľa (občana/obyvateľa), ktorý sa 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, čoho dôsledkom do veľkej miery objektívne mohla byť aj výrazne nízka účasť, keď v zápisnici z verejného prerokovania je počet účastníkov zo strany verejnosti uvedený číslom 10 (pričom tu je podstatné zdôrazniť, že spolu so mnou tu boli niektorí členovia mojej rodiny a poradcovia, čiže reálne okrem mňa a skupiny osôb na mojej strane tu za verejnosť boli prítomní len ďalší 2 ľudia!!!

V rámci môjho stanoviska chcem k meritu veci, teda k zámeru navrhovanej veci 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 investícií Automotive Nitra Project a prechádzajúcej územím plánovaným ÚPNO Nitra na vybavenosť a bývanie, o ktorej nemám dosiaľ vedomosť, nepoznám jej technické riešenie, ale hlavne jej vytvorením môže prísť k znemožneniu prístupu na moje pozemky 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 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 doriešenie, je v tomto prípade ponechávané na Slovenskú správu ciest, čo je však zákonne neprípustné, keďže tieto otázky musia byť komplexne zodpovedané, resp. vyriešené 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 – RIA 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 takomto riešení hlavného prístupu osobnej a autobusovej dopravy do závodu mi hrozí vážna 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 a doplnkovo bývanie do 6 NP a pri výmere 14 ha je možnosť zhodnotenia s výnosom 27,08 %. 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 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 k.ú Zobor začlenených alebo príľahlých k stavbe „Vybudovanie strategického parku“ zo dňa 10. 09. 2015 (jedná sa o vlastníkov v celkovej výmere 65 ha vrátane mojich pozemkov) doručené aj dňa 18. 09. 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 nesúhlasím 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 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 tom prvom zámere bolo rozhodnuté, že navrhovaná činnosť „Automotive Nitra Project“ sa podľa § 29 zákona nebude posudzovať (je evidentné, že takýto postup bol zrejším porušením zákona tak ako to vyplýva z mnou podanej žaloby o preskúmanie

zákonnosť právoplatného rozhodnutia Okresného úradu Nitra č. OÚ-NR-OOP4-2015/045777 zo dňa 14. 12. 2015, dôvodnosť mojej argumentácie o zákonnej nevyhnutnosti posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je nakoniec 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 Jaguár 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 len ako súčasný zámer) predkladaný spoločnosťou Jaguár 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 i s ohľadom na súčasný zámer, ktorého navrhovateľom je Jaguár 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 prejavovať 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 a i právach. Základné práva a slobody sú nedotknuteľné, nescudziteľné, nepremlčateľné a nezrušiteľné“.
- podľa čl. 12 ods. 2 „Základné práva a slobody sa zaručujú na území SR 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, zvyhodňovať 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. 1 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 vlastníť majetok. Vlastnícke právo všetkých vlastníkov má rovnaký zákonný obsah a ochranu. Majetok nadobudnutý v rozpore s právnym poriadkom ochranu nepoužíva. 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 podnikat' 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 SR“.

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 týmto náležite nevysporiada, dôjde či už priamo alebo nepriamo k porušeniu jednotlivých uvádzaných ľudských 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 vlastníť 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 SR.

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

Územný plán obce (ÚPNO) – mesta Nitra bol schválený v roku 2003, následne boli spracované zmeny a doplnky č.1 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 vymedzeného arálu sa nachádza aj v k.ú. obce Lužianky. Plocha je vymedzená podmienene 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 k.ú. 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 PP predstavuje 3,91 km². V súčasnosti sa v tejto oblasti nachádzajú plochy poľí, 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 navrhovaná územná rezerva pre investične ucelený zámer realizácie kapacitne veľkej výrobnjej 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 všeobecnom 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. 1 k VZN mesta Nitry č. 3/2003 v časti I. Záväzné regulatívy funkčného a priestorového usporiadania územia v bode 1. 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 verejnom prerokovaní aj p. Ligačová- zastupujúca ÚHA Nitra. Každopádne je to nesmierne veľká zákonná prekážka pre ďalšie kroky v konaniach 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 ako územná rezerva pre výrobnú funkciu bez priestorovej regulácie a určenia limitov využitia územia a preto je umiestnenie stavby podmienené 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 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, ktorý nie je v rozpore s ich umiestnením, vyplýva z územného plánu obce alebo územného plánu zóny“.

Podľa 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 obslužiteľnosti priemyselného parku – preto stanovil podmienku spracovania územnoplánovacej 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 zavádzajúco (bolo splnené to čo definuje ÚPNO – mesta Nitra? ... a je vecne naplnené to čo definuje § 32 ods. 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 dať do súladu ÚPNO s aktuálne platnou legislatívou a reálnymi zmenami a podmienkami rozvoja mesta, koordinovať rozvojové zábery 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 nesmierne veľká zákonná prekážka pre ďalšie kroky v konaniach a v projekte.

Ďalšie podstatné námietky a stanoviská, ktoré boli čiastočne podané na verejnom prerokovaní 26. 07. 2016:

2. Aký je vzťah medzi Automotive Nitra Project a Automotive Nitra Project Fázou 2?
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 tomto prípade navrhovateľom bol subjekt SARIO?
4. Pokiaľ obidva zámery medzi sebou úzko súvisia v tom význame, že Automotive Nitra Project Fáza2 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 v Automotive Nitra Project – Fáza 2 (str. 127) kde je navrhovateľ Jaguar Land Rover 4 130 parkovacích miest ???
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.
6. Podľa toho ako je uvedené zo strany navrhovateľa v zámere na str. 163, ohľadom toho, že ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala (tj. rozšírenie o lakovňu a parkovacie miesta) pýtam sa, či pokiaľ by nedošlo k realizácii tejto navrhovanej činnosti (rozšírenie projektu), nemohla by byť teda vlastne realizovaná činnosť v zmysle Automotive Nitra Project podaného zo strany subjektu SARIO? (pričom navrhovateľ 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. 07. 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 SARIO, 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 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, č. 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 čísiel. 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 potreby zvýšenia parkovacích miest z terajších 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.

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 33 m vysoký komín nie je!!! Tak ako som o tom opisoval v bode 1, je to voči verejnosti nesmierne veľká záhada, ktorá môže mať znaky zavádzania verejnosti....

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“. To sú len opakujem, že Lupka je štátna prírodná rezervácia spadajúca do kategórie so 4. stupňom ochrany!

10. V oddiele I., bod 5 Nároky na dopravu a inú infraštruktúru, na strane 51, nie je kapacitne posúdený cestný úsek – plánová križovatka križovatka „L“ s cestou I/64. Tu poukazujem tiež na to, že nie je posúdený cestný úsek plánovanej križovatky „L“ a defacto 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 dopravné posúdiť túto situáciu v súvislosti s týmto zámerom...

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).

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 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 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.

13. V Správe o hodnotení – Príloha č.4 napr. str. 20 sa odvoláva na prílohy PS, 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.

14. Vzhľadom k tomu, že zápis o verejnom prerokovaní som prevzal až 09. 08. 2016 o 14⁰⁰ hod. pri nahliadnutí do spisu 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 správnenému 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.

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. Závazkov 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, vlastníak pozemkov cca 29 ha a iných nehnuteľností v dotknutom území bezpodmienečne očakávam splnenie tohto záväzku tak, aby mi nevznikla ujma na mojich právach, či už občana, obyvateľa a samozrejme ani vlastníka a boli mi tak zaručené všetky práva dané Ústavou SR a medzinárodnými dohovormi o ľudských právach a v neposlednom rade poukazujem na Aarhurský dohovor z roku 1998 – dohovor o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovanom 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 zo dňa 26. 07. 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 dodať všetky písomné odpovede na moje otázky, čiže odpovede, na ktoré mi nebolo zodpovedané priamo na verejnom prerokovaní.

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 nezpracoval ich v požadovanom rozsahu.

18. Takto spracovaný zámer (v kapitole 11 str. 163) a práva o hodnotení (str. 176) zámeru Automotive Nitra Project – Fáza2, v ktorej je uvádzaný nulový variant, že pokiaľ by sa navrhovaná činnosť – rozšírenie projektu nerealizovala, t.j. pokiaľ by sa nerealizovala len činnosť podľa prvého zámeru, zostali by kapacity závodu Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. s nevyužitým potenciálom technológiie 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 len 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).

V naznačenom smere zámer (správa o hodnotení), ktorý sa odvoláva a nadväzuje na zámer, ktorý predložil iný subjekt (SARIO) neposkytuje dostatočný podklad pre povinné hodnotenie posudzovania vplyvov na životné prostredie, a preto s ním je nutné nesúhlasiť, 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 t.j. aj na obytné územie Zobor – Šindolka (cestné napojenia ako aj iné uvedené podmienky).

Z hore uvedených dôvodov žiadam, aby bolo mojim námietkam a pripomienkam v plnom rozsahu vyhovené a aby tieto boli pri rozhodovaní v tejto veci náležite zohľadnené s vzhľadom na veľké množstvo závažných nedostatkov a rozporov v správe o hodnotení tieto pred vypracovaním odborného posudku navrhovateľ doplnil a MŽP SR takto doplnenú správu znovu riadne zverejnil a verejne riadne prerokoval s občanmi.

Roman Cerulík, Štefánikova tr. 59, 949 01 Nitra (list: *Ďalšie doplňujúce stanovisko/pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2“*, zo dňa 21. 09. 2016) – v stanovisku k správe o hodnotení uvádza: Ja, Roman Cerulík, sa týmto aj formálne prihlasujem za účastníka konania, a to z dôvodu, že som občan SR, obyvateľ Nitry, obyvateľ dotknutého územia MČ Zobor, vlastník pozemkov v k.ú. Zobor, a to vo väčšom rozsahu a bývalý vlastník pozemku v k.ú. Lužianky, kde som bol v r. 2016 proti svojej vôli pre investíciu Jaguar Land Rover vyvlastnený a následne som podal správnu žalobu na Krajský súd v Bratislave zo dňa 14. 03. 2016 vo veci o preskúmanie zákonnosti rozhodnutia MDVARR SR zo dňa 13. 01. 2016 č.06914/2016/B624-SV/01672/Ka, ktorou sa domáham o navrátenie môjho majetku, t.j. je evidentné, že činnosťou v zmysle zámeru stavby Automotive Nitra Project –Fáza2“ sú moje práva a právom chránené záujmy priamo dotknuté (§ 14 ods. 1 Zákona č. 71/1967 Zb.). Odhliadnuc od toho, moje účastníctvo v tomto konaní vyplýva aj priamo zo zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len Zákon), a to v zmysle § 24 ods. 2 Zákona tým, že podávam k zámeru stavby Automotive Nitra Project – Fáza 2 písomné stanovisko v zmysle § 23 ods. 4 zákona. Na tomto základe, t.j. z titulu účastníctva žiadam v zmysle § 33 ods.2 Správneho poriadku pri uplatnení § 64 zákona, aby ešte pred vydaním rozhodnutia mi bolo umožnené vyjadriť sa ku všetkým podkladom rozhodnutia v úradnom spise a navrhovať doplnenie podkladov rozhodnutia, - v nadväznosti na toto žiadam, aby ma správny orgán upovedomil o možnosti využitia spomínaného zákonného práva. Na tomto základe taktiež žiadam, aby som bol o všetkých úkonoch v rámci tohto správneho konania písomne oboznamovaný, aby mi boli doručované na moju adresu

všetky rozhodnutia vydané v správnom konaní za účelom možnosti podať proti nim riadne, prípadne mimoriadne opravné prostriedky, žiadam teda, aby so mnou správny orgán v plnej miere konal ako so známym účastníkom tohto konania.

Dňa 22. 08. 2016 zverejnilo Mesto Nitra formou verejnej vyhlášky informáciu, že MŽP 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 EKOKONSULT – 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. 09. 2016 a zároveň bolo oznámené, že spoločné verejné prerokovanie správy o hodnotení..., a to dňa 19. 09. 2016 o 16,00 hod. na Mestskom úrade v Nitre.

Na predmetnom verejnom prerokovaní zo dňa 19. 09. 2016 som zadal nasledovnú otázku: „Keďže sa dnes jedná o opätovné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti navrhovateľom označený ako „Automotive Nitra Project – Fáza 2“, chcem sa v prvom rade spýtať či všetky moje otázky, pripomienky a vyjadrenia prednesené na predchádzajúcom verejnom prerokovaní tejto veci, ktoré sa konalo 26. 07. 2016, sú zaznamenané v rámci tohto konania a hlavne či sa na ne bude v ďalšom procese tohto konania prihliadať, teda inými slovami, či je potrebné tieto veci opakovať, alebo postačuje keď dnes, teda na tomto aktuálne konanom verejnom prerokovaní, prehlásim, že sa tohto v plnom rozsahu pridržiam“. Odpoveď za navrhovateľa znela, že na mnou položené otázky dňa 26. 07. 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. 08. 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 toto moje podanie je z hľadiska procesnej roviny plne relevantné ako podklad pre vydanie rozhodnutia v tejto veci“. Odpoveď za navrhovateľa znela, že na mnou písané podanie zo dňa 10. 08. 2016 sa bude plne prihliadať a 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 pridržiam všetkých mojich doterajších vyjadrení a to jednak čo sa týka mojich otázok a pripomienok a vyjadrení prednesených na predchádzajúcom verejnom prerokovaní a samozrejme aj čo sa týka obsahu písomného podania zo dňa 10. 08. 2016 označeného ako „Stanovisko/pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2“.

Okrem už horeuvádzaného, ktorého sa v plnom rozsahu pridržiam, ďalej v tejto súvislosti z hľadiska vytknutia pochybení uvádzam, že v pomerne dôsledne vypracovaných vizualizáciách jednotlivých objektov nebol zakreslený navrhovaný komín, v počítanej výške 33 m (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 2 min. <http://media.jaguarlandrover.com/news/2016/jaguar-land-rover-begins-construction-slovakian-plant>), ako aj nová hala – karosáreň BIW-Phase 2 s rozmermi 255 x 280 m, lakovňa a nový objekt – finálna montáž T&F Phase 2 s rozmermi 975 x 620 m (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 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 veci uviesť nasledovné:

Pri procese spracovania zámeru spracovateľ a ani navrhovateľ (užívateľ) so mnou nekomunikoval svoje zábery, 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 investícií Automotive Nitra Project a prechádzajúcej územím plánovaným ÚPNO Nitra na vybavenosť a bývanie, o ktorej nemám dosiaľ vedomosť, nepoznám jej technické riešenie, ale hlavne jej vytvorením môže prísť k znemožneniu prístupu na moje pozemky 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 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 doriešenie, nie je, pričom tieto otázky musia byť komplexne zodpovedané, resp. vyriešené 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 takomto riešení hlavného prístupu osobnej a autobusovej dopravy do závodu mi hrozí vážna 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 a doplnkovo bývanie do 6 NP a pri výmere 14 ha je možnosť zhodnotenia investície s výnosom 49,84 %. Správa o hodnotení podrobne nezohľadňuje vplyvy na životné prostredie v lokalite Zobor – Šindolka, ktorá je obýtnym 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 obýtnu 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 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 k.ú Zobor začlenených alebo príľahlých k stavbe „Vybudovanie strategického parku“ zo dňa 10. 09. 2015 (jedná sa o vlastníkov v celkovej výmere 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 nesúhlasím 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 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 tom prvom zámere bolo rozhodnuté, že navrhovaná činnosť „Automotive Nitra Project“ sa podľa § 29 zákona nebude posudzovať (je evidentné, že takýto postup bol zrejším porušením zákona tak ako to vyplýva z mnou podanej žaloby o preskúmanie zákonnosti právoplatného rozhodnutia Okresného úradu Nitra č. OÚ-NR-OOP4-2015/045777 zo dňa 14. 12. 2015, dôvodnosť mojej argumentácie o zákonnej nevyhnutnosti posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je nakoniec 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 Jaguár 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 zjavné ako sa vlastne má nahliadať na prvý zámer, keď súčasný zámer Automotive Nitra Project – Fáza 2 (ďalej len ako súčasný zámer) predkladaný spoločnosťou Jaguár 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 i s ohľadom na súčasný zámer, ktorého navrhovateľom je Jaguár 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 prejavovať 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 poukazuje najmä na nasledovné ústavné normy:

- podľa čl. 12 ods. 1 „Ľudia sú slobodní a rovní v dôstojnosti a i právach. Základné práva a slobody sú nedotknuteľné, nescudziteľné, nepremlčateľné a nezrušiteľné“.
- podľa čl. 12 ods. 2 „Základné práva a slobody sa zaručujú na území SR 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, zvyhodňovať alebo znevýhodňovať“.
- podľa čl. 12 ods. 4 „Nikomú nesmie byť spôsobená ujma na právach pre to, že uplatňuje svoje základné práva a slobody“.
- podľa čl. 13 ods. 1 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 vlastníť majetok. Vlastnícke právo všetkých vlastníkov má rovnaký zákonný obsah a ochranu. Majetok nadobudnutý v rozpore s právnym poriadkom ochranu nepoužíva. 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 podnikat' 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 SR“.

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 týmto náležite nevysporiada, dôjde či už priamo alebo nepriamo k porušeniu jednotlivých uvádzaných ľudských 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 vlastníť 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 SR.

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

Územný plán obce (ÚPNO) – mesta Nitra bol schválený v roku 2003, následne boli spracované zmeny a doplnky č.1 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 uvedený:

„PP Sever sa vymedzuje približne na území medzi severným obchvatom, potokom Dobrotka, železničnou traťou medzi Lužiankami a Dražovcami a riekou Nitra. Veľká časť vymedzeného areálu sa nachádza aj v k.ú. obce Lužianky. Plocha je vymedzená podmienne 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 k.ú. Lužianky. Poloha podľa zakresu 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 PP predstavuje 3,91 km². V súčasnosti sa v tejto oblasti nachádzajú 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 navrhovaná územná rezerva pre investične ucelený zámer realizácie kapacitne veľkej výrobnnej 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 všeobecnom 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 k VZN mesta Nitry č.3/2003 v časti I. Záväzné regulatívy funkčného a priestorového usporiadania územia v bode 1. 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 verejnom prerokovaní dňa 26. 07. 2016 aj p. Ligačová - zastupujúca ÚHA Nitra. Každopádne je to nesmierne veľká zákonná prekážka pre ďalšie kroky v konaniach 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 ako územná rezerva pre výrobnú funkciu bez priestorovej regulácie a určenia limitov využitia územia a preto je umiestnenie stavby podmienené 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 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, ktorý nie je v rozpore s ich umiestnením, vyplýva z územného plánu obce alebo územného plánu zóny“.

Podľa 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 obslužiteľnosti priemyselného parku – preto stanovil podmienku spracovania územnoplánovacej 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 zavádzajúco (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 dať 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 nesmierne veľká zákonná prekážka pre ďalšie kroky v konaniach a v projekte.

Ďalšie podstatné námietky a stanoviská, ktoré boli čiastočne podané na verejnom prerokovaní 26. 07. 2016:

2. Aký je vzťah medzi Automotive Nitra Project a Automotive Nitra Project Fázou 2?
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 tomto prípade navrhovateľom bol subjekt SARIO?
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 v Automotive Nitra Project – Fáza 2 (str. 127) kde je navrhovateľ Jaguar Land Rover 4 130 parkovacích miest ???
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.
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 Automotive Nitra Project podaného zo strany subjektu SARIO? (pričom navrhovateľ 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. 07. 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 navrhol 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 v zisťovacom konaní podaný spoločnosťou SARIO relevantne nahliadať a už vôbec nie sa naň odvolávať a vychádzať z neho, resp. z vyjadrenia 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, č. 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 čísiel. 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 potreby zvýšenia parkovacích miest z terajších 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 Špindolka, 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 určené ako obytná zóna.

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 33 m vysoký komín nie je!!! Tak ako som o tom opisoval v bode 1, je to voči verejnosti nesmierne veľká záhada, ktorá môže mať znaky zavádzania verejnosti....

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 Lupka je štátna prírodná rezervácia spadajúca do kategórie so 4. stupňom ochrany!

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 de facto ani doriešené 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 dopravné posúdiť túto situáciu v súvislosti s týmto zámerom....

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).

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 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 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.

13. V Správe o hodnotení – Príloha č.4 napr. str. 20 sa odvoláva na prílohy PS, 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.

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.

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. Závazkov 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, vlastníť pozemkov cca 29 ha a iných nehnuteľností v dotknutom území bezpodmienečne očakávam splnenie tohto záväzku tak, aby mi nevznikla ujma na mojich právach, či už občana, obyvateľa

a samozrejme ani vlastníka a boli mi tak zaručené všetky práva dané Ústavou SR a medzinárodnými dohovormi o ľudských právach a v neposlednom rade poukazujem na Aarhurský 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 zo dňa 19. 09. 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 dodať všetky písomné odpovede na moje otázky, čiže odpovede, na ktoré mi nebolo zodpovedané priamo na verejnom prerokovaní.

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.

18. Takto spracovaný zámer (v kapitole 11 str. 163) a práva o hodnotení (str. 176) zámeru Automotive Nitra Project – Fáza2, v ktorej je uvádzaný nulový variant, že pokiaľ by sa navrhovaná činnosť – rozšírenie projektu nerealizovala, t.j. pokiaľ by sa nerealizovala 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 len súčasný zámer) predkladaný spoločnosťou Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. sa „tvári“ ako rozšírenie prvého zámeru, avšak prvá 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).

V naznačenom smere zámer (správa o hodnotení), ktorý sa odvoláva a nadväzuje na zámer, ktorý predložil iný subjekt (SARIO) neposkytuje dostatočný podklad pre povinné hodnotenie posudzovania vplyvov na životné prostredie, a preto s ním je nutné nesúhlasiť, 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 t.j. aj na obytné územie Zobor – Šindolka (cestné napojenia ako aj iné uvedené podmienky).

Z hore uvedených dôvodov žiadam, aby bolo mojim námietkam a pripomienkam v plnom rozsahu vyhovie a aby tieto boli pri rozhodovaní v tejto veci náležite zohľadnené.

Obec Lužianky (list č. 3900/9/2016, zo dňa 22. 09 2016) – oznamuje, že opätovné zverejnenie správy o hodnotení činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2“ navrhovateľa Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o. spolu so všeobecne zrozumiteľným záverečným zhrnutím boli vyvesené na úradnej tabuli od 22. 08.2016 do 21. 09. 2016. Verejnosť nepodala žiadne námietky;

Obec Čakajovce (list zo dňa 28. 09. 2016) – potvrdzuje, že opätovné zverejnenie správy o hodnotení činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2“ navrhovateľa Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o. v zastúpení spoločnosťou EKOCONSULT – enviro, a.s. na pripomienkovanie,

spolu so všeobecne zrozumiteľným záverečným zhrnutím počas 30 dní, nakoľko ako dotknutá obec sme opomenuli samostatne zverejniť na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie, ktoré je súčasťou kompletnej záverečnej správy o hodnotení, bolo vyvesené dňa 22. 08. 2016 a zvesené 21. 09. 2016. Verejnosť nedoručila žiadne písomné pripomienky v spomenutom období.

Obec Zbehy (list č. 236/2016, zo dňa 28. 09. 2016) - potvrdzuje, že správa o hodnotení činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2“ a všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie v zmysle § 34 ods. 1 zákona o posudzovaní navrhovateľa Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o. v zastúpení spoločnosťou EKOCONSULT – enviro, a.s., bola v obci zverejnená na úradnej tabuli a web. stránke obce v období od 22. 08. 2016 do 21. 09. 2016. Verejnosť nepodala žiadne námietky.

Zosumarizovanie vyjadrení a stanovísk doručených na MŽP SR k správe o zhodnotení činnosti:

V zákonom o posudzovaní vplyvov stanovenom termíne na predkladanie pripomienok k správe o hodnotení činnosti bolo na MŽP SR doručených celkovo 16 písomných stanovísk dotknutých orgánov a dotknutých obcí a 3 oznámenia dotknutých obcí o zabezpečení opakovaného zverejnenia správy o hodnotení činnosti, všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia správy o hodnotení a informovaní o stanoviskách predložených k správe o hodnotení dotknutým obciam.

Zo strany verejnosti boli doručené 3 písomné stanoviská.

Doručené písomné stanoviská možno rozdeliť nasledovne:

Súhlasné stanoviská, resp. prijatie správy o hodnotení bez pripomienok a námietok:

- Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia zmeny klímy a ochrany ovzdušia, Odbor ochrany ovzdušia
- Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny
- Okresný úrad, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Nitre
- Dopravný úrad, divízia civilného letectva Bratislava
- Ministerstvo hospodárstva SR, Sekcia energetiky
- Ministerstvo hospodárstva, Sekcia priemyselného rozvoja a investícií
- Ministerstvo obrany SR
- Okresný úrad Nitra, Odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek ŽP kraja
- Okresný úrad Nitra, Odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP
- Mesto Nitra
- Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja
- Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Nitre

Súhlasné stanoviská s podmienkami:

- Regionálny úrad verejného zdravotníctva Nitra
- Spoločné stanovisko obcí Lužianky, Čakajovce, Zbehy
- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, odd. dopravného modelovania a infraštruktúry
- Slovenská inšpekcia životného prostredia, Inšpektorát životného prostredia Bratislava, Stále pracovisko Nitra

Bez vyjadrenia súhlasu, resp. nesúhlasu:

- Občania mesta Nitra

Nesúhlasné stanoviská:

- obidve stanoviská p. Romana Cerulíka

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

MŽP SR listom č. 4783/2016-1.7/pl, zo dňa 10. 08. 2016 určilo podľa § 36 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov za spracovateľa odborného posudku k navrhovanej činnosti spoločnosť ENVICONSULT spol. s r.o., zapísanú ako právnickú osobu do zoznamu odborne spôsobilých osôb MŽP SR, pod evid. číslom 6/98-OPV-PO.

Odborný posudok k navrhovanej činnosti bol doručený MŽP SR prostredníctvom navrhovateľa v zastúpení dňa 14. 10. 2016.

Odborný posudok obsahuje všetky zákonom stanovené náležitosti, vrátane návrhu záverečného stanoviska. Spracovateľ vypracoval odborný posudok na základe predloženej správy o hodnotení, doručených stanovísk k správe o hodnotení, rozsahu hodnotenia, záznamu z verejného prerokovania a vyžiadaných doplňujúcich posúdení a informácií.

Spracovateľ odborného posudku konštatuje, že správa o hodnotení umožnila relevantné posúdenie navrhovanej činnosti, že správa o hodnotení spĺňa náležitosti prílohy č. 11 zákona o posudzovaní vplyvov, splnila svoj účel a aj keď s istými nedostatkami a neurčitostami, umožnila relevantné posúdenie navrhovanej činnosti. Správa sa opiera o čiastkové nezávislé prieskumy, analýzy a posudky vypracované odborne spôsobilými osobami. Počas vypracovania odborného posudku boli na základe stanovísk dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti dopracované a doložené ďalšie dokumenty a vyjadrenia navrhovateľa, ktoré umožnili urobiť nižšie uvedené uzávery.

Pri vyhodnotení splnenia všeobecných a špecifických podmienok stanovených v rozsahu hodnotenia, spracovateľ odborného posudku konštatuje, že všetky požiadavky boli splnené.

Súčasťou odborného posudku je vyjadrenie spracovateľa k pripomienkam doručeným v písomných stanoviskách k správe o hodnotení.

Spracovateľ odborného posudku odporúča realizáciu navrhovanej činnosti v posudzovanom variante č. 1, za podmienky kontrolovaného splnenia požiadaviek obsiahnutých v predložených stanoviskách, zapracovaných do návrhu opatrení uvedených v časti G odborného posudku.

Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a vznesené požiadavky považuje za potrebné vyriešiť v ďalšom procese prípravy stavby pred jej povolením. Podmienky výstavby a prevádzky budú vyjadrené v povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Odporúčania a závery z odborného posudku boli použité ako podklad pri spracovaní kapitoly VI. tohto záverečného stanoviska.

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

Jednoznačne najvýznamnejšími vplyvmi na životné prostredie generovanými posudzovanou navrhovanou činnosťou budú vplyvy na obyvateľstvo, na urbánny komplex a využívanie zeme a na dopravu, pričom dôjde k prelínaniu uvedených vplyvov. Rozhodujúcim pre celé územie je nastavenie kapacít a parametrov stavebných objektov, ktoré následne ovplyvnia dopravné pomery ako aj obyvateľstvo nachádzajúce sa v kontakte s posudzovaným areálom ako aj v kontakte s dopravnými prúdmi navýšenými intenzitou dopravy, majúcej svoj pôvod v plánovanom areáli Jaguar Land Rover.

Vplyvy na obyvateľstvo

Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na obyvateľstvo sú spojené ako s obdobím výstavby, tak aj prevádzky. Etapa výstavby je síce časovo obmedzená, ale sprievodné negatívne javy sú intenzívnejšie vnímané, čo potvrdili občania miestnej časti Dražovce na verejnom prerokovaní konanom dňa 19. 09. 2016 v Nitre. V súčasnosti sa realizujú stavebné práce na objektoch strategického parku, ktoré bude využívať aj investor posudzovanej činnosti. V období výstavby dochádza predovšetkým k zvýšeniu hladiny hluku v území v súvislosti s prejazdmi nákladných vozidiel, stavebných mechanizmov ako aj samotnými stavebnými prácami. Jeho intenzita nedosiahne hodnoty, ktoré by mali za následok zhoršovanie zdravotného stavu obyvateľstva, dôjde k dočasnému narušeniu pohody a kvality života. Počas bezzrážkového obdobia môžu byť obyvatelia dotknutých obcí vystavení aj nepriaznivým vplyvom prašnosti.

Zmiernenie negatívnych vplyvov výstavby sa dosiahne predovšetkým dodržiavaním požadovanej technologickej disciplíny pri stavebných prácach, pri údržbe mechanizmov, dodržiavaním hraníc trvalého a dočasného záberu stavby, organizáciou dopravy s minimalizáciou prejazdov obcami, čistením mechanizmov pred výjazdom zo staveniska na prilahlé cesty a nepretržitým udržovaním používaných ciest (čistením, prípadne kropením za účelom zníženia prašnosti). Všetky prístupové cesty budú v priebehu ďalších stupňov projektovej prípravy a pred zahájením prác prerokované s príslušnými orgánmi a s vybraným dodávateľom stavby. V priebehu výstavby bude potrebná úzka spolupráca všetkých realizátorov stavby (investora, zhotoviteľa) so zástupcami dotknutej obce za účelom minimalizácie negatívnych vplyvov na obyvateľstvo.

Poznámka: Na základe vyjadrení zástupcov občanov mesta Nitra uvedené postupy sa v priebehu súčasných stavebných prác nedodržiavajú (viď záznam z verejného prerokovania konaného dňa 19. 09. 2016 v Nitre) a občania dotknutých sídiel prezentovali sťažnosti na priebeh stavebných prác, ktoré sa vykonávajú, resp. vykonávali nepretržite t.j. aj noci.

Nepriaznivý vplyv na obyvateľstvo počas prevádzky je menej intenzívny, ale trvalý. Prejavuje sa najmä hlukovou záťažou z cestnej, železničnej dopravy a prevádzkovým hlukom z výrobného závodu, zvýšenou produkciou emisií z cestnej dopravy a zdrojov znečisťovania výrobného závodu, vyššou dopravnou intenzitou a vizuálnym ovplyvnením územia, ktoré bolo nezastavané.

Realizáciou posudzovanej činnosti na základe Dodatku k imisno-prenosovému posúdeniu stavby AUTOMOTIVE NITRA PROJECT 2 (Príloha 3 správy o hodnotení činnosti) nedôjde k presiahnutiu koncentrácie imisných limitných hodnôt (aj vzhľadom na kumuláciu so súčasným stavom) a prevádzka bude spĺňať požiadavky a podmienky, ktoré sú ustanovené platnými právnymi predpismi na ochranu ovzdušia. Imisné zaťaženie od ZZO navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project - Fáza 2“ sa po aktualizácii schválenej koncepcie nového závodu na výrobu automobilov JLR a následných úpravách projektovej dokumentácie spočívajúcich v spresnení a doplnení údajov technológie na povrchovú úpravu automobilov a zmien v inštalovanom tepelnom výkone výhrevne, parametroch kotlov a spresnení údajov o prevedení komínov výhrevne v prípade maximálnych krátkodobých koncentrácií NO₂ a VOC pravdepodobne mierne zníži. V ostatných prípadoch je imisné zaťaženie prakticky bez zmeny. Celkové príspevky od ZZO navrhovanej činnosti po vykonaných zmenách naďalej spĺňajú požiadavky a podmienky, ktoré sú ustanovené právnymi predpismi vo veci ochrany ovzdušia pre nové zdroje znečisťovania ovzdušia.

Vzhľadom na vzdialenosť navrhovanej činnosti od najbližších obytných súborov ako aj na prítomnosť výrazného zdroja hluku (existujúce priemyselné prevádzky, cesta a železnica) bude hluková záťaž na najbližšie obytné súbory z mobilných zdrojov ako aj z prevádzky v porovnaní so súčasným stavom mierne zvýšená. Podmienkou pre dodržanie prípustných hodnôt hluku z cestnej a železničnej dopravy je realizácia navrhovaných protihlukových

opatrení. Na základe doplnku posúdenia hlukovej záťaže (Príloha 4 správy o hodnotení činnosti) však možno konštatovať, že nové zdroje hluku súvisiace s realizovaním navrhovanej činnosti, nebudú v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore spôsobovať prekračovanie prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre hluk z iných zdrojov (priemyselné prevádzky a súvisiaca doprava vo vnútri územia areálu závodu), v referenčnom časovom intervale deň, večer a noc. Je predpoklad, že aj po realizácii navrhovaného doplnenia závodu o technológiu lakovne a zvýšení výkonu výhrevne ako aj doplnením dopravnej infraštruktúry bude areál Jaguar Land Rover spĺňať všetky požiadavky a limity z hľadiska dodržania najvyšších prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre hluk z iných zdrojov. Pre minimalizovanie vplyvov hluku z posudzovanej činnosti je navrhovaných celkom 8518,6 m protihlukových stien, vrátane 999 m protihlukových stien pri železničnej trati v Lužiankach. Okrem toho sú navrhované rozsiahle vegetačné úpravy pozdĺž navrhovanej účelovej komunikácie západne od miestnej časti Dražovce.

Navrhovaná činnosť je v súlade s koncepciou rozvoja územia mesta Nitra a obcí Lužianky, Zbehy a Čakajovce.

Vplyvy činnosti na obyvateľstvo možno celkovo hodnotiť ako mierne negatívne, zmiernené pomerne rozsiahlymi opatreniami.

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že navrhovanými opatreniami sa dosiahnu legislatívne požiadavky na ochranu zdravia obyvateľov. Ako však vyplýva z došlých stanovísk dotknutej verejnosti, obavy zo zhoršenia životných podmienok pretrvávajú aj vzhľadom na fakt, že investícia bude umiestnená do územia, ktoré bolo nezastavané a využívané iba pre poľnohospodárske účely v časovo obmedzenom intervale počas roka. Územie nepredstavovalo významnú bariéru pri kontakte s riekou Nitra zo smeru od miestnej časti Dražovce. Je možné predpokladať, že dôjde k zhoršeniu pohody bývania predovšetkým v kontaktnej zóne miestnej časti Dražovce, pozdĺž novej účelovej komunikácie. V ďalšej etape prác bude preto potrebné prehodnotiť hlukové štúdiu na základe aktuálnych vstupov v zmysle navrhovaných opatrení.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

V etape výstavby bude najväčšia možnosť znečistenia povrchových a podzemných vôd havarijnými únikmi škodlivých látok, napr. pri poruchách a haváriách mechanizmov pri prácach v blízkosti, resp. priamo v toku. Jedná sa o priamy vplyv na kvalitu povrchových vôd, s pomerne krátkym trvaním, avšak so značnými následkami (úhyny vodných živočíchov a pod.). Na elimináciu týchto rizík bude potrebné prijať dôsledné preventívne a organizačné opatrenia.

Posudzovaná činnosť bude zásobovaná z prepojovacieho potrubia vodojemu Mlynárce – PnSV. V prípade havárie a teda dočasnom odstavení prívodu vody je potrebné vybudovanie záložného vodovodu, ktorý by dodával pitnú vodu z vodojemu Lupka.

Dažďové vody zo striech a zo spevnených plôch a parkovísk budú odvedené dažďovou kanalizáciou do rieky Nitra. Vody z parkovísk a spevnených plôch budú pre vyústením do recipientu prečistené v ORL.

Odvedenie splaškových odpadových vôd je riešené vo dvoch variantoch.

Variant 1 - Napojenie na splaškovú kanalizáciu bude zrealizované na existujúce potrubie výtláčnej splaškovej kanalizácie DN 250 spoločnosti ZSVS, ktoré sa nachádza priamo v záujmovom území.

Variant 2 - V prípade Variantu 2 budú odvádzané splaškové odpadové vody spolu s predčistenými priemyselnými odpadovými vodami z neutralizačnej stanice spoločnou kanalizáciou do vlastnej ČOV (Variant 2) odkiaľ budú po prečistení odvedené do povrchového toku – recipientu Nitra v kvalite určenej správcom toku SVP a.s., OZ Piešťany v súlade s platnou legislatívou v danej oblasti. Dodávateľ ČOV bude musieť garantovať dodržanie požiadaviek NV SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa stanovujú požiadavky na

dosiahnutie dobrého stavu vôd a limitné hodnoty ukazovateľov znečistenia odpadových vôd a osobitných vôd vypúšťaných do povrchových vôd alebo do podzemných vôd.

Ochrana nového závodu Jaguar Land Rover pred prípadnými povodňami bude zabezpečená plánovanou rekonštrukciou ľavostrannej ochrannej hrádze rieky Nitra, ktorá je navrhnutá na návrhový prietok $Q_N = Q_{1000} = 514,0 \text{ m}^3/\text{s}$ s bezpečnosťou 0,5 m.

Vzhľadom na vysokú hladinu podzemnej vody v lokalite a z toho dôvodu možnosť zatápania územia boli spracované špeciálne štúdie „Priemyselný park Nitra – čerpanie podzemnej vody a vypúšťanie do rieky Nitra“ a „Hydraulický návrh znižovania podzemnej vody Strategický park Nitra“, ktoré sú prílohami č. 11 a 15 správy o hodnotení činnosti.

V hodnotenom území sa nenachádzajú žiadne využívané vodárenské zdroje podzemnej alebo povrchovej vody. Je pravda, že z územia parku bude maximálne sumárne čerpané množstvo podzemnej vody 74 l/s, ktoré však bude opätovne vypúšťané do toku Nitry, ktorá je hlavným zdrojom dopĺňovania množstiev podzemnej vody v dotknutom území. Skutočné čerpané množstvo vody pre udržanie piezometrickej úrovne hladiny v 140 m n.m. a časová dĺžka čerpania bude závisieť od intenzity a dĺžky doby dopĺňovania množstiev podzemnej vody v závislosti na režime toku Nitry a na výške piezometrickej hladiny vo vrtoch. To znamená, že čerpanie nebude kontinuálne s konštantnými parametrami. V dobe s nízkymi úhrnmi zrážok a nízkymi prietokmi poklesne aj piezometrická výška hladiny podzemnej vody ako to bolo aj v dobe prieskumu (Šoltész, et al., 2015) a znižovanie hladiny pomocou nebude potrebné.

V rámci riešenia hydraulického návrhu znižovania hladiny podzemnej vody (príloha 11 správy o hodnotení činnosti) v strategickom parku Nitra bol sériou numerických výpočtov prúdenia podzemnej vody v dvojrozmernom priestore metódou konečných prvkov zdokonalený systém odvodnenia daného areálu na požadovanú úroveň 140,0 m n. m. Tento systém bol preverený v extrémnych podmienkach úrovne piezometrickej výšky na úrovni 142,0 m n. m. V štúdiu bol navrhnutý systém 38 studní, ktorý korešponduje s projektovou dokumentáciou k stavebnému povoleniu, pričom optimálnym riešením je výpočtový scenár „y8s2510“. Tento scenár predpokladá realizáciu 24 studní s čerpaným množstvom 2,5 l/s a realizáciu 14 studní s čerpaným množstvom 1 l/s, ktoré zabezpečia v daných hydrogeologických podmienkach investorom požadovanú úroveň piezometrickej výšky. Výsledky výpočtu podľa tohto scenára sú podrobne zdokumentované v rade hydrogeologických rezov. Samotná prevádzka čerpania na jednotlivých studniach bude závislá od priebehu piezometrickej výšky v danej oblasti, t.j. kde sa bude nachádzať ustálená hladina podzemnej vody. V súčasnosti je stav hladiny podzemnej vody na želateľnej úrovni bez akéhokoľvek čerpania. Súčasťou výstavby odvodňovacích studní musí byť monitorovací systém na sledovanie tlakovosti podzemnej vody (piezometrickej výšky) pre správne nastavenie zapínacej a vypínacej polohy čerpadiel. Riešenie prevádzkového režimu čerpania na navrhnutom systéme studní je z teoretického hľadiska úlohou neustáleného prúdenia podzemnej vody, ktoré je predmetom ďalšieho skúmania. Posudzovaná činnosť – znižovanie a udržiavanie piezometrickej výšky hladiny podzemnej vody na úrovni 140 m n.m. v priemyselnom parku Nitra pre areál budúceho automobilového závodu Jaguar Land Rover a vypúšťanie čerpaného množstva podzemnej vody do rieky Nitry je možné z hydrogeologického hľadiska realizovať. Negatívne ovplyvnenie životného prostredia v oblasti hodnoteného územia priemyselného územia parku v tejto etape nie je predpokladané (Príloha 15 správy o hodnotení činnosti).

Na základe uvedených údajov možno hodnotiť vplyv čerpania podzemných vôd a ich následné vypúšťanie do toku Nitry ako bez vplyvu na celkové hydrogeologické pomery. Pre objektívne hodnotenie budú potrebné exaktné údaje z posudzovanej činnosti minimálne za jeden hydrologický rok.

Z hľadiska vplyvu navrhovanej činnosti na kvalitu podzemných vôd možno konštatovať, že vzhľadom spôsob čerpania vôd - priamo z kolektory podzemných vôd, ktorý je dotovaný riekou Nitra nazad do toku Nitry, nie je reálny predpoklad zmeny kvality vody. Vplyv na kvalitu vody preto hodnotíme ako bez vplyvu.

Z hľadiska vplyvu na výšku hladiny podzemnej vody možno konštatovať, že na základe vypočítaných údajov uvedených v prílohách 11 a 15 správy o hodnotení činnosti bude technicky možné udržiavať hladinu podzemnej vody v na úrovni 140 m n.m, čím sa zabráni zatápaniu dotknutého územia v obdobiach so zvýšenou hladinou podzemnej vody. Vplyv navrhovanej činnosti na hladinu podzemnej vody preto hodnotíme ako pozitívny.

Potenciálnym negatívnym vplyvom na vodné pomery môže byť v tomto prípade opäť len náhodná havarijná situácia, ktorej však možno účinne predísť dôsledným dodržiavaním bezpečnostných a prevádzkových opatrení v zmysle platnej legislatívy.

Vzhľadom na vyššie uvedené možno hodnotiť vplyv navrhovanej činnosti na vodné pomery ako minimálny.

Vplyv na dopravnú situáciu

V rámci navrhovanej činnosti sa počíta s viacerými úpravami a zmenami v dopravnej infraštruktúre územia. Priemyselný park Nitra - Sever je napojený okružnou križovatkou na cestu I/64 Nitra – Čakajovce - Topoľčany, ktorá prepája územie s komunikáciami vyššieho rádu - rýchlostnou cestou R1 Trnava – B. Bystrica. Prístup na dotknuté územie je možný aj z cesty II/513 Nitra Hlohovec, cez obec Lužianky. Plánovaná je nová cesta ako navrhovaná účelová komunikácia obce Drážovce, z ktorej budú vybudované nové prístupové cesty k lokalite závodu. Touto novou cestou sa odkloní existujúca doprava z cesty I/64 prechádzajúcej stredom Drážoviec, čím dôjde k zníženiu intenzity dopravy v tejto obci.

Pre prevádzku navrhovanej činnosti budú vybudované v nadväznosti na existujúcu komunikačnú sieť cestné prípojky pre osobnú, autobusovú aj kamiónovú dopravu v potrebnej kapacite a technickom prevedení. Areál bude sprístupnený navrhovanými komunikáciami a križovatkami, ktoré zabezpečia kapacitne vyhovujúce a rovnomerné prerozdelenie zdrojovej a cieľovej dopravy. Komunikácie budú následne napojené na existujúcu cestnú sieť a to na cestu I/64 a cez križovátku Mlynárce na rýchlostnú cestu R1A. V rámci riešeného areálu budú vybudované parkovacie plochy pre osobnú a nákladnú dopravu a autobusy.

Kapacitné požiadavky navrhovaných križovatiek a cestných úsekov boli posúdené v prílohe č. 5 správy o hodnotení činnosti „Záver z kapacitného posúdenia dotknutej infraštruktúry v areáli Strategického parku Nitra – Dopravný model“. Z výsledkov vyplýva, že navrhovaný dopravný systém kapacitne vyhovuje príslušným technickým podmienkam a technickým normám.

Na tomto mieste je však nevyhnutné upozorniť, že finálne riešenie úpravy cesty I/64 v priestore Šindolka je stále v štádiu riešenia. Vyššie uvedené závery kapacitného posúdenia vychádzajú z technických úprav cesty I/64, ktoré podľa informácií MDVaRR SR sú súčasťou stavby správcu komunikácie SSC a sú vo fáze projektovej prípravy. K uvedenému vyhodnoteniu mala výhrady dotknutá verejnosť a vo svojich stanoviskách spochybňovala výsledky kapacitného posúdenia.

Zmeny nastanú aj v oblasti železničnej dopravy. Od západu dotknutého územia bude vybudovaná železničná trať ústiaca do TIP Lužianky (2 koľaje pre terminál intermodálnej dopravy a 4 koľaje pre expedíciu tovarov) umožňujúce prísun surovín a odvozu produkcie priemyselného areálu ako aj kontajnerov pre okolité subjekty. Pohyb vlakových súprav bude od železničnej stanice Lužianky do TIP Lužianky, po časti existujúcej trate ŽSR č. 123 A a ďalej po novej časti trate.

Vplyvy na krajinu a chránené územia

Z hľadiska funkčnej štruktúry a scenérie krajiny výstavbou posudzovanej činnosti dôjde k podstatnej zmene. Z homogénnej krajiny poľnohospodárskeho charakteru sa funkcia zmení na plochy priemyselnej výroby s výrazným podielom zastavaných plôch. Podobný charakter má územie v južnej časti, kde sú umiestnené objekty jestvujúcich priemyselných podnikov. V súčasnosti územie prechádza touto premenou výstavbou objektov priemyselného parku, ktoré bude využívať aj investor Jaguar Land Rover. Závod sa stane neoddeliteľnou súčasťou tejto zóny.

Vizuálny vzhľad územia sa v dôsledku výstavby závodu Jaguar Land Rover významne zmení. Hlavné budovy sú značnej veľkosti. Najväčšou samostatnou budovou je budova lakovne. Najviditeľnejším prvkom bude komín energetického centra, ktorého navrhovaná výška je 33 m. V priložených vizualizáciách v správe o hodnotení činnosti tento komín absentuje.

Ďalším výrazným vizuálnym prvkom budú rozsiahle protihlukové steny, ktoré budú viditeľné predovšetkým z okrajových častí miestnej časti Dražovce a Zohor, zo západnej strany čiastočne z obce Lužianky. Vzhľadom na rozsah výstavby dôjde k zvýšeniu vplyvu v porovnaní so súčasnou situáciou. Úroveň vplyvu bude ďalej zmiernená naplánovaním vizuálnych bariér a výsadbou, ktoré budú v dlhodobom výhlade chrániť blízke obydliá.

Navrhovaná činnosť nie je bezprostredne v kontakte so žiadnym veľkoplošným ani maloplošným chráneným územím ani s ich ochranným pásmom, ani s územím európskeho významu, pričom v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v hodnotenom území platí 1. stupeň územnej ochrany.

Samostatne bol vyhodnotený vplyv úpravy cesty I/64 z 2-pruhovej komunikácie na 4-pruhovú na prírodnú rezerváciu Lupka, ktorá sa nachádza v tesnej blízkosti súčasnej cesty I/64. Pre tento účel bola vypracovaná samostatná štúdia „Posúdenie vplyvu zmeny cestnej komunikácie z 2 prúdovej na 4 prúdovú na migrujúce živočíchy v blízkosti PR Lupka a vplyv samotnej stavby na prírodnú rezerváciu“, ktorá je prílohou správy o hodnotení činnosti (príloha 13). Z vykonaného posúdenia vyplýva, že úprava komunikácie spôsobí okrem hluku a produkcie znečisťujúcich látok zvýšenie bariérového efektu pri migrácii živočíchov a s tým súvisiace riziko kolízií s vozidlami. Ďalším sprievodným javom je predpoklad fragmentácie a izolácie stanovišť niektorých druhov živočíchov. Záverom štúdie sa konštatuje, že vplyv samotnej stavby a zvýšeného zaťaženia cestnej komunikácie I/64 na okolité ekosystémy vrátane prírodnej rezervácie Lupka je determinovaný bariérovým účinkom stavby a optimalizáciou (elimináciou) možných negatívnych dopadov procesov fragmentácie na jednotlivé zložky prírodného prostredia. Zároveň nie je možné posúdenie prípadných zmien, ktoré nastanú nahradením 2 pruhovej komunikácie za 4 pruhovú, nakoľko nie sú známe informácie o vplyve existujúcej 2 pruhovej komunikácie na PR Lupka a ani o konkrétnom návrhu na rozšírenie cesty na 4-pruhovú. Preto možno 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. Toto možno konštatovať až po dodaní konkrétneho technického riešenia cesty I/64, ktoré je v súčasnosti v štádiu projektovej prípravy.

Areál pre navrhovanú činnosť priamo nezasahuje do ekologicky hodnotných segmentov krajiny ani nenaruší funkčnosť siete ÚSES. Priamo v dotknutom území sa nachádza biokoridor miestneho významu - Kanál od Horných lúk. Ide o nespojitý koridor vo forme umelého drenážneho kanálu, prevažne s trávovo bylinnými porastmi, ktorý v súčasnosti plní funkciu biokoridoru iba vo veľmi obmedzenom rozsahu. Odstránený bol biokoridor miestneho významu - hydromeliorizačný kanál Dražovce. Išlo o biokoridor s obmedzeným dosahom, tvorený skanalizovaným vodným tokom, toho času nefunkčný. Tento biokoridor sa

nachádzal v dotknutom území pred realizáciou fázy 1 - zámer „Nitra Automotive Project“. V rámci prípravy územia bol tento biokoridor odstránený na základe rozhodnutia OÚ Nitra, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (OU-NR-PSMN- 2015/045847-02/F47). Dňa 07. 12. 2015 sa na základe vyššie uvedeného listu konalo ústne pojednávanie a miestne šetrenie so stretnutím MH Invest, s.r.o. a zainteresovaných subjektov na Okresnom Úrade v Nitre s následným vykonaním tvaromiestnej ohliadky na predmetných pozemkoch. Na tvaromiestnej ohliadke sa zúčastnili pracovníci OÚ Nitra, zástupcovia žiadateľa a pracovníci SVP š. p., OZ Piešťany, Správy povodia dolnej Nitry. Pri tvaromiestnej ohliadke bolo zistené, že predmetný hydromelioračný kanál je na viacerých miestach zasypáný ornou pôdou a celý zanesený od nánosov, ktoré sa v ňom nachádzajú z dôvodu slabej starostlivosti o tento kanál - čiže neplní svoju pôvodnú funkciu a to odvádzanie vôd z povrchového odtoku.

V rámci návrhu výsadby novej areálovej zelene a zelene v okolí závodu bol braný ohľad aj na líniovú výsadbu náhradnej vegetácie, ktorá by zabezpečila prípadnú migráciu fauny. V spolupráci so Štátnou ochranou prírody bol vypracovaný projekt sadových úprav. Nová vegetácia je navrhnutá jednak vo forme plošnej výsadby (lokálne biocentrá) ako aj líniovej výsadby, ktorá bude plniť aj funkciu terestrického biokoridoru. Projekt sadovníckych úprav je súčasťou správy o hodnotení činnosti (príloha 6). Vplyv navrhovanej činnosti na sieť prvkov ÚSES preto možno hodnotiť ako minimálny.

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadneho chráneného územia sústavy Natura 2000.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Vzhľadom na rozsah navrhovanej činnosti a charakter prostredia a v prípade spoľahlivého založenia a dostatočnej izolácie stavby od okolitého prostredia sa neočakávajú žiadne výrazné vplyvy posudzovanej činnosti v etape výstavby alebo prevádzky na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery. V území sa nevyskytujú geodynamické javy a geofaktory (zosuvy, seizmicita, staré záťaže a pod.), ktoré by mohli ohroziť realizáciu stavby.

Na ploche hodnotenej činnosti sa nevyskytujú žiadne ťažené ani výhládové ložiská nerastných surovín a realizácia činnosti nebude mať vplyv na ich ťažbu. Potenciálnym negatívnym vplyvom na horninové prostredie môže byť v tomto prípade len náhodná havarijná situácia, ktorej však možno účinne predísť dôsledným dodržiavaním bezpečnostných a prevádzkových opatrení v zmysle platnej legislatívy. Prevádzka bude realizovaná tak, aby bola v prípade havárie maximálne eliminovaná možnosť kontaminácie horninového prostredia.

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

V etape výstavby sa očakáva zhoršenie kvality ovzdušia lokálneho rozsahu, ktoré bude z hľadiska trvania viazané na obdobie výstavby a budú ho ovplyvňovať aktuálne meteorologické podmienky. Zvýšená intenzita dopravy a stavebná činnosť stavebných mechanizmov zapríčinia zvýšenie sekundárnej prašnosti a zvýšenie znečistenia ovzdušia emisiami zo spaľovacích motorov. Tento vplyv bude miestne obmedzený na priestor stavby a prístupových komunikácií a časovo obmedzený na dobu výstavby. Vplyv je možné zmierniť navrhovanými technickými a organizačnými opatreniami.

Dlhodobý vplyv na ovzdušie bude predovšetkým daný miernym zvýšením imisií oproti predošlému stavu. Realizáciou posudzovanej činnosti však na základe dodatku k imisno-prenosovému posúdeniu stavby AUTOMOTIVE NITRA PROJECT 2 (Príloha 3 správy o hodnotení činnosti) nedôjde k presiahnutiu koncentrácie imisných limitných hodnôt (aj vzhľadom na kumuláciu so súčasným stavom) a prevádzka bude spĺňať požiadavky a podmienky, ktoré sú ustanovené platnými právnymi predpismi na ochranu ovzdušia tak ako je to uvedené vyššie v hodnotení vplyvov na obyvateľstvo.

Vzhľadom na vyššie zastavanie môže dôjsť k lokálnej zmene klimatických podmienok (vyššie teploty, nižšia vlhkosť), ktoré ale budú kompenzované náhradnou výsadbou priamo v mieste realizácie a v jej okolí, prípadne zelenými strechami na niektorých objektoch. Ďalším faktorom zmierňujúcim vplyvy na lokálne klimatické podmienky bude opláštenie budov tak, aby izolovali, resp. odrážali teplo, takže bude v maximálnej možnej miere minimalizovaná možnosť vzniku lokálnych tepelných anomálií. Vplyv navrhovanej činnosti na miestnu klímu preto v konečnom dôsledku možno hodnotiť ako bez vplyvu.

Nakoľko je však oprávnený predpoklad, že dôjde v porovnaní s predchádzajúcim stavom (stav bez zastavania lokality) k miernemu zvýšeniu koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší, možno hodnotiť vplyv navrhovanej činnosti na ovzdušie ako mierne negatívny.

Vplyvy na pôdu

Priamym vplyvom realizácie zámeru sú trvalé zábery pôdy pod jednotlivé stavebné objekty a dočasné zábery pod stavebný dvor a v rámci jednotlivých stavieb. Predchádzajúcim využitím územia bola poľnohospodárska pôda, jej záberom zároveň došlo k utlmeniu poľnohospodárskej činnosti. Navrhovaná lokalita je v aktualizovaných územných plánoch dotknutých obcí už definovaná ako plocha priemyselnej výroby (Strategický park Nitra Sever), nakoľko ide o strategickú investíciu celoštátneho rozmeru.

Pre záber poľnohospodárskej pôdy sa spracovala oprávnenou osobou dokumentácia bilancie skrývky ornice. Odstránená ornica v potrebnej hrúbke sa uložila na skládku a po ukončení výstavby sa použije na následné sadové úpravy verejnej zelene, resp. na zahumusovanie navrhnutých trávnatých priestranstiev v rámci dotknutého územia alebo mimo neho.

Kontaminácia pôdy sa nepredpokladá, počas výstavby aj prevádzky predstavuje takéto ovplyvnenie iba riziko pri náhodných havarijných situáciách (únik ropných látok a hydraulických olejov zo stavebných mechanizmov, automobilov, havárie potrubí, nesprávna manipulácia s odpadom, technologická havária a pod.). V dotknutom území došlo v predchádzajúcej etape posudzovania k trvalému záberu pôdy (na dotknutej lokalite bola poľnohospodárska pôda podľa kódov BPEJ zaradená do 2. až 6. skupiny kvality). Navrhované doplnenie technológií a infraštruktúry závodu Jaguar Land Rover už nebude mať za následok ďalší záber pôdy a preto vplyv z dlhodobého hľadiska možno hodnotiť ako bez vplyvu.

Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy

Vzhľadom na charakter fauny a flóry a relatívne nízku druhovú diverzitu (v súčasnosti prevažne druhy málo citlivé na zmeny charakteru prostredia) v posudzovanej lokalite ako aj výraznú premenu pôvodných biotopov na biotopy úzko späté s poľnohospodárskou a priemyselnou činnosťou (v súčasnosti už v území prebieha stavebná činnosť a prípravné práce) sa negatívny vplyv na faunu a flóru nepredpokladá. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k výrubu vzrastlých drevín, tieto boli odstránené v súvislosti s predošlým zámerom posudzovaným v roku 2015. Prevádzkovanie navrhovanej činnosti nepredstavuje činnosť v území zakázanú a preto ju možno hodnotiť ako majúcu minimálny vplyv.

Vplyvy na kultúru a pamiatky

Priame vplyvy na kultúru a pamiatky sa neočakávajú. V blízkosti dotknutého územia sa nachádza historický objekt Drážovecký kostolík. Samotná pamiatka nebude nijako ovplyvnená výstavbou, avšak ide o výraznú dominantu v danom území a výstavbou výrobného závodu dôjde k zhoršeniu percepcie jej okolia návštevníkmi tejto pamiatky (výhľady, vnímanie okolitej scenérie a kontrastu historického objektu s modernou priemyselnou výrobou). Vplyv navrhovanej činnosti na historické pamiatky preto možno hodnotiť ako trvalý negatívny.

Vplyvy na archeologické lokality

Počas realizácie záchranného archeologického výskumu na stavbe „Výstavba strategického parku — Nitra v termíne od 23. 09. 2015 do 21. 12. 2015 bola realizovaná na plochách bez vegetácie a na plochách odhumusovaných stavbou 1. etapa archeologického výskumu formou podrobnej terénnej prospekcie a povrchový zber archeologických nálezov. Od 12. 10. 2015 bola na stavbe zahájená 2. etapa archeologického výskumu formou sondáže. V rámci prvej etapy výstavby bolo preskúmaných 1 411 860 m² plochy stavby bez archeologických nálezov a situácii. Mimo lokality pre realizáciu projektu boli identifikované 3 nové archeologické lokality (február 2016). Tieto lokality nebudú výstavbou a prevádzkou navrhovanej činnosti dotknuté a archeologický výskum na nich môže v prípade potreby pokračovať.

Nakoľko bol záchranný archeologický výskum vykonaný, a zistené archeologické lokality nekolidujú s miestom realizácie navrhovanej posudzovanej činnosti, možno hodnotiť vplyv činnosti na archeologické lokality ako bez vplyvu.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu

Priame vplyvy spočívajú v trvalom zábere poľnohospodárskej pôdy a v dočasnom zábere počas výstavby. Tieto vplyvy boli hodnotené v predchádzajúcom projekte „Automotive Nitra Project“ z roku 2015. V súčasnosti sa v území realizujú stavebné práce na jednotlivých objektoch priemyselného parku. Poľnohospodárska činnosť bola v území prakticky ukončená a vzhľadom na návrhy územného rozvoja lokality nie je predpoklad na jeho obnovenie.

Vplyv na lesohospodársku výrobu

Lesné porasty v dotknutom území boli odstránené už v historickom období, kedy sa územie menilo na poľnohospodárske plochy. Posudzovaná činnosť preto nie je v kontakte so žiadnymi lesohospodárskymi aktivitami.

Vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch

Navrhovaná činnosť neprichádza do kontaktu so žiadnymi rekreačnými aktivitami. Nepriamo bude súčasťou celého areálu aj cyklotrasa, ktorá bude zabezpečovať prístup výrobného závodu aj pre cyklistov. Návrh dopravnej infraštruktúry počíta s pripojením na jestvujúce, resp. plánované cyklotrasy v širšom okolí dotknutého územia.

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

Prevádzka posudzovanej navrhovanej činnosti nebude mať vplyv na chránené územia ani ochranné pásma. Činnosťou nedôjde k narušeniu záujmov ochrany prírody a krajiny. Prevádzka je navrhovaná v území, na ktoré sa vzťahuje prvý - všeobecný stupeň ochrany, bez zvláštnej územnej alebo druhovej ochrany a ktoré je situované mimo navrhovaných a schválených území európskeho významu, chránených vtáčích území a súčasnej sústavy malo a veľkoplošných chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Prevádzka navrhovanej činnosti nebude zasahovať do území patriacimi do súvislej európskej sústavy chránených území (NATURA 2000), prípadne území zaradenými do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach.

Chránené územia spadajúce do sústavy Natura 2000 sa nachádzajú minimálne vo vzdialenosti 0,8 km severovýchodne od posudzovaného územia – SKUEV130 Zobor, ostatné viac ako 3 km (SKCHVU031 Trábeč).

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko

MŽP SR na základe celkového výsledku procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa zákona o posudzovaní vplyvov, pri ktorom zvažilo súčasný stav prostredia a charakter navrhovanej činnosti, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, na základe zámeru, určeného rozsahu hodnotenia, správy o hodnotení a ďalších doplňujúcich informácií, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledkov uskutočnených verejných prerokovaní, záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

s ú h l a s í

s realizáciou navrhovanej činnosti „**Automotive Nitra Project – Fáza 2**“ za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska.

Avšak neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie s ohľadom na vznesené pripomienky a požiadavky je potrebné vyriešiť v ďalšom procese prípravy stavby pred jej povolením. Konečné podmienky výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti budú určené v konaniach o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odsúhlasený variant

Navrhovaná činnosť bola v zmysle určeného rozsahu hodnotenia č. 4783/2016-3.4/pl, zo dňa 17. 05. 2016 rozpracovaná a posúdená v správe o hodnotení činnosti v dvoch variantoch, ktoré spočívajú vo variantnom riešení nakladania a odvádzania odpadových vôd z areálu výrobného závodu. Na základe celkového výsledku procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti „**Automotive Nitra Project – Fáza 2**“ MŽP SR súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti vo **variante 1**.

Avšak v nadväznosti na celkové zhodnotenie navrhovanej činnosti a závery z odborného posúdenia je možné súhlasiť aj s realizáciou variantu 2.

3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, stanovísk a pripomienok k zámeru navrhovanej činnosti, rozsahu hodnotenia a správy o hodnotení činnosti, uskutočnených verejných prerokovaní, odborného posudku, rokovania o určení rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu, konzultácií, ako aj na základe samotného zámeru navrhovanej činnosti, správy o hodnotení navrhovanej činnosti a ostatných, doplňujúcich informácií, sa stanovujú nasledujúce podmienky a opatrenia:

Územnoplánovacie opatrenia

Územnoplánovacie opatrenia nie sú potrebné, nakoľko navrhovaná činnosť je v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou pre dotknuté územie.

Územie, v ktorom sa má navrhovaná činnosť realizovať bolo ako zóna Strategický park, Nitra Sever riešené v rámci ÚPN obce Lužianky, ZaD č. 3, ÚPN obce Zbehy ZaD č. 2 a ÚPN obce Čakajovce ZaD č. 1.

Podľa územného plánu mesta Nitry/UPNI schváleným Mestským zastupiteľstvom v Nitre, uznesením č.169/03 - MZ zo dňa 22. 05. 2003 v znení neskorších zmien a doplnkov č. 1 až 5 a Všeobecne záväzného nariadenia mesta Nitry č. 3/2003 zo dňa 22. 05. 2003 v znení neskorších dodatkov č. 1 až 5, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Územného plánu mesta Nitry je predmetná lokalita určená pre plochy „Priemyselná výroba – priemyselný park“.

Opatrenia pre ďalšiu etapu projektovej prípravy

1. Objekty z architektonického hľadiska podriadiť architektonickým a materiálovým riešením, s rešpektovaním územia, do ktorého sú navrhnuté;
2. Určiť zdroje a podmienky odberov pitnej a úžitkovej vody počas výstavby;
3. Navrhnuť vhodné zneškodnenie splaškových odpadových vôd počas výstavby;
4. Pri navrhovaní vodných stavieb, skladov nebezpečných látok a ostatných stavebných objektov rešpektovať požiadavky zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb.;
5. Navrhnuť spôsob odvádzania vôd z povrchového odtoku zo stavebného dvora;
6. Komíny, výduchy, zdroje hluku a osvetlenie parkoviska pre osobné vozidlá navrhnuť tak, aby bolo minimalizované ich ovplyvnenie obyvateľstva v okolí priemyselného areálu;
7. Špecifikovať druhy a množstvá odpadov vzniknutých počas výstavby a počas prevádzky a spôsob nakladania s nimi;
8. Navrhovateľ zabezpečí k povoľovaniu stavby vypracovanie emisno-technologického posudku oprávnenou osobou;
9. Preveriť či nová výrobná prevádzka nebude spadať pod zákon č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií;
10. Vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia v bodoch určených v tomto záverečnom stanovisku, s členením na monitorovanie vplyvov pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky;
11. V ďalšom stupni realizácie projektu po spresnení a konkretizovaní technologických zariadení a komponentov výroby 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;
12. V ďalších etapách projektovej prípravy zabezpečiť plnenie požiadaviek Mestského úradu v Nitre, Útvary hlavného architekta predložených k správe o hodnotení činnosti listom č. UHA11856/2016, zo dňa 05. 08. 2016;
13. Pred predložením žiadosti o stavebné povolenie spracovať návrh dopravného riešenia napojenia mestskej časti Zobor, v lokalite Šindolka - Prvosienková, Dražovská ul. na cestu I/64;
14. Návrh finálneho dopravného napojenia prostredníctvom cesty I/64 zabezpečovaný SSC musí vychádzať z aktuálnej dopravno-inžinierskej štúdie;
15. V ďalších etapách projektovej prípravy prerokovať so zástupcami dotknutých obcí Lužianky, Čakajovce a Zbehy možnosť dobudovania stavebných objektov na západnej strane od navrhovanej činnosti, vo väzbe na rieku Nitra v zmysle stanoviska obce Lužianky č. 3533/8/2016, zo dňa 05. 08. 2016;
16. V ďalších etapách projektovej prípravy doriešiť pešie prístupy z centrálného parkoviska osobných automobilov k areálom ďalších dodávateľov závodu JLR, ktorí plánujú umiestniť svoje prevádzky do priemyselnej zóny;

17. Použité osvetľovacie zariadenia musia spĺňať STN v danej oblasti a ich svietivosť a smerovanie musí byť len v rozsahu nutnom pre prevádzku navrhovaného závodu;
18. Zvážiť navýšenie výšky PHS4 nad aktuálne navrhovanú a tiež zvážiť geometricky ju realizovať ako lomenú, konzolovú alebo zaoblenú;
19. Zvážiť vybudovanie aspoň jedného ďalšieho podchodu pre peších a cyklistov popod „obchvat Dražoviec“, situovaného ideálne v úseku okolia križovatky B v smere k Dražovciam, ktorý by slúžil ako prístup a spojovník medzi cyklotrasou Dražovce – rieka Nitra – Čakajovce;
20. Zabezpečiť vybavenie stavby technickými objektmi, ktorými sa minimalizujú strety väčších cicavcov s dopravou;
21. Zabezpečiť vybudovanie stálych prechodov pre obojživelníky a plazy pod komunikáciou a zábran, ktoré bránia vstupu na komunikáciu;
22. Zabezpečiť vybudovanie dostatočného množstva migračných profilov popod líniové stavby s optimom vzdialenosti 500 – 1000 m.

Opatrenia pre etapu výstavby:

Ochrana pred hlukom:

23. Organizáciou stavebných a montážnych prác, výberom stavebných a montážnych technológií a iných mechanizmov, zabezpečiť pri výstavbe navrhovanej činnosti dodržiavanie najvyšších prípustných hodnôt určujúcich veličiny pre hluk z iných zdrojov, dané legislatívou v oblasti hodnotenia hluku vo vonkajšom a vnútornom prostredí (vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., v platnom znení, pri zohľadnení bodu 1.7 prílohy);
24. Pri realizácii navrhovanej činnosti používať iba stroje a zariadenia vhodné k danej činnosti (navrhovanej technológii) a zabezpečiť ich pravidelnú údržbu a kontrolu;
25. Pred plánovanými stavebnými a montážnymi prácami s predpokladanými vysokými hladinami A zvuku zabezpečiť informovanie obyvateľov dotknutých obcí o plánovanom čase ich uskutočňovania;
26. Stavebné a montážne práce vyznačujúce sa vyššími hladinami hluku podľa možnosti vykonávať len v doobedňajších hodinách;
27. Ak to postup prác a technológia výstavby umožňuje, používať mobilné protihlukové zásteny;
28. Trasy pohybov nákladných vozidiel plánovať cez miesta čo najviac vzdialené od obytných budov;
29. Zabezpečiť poučenie všetkých dodávateľov stavby na potrebu ochrany okolia dotknutého územia pred hlukom z ich činnosti;
30. Výstavbu realizovať počas pracovných dní s vylúčením hlučných prác v nočných hodinách a minimalizovať stavebné práce počas dní pracovného pokoja (výnimku tvoria činnosti zabezpečujúce dodržanie predpísaných technologických postupov, resp. činnosti, ktoré svojím prerušením znehodnocujú už zrealizované dielo);
31. Zabezpečiť vybudovanie protihlukových bariér v súlade s výsledkami Posúdenia hlukovej záťaže a jej doplnkov.

Odpady:

32. Pri nakladaní s odpadmi rešpektovať všeobecne záväzné požiadavky vyplývajúce zo zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a jeho vykonávacích vyhlášok, osobitne z pohľadu evidencie odpadov, oznamovania údajov, súhlasu na nakladanie s nebezpečným odpadom, zhromažďovania odpadu a odovzdávania odpadu na základe zmluvy oprávneným osobám;

33. Stavenisko a stavebný dvor zabezpečiť vhodnými kontajnermi na zhromažďovanie odpadov;
34. Zabezpečiť triedenie a čo možno najväčšie zhodnotenie odpadov, ktoré vzniknú pri výstavbe;
35. Rešpektovať prísny zákaz spaľovania odpadov na stavenisku.

Ochrana ovzdušia:

36. Dodržiavať požiadavky v súlade s Vyhláškou MŽP SR č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší, Prílohou II.1. Všeobecné technické požiadavky a všeobecné podmienky prevádzkovania zdrojov emitujúcich tuhé znečisťujúce látky;
37. Vykonať meranie emisií zo zdrojov znečisťovania ovzdušia v zmysle Vyhlášky MŽP č. 410/2012 Z. z., resp. podmienok vyplývajúcich z integrovaného povolenia v zmysle zákona č. 39/2013 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
38. V zmysle zákona č. 135/1961 Zb. udržiavať počas výstavby čistotu na stavbou znečisťovaných komunikáciách a verejných priestranstvách;
39. Po ukončení zemných prác vzhľadom k zamedzeniu prašnosti z nezatrávnených plôch realizovať technickú a biologickú rekultiváciu územia.

Ochrana vôd:

40. Zabezpečiť ochranu vôd v súlade s § 39 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon);
41. Dopravné prostriedky a stavebnú mechanizáciu udržiavať vo vyhovujúcom technickom stave, aby nedochádzalo k únikom škodlivých látok;
42. Zabezpečiť pravidelnú kontrolu skladov a mechanizmov z hľadiska únikov nebezpečných látok a ohrozenia kvality podzemných a povrchových vôd;
43. Vypracovať havarijný plán v súlade s vodným zákonom a jeho vykonávacou vyhláškou MŽP SR č. 100/2005 Z. z., pracovisko vybaviť prostriedkami na zneškodnenie havarijného úniku škodlivých látok, zabezpečiť poučenie všetkých zamestnancov, vrátane dodávateľov, udržiavať prostriedky na likvidáciu havárie.

Ostatné zložky životného prostredia:

44. Pri výstavbe postupovať podľa odsúhlaseného Plánu organizácie výstavby;
45. Dodržiavať zásady ochrany poľnohospodárskej pôdy pri nepoľnohospodárskom využití v zmysle § 12 ods. 2 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy;
46. Zabezpečiť, aby existujúca vzrastlá zeleň lokality bola počas realizácie navrhovanej činnosti rešpektovaná a jej asanácia bola realizovaná len v nevyhnutnom rozsahu a v súlade s platnou legislatívou;
47. Pri sadových úpravách uprednostniť výsadbu miestnych druhov drevín;
48. Realizovať navrhovanú činnosť v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody.

Opatrenia pre etapu prevádzky:

Odpady:

49. Spôsob nakladania s odpadmi počas prevádzky zosúladiť s platnými právnymi predpismi v oblasti odpadového hospodárstva, v zmysle VZN mesta Nitra a príslušnými POH;

50. Nebezpečné odpady zhromažďovať na miestach zabezpečených podľa požiadaviek v súlade s Vyhláškou MŽP SR č. 371/2015 Z. z.;

Ochrana vôd:

51. Vypracovať prevádzkové poriadky ČOV (v prípade variantu 2) a odlučovačov ropných látok (pre obidva varianty) a zabezpečiť ich obsluhu a údržbu; účinnosť čistenia pravidelne vyhodnocovať na základe podmienok určených povolučujúcim orgánom;
52. Zabezpečiť, aby splaškové a technologické vody z prevádzky, rešpektovali kanalizačný poriadok a povolenie na vypúšťanie odpadových vôd;
53. Z hľadiska ochrany vodných pomerov dodržiavať ustanovenia vodného zákona, ako aj zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov;
54. Dodržiavať spôsob a podmienky vypúšťania odpadových vôd a vôd z povrchového odtoku stanovené povolučujúcim orgánom;
55. Zabezpečiť kontrolu kvality odoberanej podzemnej vody pre účely znižovania a udržiavanie piezometrickej hladiny podzemnej vody pri jej vypúšťaní do recipientu rieky Nitra;
56. Zabezpečiť kontrolu kvality vypúšťaných odpadových vôd z ČOV (variant 2) a ORL (obidva varianty).

Ochrana ovzdušia:

57. Emisie zo stacionárnych zdrojov do ovzdušia odvádzať tak, aby nespôsobovali významné znečistenie ovzdušia a aby boli v súlade s právnymi predpismi v oblasti ochrany ovzdušia;
58. Environmentálnu politiku zamerať okrem iného na minimalizáciu uhlíkovej stopy v oblasti ochrany ovzdušia a odpadového hospodárstva;
59. V prevádzke lakovne použiť odlučovacie zariadenia v súlade s prezentovanou environmentálnou politikou investora;
60. Počas skúšobnej prevádzky vypracovať Súbor technicko-prevádzkových parametrov a technicko-organizačných opatrení.

Ostatné zložky životného prostredia a bezpečnosť práce:

61. Dodržiavať v plnom rozsahu právne predpisy v oblasti BOZP;
62. Zabezpečiť dodržiavanie prevádzkových predpisov, kvalifikovanej obsluhy a pravidelnej kontroly technických zariadení prevádzky;
63. Pri prevádzke navrhovanej činnosti dodržiavať ustanovenie NV SR č. 115/2006 Z. z. o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách na ochranu zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou hluku;
64. Dodržať všetky ďalšie opatrenia navrhnuté v rámci kapitoly IV. správy o hodnotení činnosti.

Monitorovacie opatrenia:

65. Vykonať merania hluku vo vonkajšom prostredí pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky v miestach, kde bolo vykonané meranie hluku v rámci spracovania Posúdenia hlukovej záťaže (RD Pri Dobrotke č. 18 Dražovce, RD Korytovská 24 Lužianky, RD 2. NP Topolčianska č. 22 Dražovce). Uvedené miesta doplniť o severný okraj miestnej časti Dražovce a lokalitu Šindolka;

66. Realizovať monitoring povrchových i podzemných vôd v zmysle vyššie stanovených podmienok a opatrení tak, aby bolo zohľadnené priestorové rozloženie aktivít potenciálne ohrozujúcich vody.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

V súlade s ustanoveniami § 39 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať, povinný zabezpečiť súlad so zákonom o posudzovaní vplyvov, s rozhodnutiami vydanými podľa zákona o posudzovaní vplyvov a ich podmienkami, a to počas celej prípravy, realizácie a ukončenia činnosti. Podľa § 39 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov je navrhovateľ povinný zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy, ktorá pozostáva najmä zo:

- systematického sledovania a merania jej vplyvov,
- kontroly plnenia a vyhodnocovania účinnosti požiadaviek uvedených v § 39 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov a v povolení činnosti,
- zabezpečenia odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení činnosti so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí povoľujúci orgán, v súlade s týmto záverečným stanoviskom.

Monitoring navrhovanej činnosti je potrebné realizovať minimálne v nasledujúcom rozsahu:

1. Vykonať merania hluku vo vonkajšom prostredí pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky v miestach, kde bolo vykonané meranie hluku v rámci spracovania Posúdenia hlukovej záťaže (RD Pri Dobrotke č. 18 Dražovce, RD Korytovská 24 Lužianky, RD 2. NP Topolčianska č. 22 Dražovce). Uvedené miesta doplniť o severný okraj miestnej časti Dražovce a lokalitu Šindolka;
2. Realizovať monitoring povrchových i podzemných vôd v zmysle podmienok a opatrení stanovených v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska. tak, aby bolo zohľadnené priestorové rozloženie aktivít potenciálne ohrozujúcich vody.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti, posudzovanej podľa zákona o posudzovaní vplyvov sú nepriaznivejšie, než uvádza dokumentácia predložená v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s očakávaným vplyvom, v súlade s požiadavkami uvedenými v § 39 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov a v povolení navrhovanej činnosti.

Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

V rámci kontroly dodržania stanovených podmienok, tzv. poprojektovej analýzy budú výsledky monitoringu časovo a priestorovo vyhodnocované, ako aj konfrontované s referenčným stavom.

Každý realizovaný monitorovací cyklus sa komplexne a kvalifikovane vyhodnotí. Spôsoby vyhodnocovania získaných údajov sú špecifické pre každú pozorovanú zložku. Z hodnotenia sa v zmysle projektu pre každú zložku vypracuje záverečná správa, pričom výsledky monitoringu musia byť konfrontované s predpokladaným stavom. Záverečná správa bude predložená povoľovacím orgánom a príslušným orgánom štátnej správy ochrany prírody a štátnej vodnej správy.

Získané výsledky budú slúžiť na návrhy opatrení, alebo bude na základe zistení odporučená prípadná zmena frekvencie monitorovacích aktivít, resp. bude spresnený harmonogram ďalších monitorovacích prác.

Kontrola dodržiavania podmienok stanovených štátnymi orgánmi v stavebnom povolení bude vykonávaná v rámci kontrolných dní, za účasti orgánov zúčastnených v procese posudzovania vplyvov.

5. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, Oddelenie dopravného modelovania a infraštruktúry (list č. 17685/2016/AA11-SZEÚ/49429, zo dňa 02. 08. 2016) v stanovisku uvádza nasledovné pripomienky:

- str. 48 – v časti „cestná infraštruktúra“ – odporúča pre väčšiu zrozumiteľnosť medzi slová „komunikácia“ a „obce“ vložiť slová „západne od“
- str.49 – v predposlednom odseku v predposlednej vete žiada slovo „napojené“ nahradiť slovom „pripojené“. Uvedenú úpravu požaduje zohľadniť v celom dokumente. Odôvodnenie: podľa § 3 b zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov sa pozemné komunikácie pripájajú.

Za rešpektovania uvedených pripomienok MDVRR SR súhlasí so znením predloženej správy o hodnotení navrhovanej činnosti: Automotive Nitra Project – Fáza 2.

Pripomienky sú oprávnené a berú sa na vedomie. Navrhovateľ ich zohľadní v ďalších stupňoch riešenia projektu.

Ministerstvo hospodárstva SR, sekcia priemyselného rozvoja a investícií (list č. 25766/2016-3200-42484, zo dňa 13. 07. 2016) – v stanovisku odporúča schváliť v kontexte so stanoviskami ostatných účastníkov konania za predpokladu, že sa neobjavia iné relevantné pripomienky. Navrhovanú činnosť odporúča schváliť nakoľko ide o strategickú investíciu celoštátneho významu a tiež i z dôvodu zvýšenia zamestnanosti v rámci regiónu a v záujme funkčného využitia dotknutého územia.

Berie sa na vedomie.

Ministerstvo obrany SR (list č. SEMal-18-1476/2016, zo dňa 19. 07. 2016) - Ministerstvo obrany SR nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení.

Berie sa na vedomie.

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia zmeny klímy a ochrany ovzdušia, Odbor ochrany ovzdušia (list č. 3143/2016-3.1; 39791/2016, zo dňa 14. 07. 2016) - v stanovisku konštatuje, že v k predchádzajúcemu zámeru sa vyjadrili listom zn. 23141/2016, zo dňa 25.04.2016 a k zámeru nemali zásadné pripomienky.

Po spresnení a doplnení údajov o emisiách z technologických povrchových úprav, tepelného výkonu výhrevne a o odvode komínmi sa podľa dodatku odborného posudku maximálne krátkodobé koncentrácie NO₂ 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, 04. 07. 2016).

Pokiaľ ide o výsledky meraní kvality ovzdušia pred realizáciou stavby v dňoch 08. 06. – 14. 06. 2016, ktoré sú prezentované v správe č. SoM/12/2016, ENVITECH s.r.o., Trenčín možno usudzovať na nasledujúce. Dňa 08. 06. 2016 bola nameraná koncentrácia PM₁₀ 69 ug/m³, PM_{2,5} 36 ug/m³ a dňa 09. 06. 2016 PM₁₀ 49 ug/m³, resp. 34 ug/m³. Limitná hodnota pre PM₁₀ je 50 ug/m³ (priemer deň), resp. PM_{2,5} 20 ug/m³ (priemer rok, od r. 2020). V nasledujúcich dňoch sa priemerné denné koncentrácie PM₁₀ pohybovali na úrovni (12 až 27 ug/m³) a PM_{2,5} (8 až 19) ug/m³.

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 indikované meranie 14 % časové pokrytie/rok, resp. pravidelne v 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 zrejma priama závislosť medzi úrovňou koncentrácie častíc PM v ovzduší a atmosferickými 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 znečisťovaniu širokého okolia prachovými časticami a ich následným „sekundárnym rozprašovaním“ aj vplyvom vetra k prekračovaniu limitných hodnôt pre častice PM₁₀ aj PM_{2,5}.

K ostatným údajom v správe o emisných limitoch, technických požiadavkách a podmienkach prevádzkovania stacionárnych zariadení, ktoré znečisťujú alebo môžu znečisťovať ovzdušie a požiadavkách na ich monitorovanie sa nevyjadrujeme. Tieto sa musia uplatňovať podľa právnych predpisov vo veciach ochrany ovzdušia platných v čase povoľovania stavby.

Stanovisko obsahuje prílohu (1 strana) – výber zo správy o meraní úrovne znečistenia ovzdušia, č. SoM/12/2016, ENVITECH s.r.o. Trenčín.

Pripomienky a požiadavky boli zohľadnené a premietnuté v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska. Navrhovateľ ich zohľadní v ďalších stupňoch riešenia projektu.

Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Nitre (list č. KRHZ –NR-OPP-568/2016, zo dňa 11. 07. 2016) – bez pripomienok.

Berie sa na vedomie.

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja (list č. ČZ – 15033/2016; ČS 4137/2016, zo dňa 13. 07. 2016) – k predloženému zámeru nemá pripomienky. Realizácia zámeru je v súlade s platnou legislatívou.

Berie sa na vedomie.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Nitre (list č. PPL/A/2016/02341, zo dňa 26.07. 2016) – súhlasí s predloženou správou o hodnotení činnosti. V ďalšom stupni realizácie projektu, po spresnení a konkretizovaní technologických zariadení a komponentov výroby – požaduje úrad vypracovať posúdenie hlukovej záťaže spôsobovanej všetkými zdrojmi hluku pochádzajúcemu z činnosti výrobného areálu závodu „Automotive Nitra Project – fáza 2“ so zhodnotením konkrétnych technicko-akustických parametrov navrhnutých technologických zariadení v závode.

Požiadavka bola zohľadnená a premietnutá v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska. Navrhovateľ ju zohľadní v ďalších stupňoch riešenia projektu.

Okresný úrad Nitra, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OÚ-NR-OCDPK-2016/032348-002, zo dňa 27. 07. 2016) – k predloženej správe o hodnotení činnosti nemá námietky.

Berie sa na vedomie.

Okresný úrad Nitra, Odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (list č. OU-NR-OSZP-2016/020193; 0088834/2016, zo dňa 21. 07. 2016) – ako dotknutý orgán v zmysle § 3, písm. p) zákona nemá k predloženej správe o hodnotení „Automotive Nitra Project – Fáza 2“ žiadne pripomienky.

Berie sa na vedomie.

Dopravný úrad, divízia civilného letectva (list č. 14199/2016ROP-003/22305, zo dňa 15. 07. 2016) – ako dotknutý orgán štátnej správy na úseku civilného letectva v zmysle ust. § 28,

ods. 3 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nemá k predloženej správe o hodnotení pripomienky. Toto stanovisko je vydané len z hľadiska záujmov civilného letectva.

Berie sa na vedomie.

Slovenská inšpekcia životného prostredia, Inšpektorát životného prostredia Bratislava (list č. 6053-24033/2016-Čás, zo dňa 29. 07. 2016) – má nasledovné pripomienky a požaduje ich v správe o hodnotení opraviť:

- str.77 – pre odpad 17 02 03 je nesprávne uvedená kategória odpadu, nejedná sa o odpad kategórie N, ale O,
- 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,
- str.78 – omylom (preklepom pri odpade 16 02 13 pred koncom zátvorky zostalo číslo 2,
- 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,
- 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,
- str.174 – v rámci organizačných a prevádzkových dokumentov doplniť aj, že bude vypracovaný Súbor technicko-prevádzkových parametrov a technicko-organizačných opatrení,
- str.202 – Príloha 1 k Dodatku k Imisno-prenosovému posudku – uvedené je v angličtine, treba to preložiť a doplniť v úradnom jazyku,
- str.392 – v bode 5. je, že sa opraví, že sa jedná o oblasť riadenia kvality ovzdušia, napriek tomu to je v správe nie je opravené.

Pripomienky a požiadavky sú oprávnené a berú sa na vedomie. Navrhovateľ ich zohľadní v ďalších stupňoch riešenia projektu.

Mesto Nitra, MsÚ v Nitre, útvár hlavného architekta (list č.UHA11856/2016, zo dňa 05. 08. 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. 05. 2003v znení neskorších zmien a doplnkov a Všeobecne záväzného nariadenia mesta Nitry č. 3/2003, zo dňa 22. 05. 2003, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Územného plánu mesta Nitry a v znení neskorších dodatkov je predmetná navrhovaná 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. 04. 2016 k zámeru: „Automotive Nitra project - Fáza 2“. Projekt sadových úprav odsúhlasiť s Mestom Nitra.

Podľa vyjadrenia navrhovateľa projekt sadových úprav pre externú infraštruktúru bol vypracovaný a predložený na schválenie.

2. Vypracovať projektovú dokumentáciu plnohodnotného dopravného napojenia mestskej časti Zobor, v lokalite Šindolka - Prvosienková, Dražovská ul. na cestu I/64 a projekt odsúhlasiť s Mestom Nitra.

Rozšírenie cesty I/64 v danom úseku a napojenie Prvosienkovej ulice a okolitých pozemkov je súčasťou osobitnej stavby, ktorá je v kompetencii Slovenskej správy ciest, ktorá daný úsek v súčasnosti projekčne pripravuje a stavba má svoj vlastný povolenací proces, ktorý bude musieť zohľadniť aj požiadavky v zmysle zákona o posudzovaní

vplyvov. Požiadavka bola zohľadnená a premietnutá v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska.

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.

V rámci povoľovacieho procesu navrhovanej činnosti bude spracovaný samostatný Projekt monitoringu, ktorý bude obsahovať návrhy na monitorovanie vybraných zložiek ŽP v zmysle požiadaviek uvedených v kapitole VI. 4. tohto záverečného stanoviska.

Obec Lužianky (list č. 3533/8/2016, zo dňa 05. 08. 2016) - stanovisko podpísané zástupcami obcí Lužianky, Zbehy a Čakajovce. Uvádza, že 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), žiada 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 mostné prepojenia, v k. ú. Čakajovce – 1 mostné prepojenie).

Cyklistické komunikácie navrhované pozdĺž toku rieky Nitra sú zároveň súčasťou Ponitrianskej cyklotrasy. Úseku Nitra – Topoľčany.

Uvedené pešie komunikácie, cyklotrasy a mosty cez rieku Nitra sú v rámci schválenej UPD obcí Lužianky, Zbehy a Čakajovce definované ako verejnoprospešné stavby. Po ich vybudovaní bude ich význam nielen rekreačný, ale vo veľkej miere bude využívaný aj na dochádzku za prácou z uvedených obcí – ako ekologická alternatíva dopravy.

V aktuálnej PD spoločnosti MH Invest, s.r.o. daná požiadavka zohľadnená nie je. Ako bolo prisľúbené v rámci verejného prerokovania, navrhovateľ sa v súčinnosti s MH Invest, s.r.o. bude danou požiadavkou zaoberať. Pripomienky a požiadavky boli zohľadnené a premietnuté v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska.

Ministerstvo hospodárstva SR, Sekcia energetiky (list č. 26822/2016-4100-46349, zo dňa 04. 08. 2016) - konštatuje, že z predloženej správy o hodnotení je zrejmé, že navrhované usporiadanie závodu a procesy zodpovedajú postupom environmentálneho manažérstva v oblasti minimalizácie odpadov a riadenia minimalizácie emisií. V nadväznosti na uvedené nemá žiadne pripomienky k uvedenému materiálu;

Berie sa na vedomie.

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (list č. 6668/2016-6.3; 46705/2016, zo dňa 12. 08. 2016) – konštatuje, že správa o hodnotení obsahuje všetky relevantné informácie 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.

Záver z prílohy 13 správy o hodnotení sú uvedené v opatreniach na zmiernenie vplyvu činnosti z hľadiska ochrany chránených území nasledovne:

- Za navrhovateľa MH Invest zabezpečí vybavenie stavby takými technickými objektmi, ktoré by minimalizovali strety väčších cicavcov s dopravou,

- Ďalej vybudovanie stálych prechodov pre obojživelníky a plazy pod komunikáciou a zábran, ktoré bránia vstupu na komunikáciu,
- Ďalej zabezpečiť vybudovanie dostatočného množstva migračných profilov popod líniové stavby s optimom vzdialenosti 500 – 1000 m.

Uvedené skutočnosti, ktoré vyplynuli z opatrení na zmiernenie vplyvov činnosti na životné prostredie v správe o hodnotení je potrebné preniesť do ďalších stupňov projektovej dokumentácie;

Pripomienky a požiadavky boli zohľadnené a premietnuté v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska.

Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP (list č. OU-NR-OSZP3-2016/031671, zo dňa 08. 08. 2016) – nemá k správe žiadne pripomienky;

Berie sa na vedomie.

Občania mesta Nitra (list zo dňa 16. 09. 2016) – Pripomienky k dokumentu Správa o hodnotení..., kapitola Pripomienky k EIA “Automotive Nitra Project – Fáza II.“, časť Vyhodnotenie stanovísk k zámeru a k určenému rozsahu hodnotenia č. organizácie 21:

Ad1: Kapitola II., odsek 8 časť Parkovacie plochy: vysvetlite, prečo prišlo v tomto dokumente (Automotive Nitra Project - Fáza2) k neúmernému navýšeniu parkovacích plôch pre OA voči dokumentu Navrhovanej činnosti Automotive Nitra Project z augusta 2015, a to až na úroveň 3300 parkovísk pre OA

Uvádzate, že parkovisko OV bude slúžiť aj ako verejné. V priloženom zámere nie sú 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.

Pripomienka bola zohľadnená a premietnutá v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska.

Ad2: Kapitola II., odsek 8 časť Parkovacie plochy: Prečo nebolo vzaté do úvahy vytvoriť viaceré parkoviská OA (namiesto iba jedného navrhovaného), napríklad aj v smere z juhu či západu územia, kde by hlukom a splodinami tak výrazne neovplyvňovali obyvateľov Drážoviec? Navyše, investor JLR deklaruje, že závod v Nitre bude podobný ako ten v Solihul, a tam nie je vytvorené iba jedno obrovské parkovisko OA, ale viacero menších, čo predstavuje distribúciu environmentálnej záťaže v predmetnom území a zníženie dopadu na obyvateľov Drážoviec.

Domnievame sa, že po novovybudovaných 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.

Berie sa na vedomie. Konkrétna dispozícia výrobných hál a infraštruktúry výrobného závodu je daná limitmi dotknutého územia a existujúcou zástavbou ako aj existujúcou dopravnou infraštruktúrou, či kapacitami sietí. Podľa vyjadrenia navrhovateľa je jedným z hlavných dôvodov mať v rámci priemyselného parku jedno centrálné parkovisko dosiahnutie maximálnej novej 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 činnosti) 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 centrálného parkoviska, namiesto vytvorenia viacerých menších parkovísk.

Ad3: Kapitola II., odsek 8 časť Parkovacie plochy: všetky osvetľovacie zariadenia, ktoré budú inštalované v areáli závodu, na objektoch ako aj na parkoviskách či pri cestách orientovať tak, aby neosvetľovali domy (vrátane nadzemných podlaží a oddychové časti záhrad obyvateľov Drážoviec, a nevytvárali tak svetelný smog. Žiadame uviesť konkrétne kroky a aplikácie v zmysle umiestnenia a smerovania týchto svetelných zdrojov. Táto pripomienka je podstatná.

K tomuto bodu navrhujeme, aby investor zvážil realizáciu verejného osvetlenia za použitia najmodernejších technológií z konceptu tzv. „Smart city“, t.j. inteligentnej technológie, ktorá umožní zvýšiť ekonomiku prevádzkovania osvetlenia, zvýšiť komfort užívateľov a to pri zachovaní najmenších rušivých vplyvov na obyvateľstvo.

Požiadavka bola zohľadnená a premietnutá v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska.

Ad.13: Kapitola IV/1/1.5 Dopravné riešenie a odsek 2.4 Hlukové vibrácie (resp. iné relevantné časti dokumentov Zámeru): Protihluková stena (PHS4) pri novovybudovanom úseku cesty I/64 je navrhovaná pre výšku 5 m (ako je navrhované aj v dokumente - prílohe č.4 (Posúdenie hlukovej záťaže)). Navrhované opatrenia proti šíreniu sa hluku boli navrhované pre mieru plošnej hlukovej záťaže vo výške 2NP nad terénom (viď legendy tabuľky troch príloh z Posudku hlukovej záťaže) a to tak, aby boli dodržané najvyššie možné hygienické hranice. Toto kritérium možno metodicky vyhovuje, ale z pohľadu reálnej situácie ako aj reálneho života občanov v tejto oblasti je nutné konštatovať, že obyvatelia majú väčšinou poschodové domy s umiestnením spální, kľudových zón a detských izieb práve smerom na budúci nový úsek cesty I/64 a areál JLR. 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 využívannej cesty a automobilky. Preto navrhujeme, aby sa PHS dimenzovala a vystavala v tesnej blízkosti zdroja zvuku do výšky vyššej ako 4,5 m nad terén, minimálne však 7 m, s použitím najmodernejších stavebných, izolačných a akusticky pohltivých materiálov. Zároveň požadujeme PHS geometricky realizovať ako lomenú, konzolovú alebo zaoblenú. Realizáciou tejto požiadavky sa dosiahne väčšia izolácia od rušivých zdrojov hluku (teoretický pokles ruchu o ďalších cca 5 dB) a obmedzenie rušivosti na poschodiach domov- v tomto zmysle požadujeme prepočet dokumentu Posúdenie hlukovej záťaže a samotného zámeru. Vyššiu PHS požadujeme predovšetkým v oblastiach bezprostredne susediacich s obývanými pozemkami (najmä PHS4). Táto pripomienka je podstatná.

Ešte raz vyzývame investora, aby v rámci svojej dlhodobej komunikácie voči občanom SR vo veci výstavby nového závodu JLR, ktorá sa medzitým opiera aj o princípy ekologickej udržateľnosti, inovácii a dobrých vzťahov s miestnou komunitou, opätovne zvážil navrhované protihlukové opatrenia pre občanov Dražoviec a zvýšil výšku PHS4 nad aktuálne navrhovanú. Naším princípom bolo a je minimalizovanie zmeny hlukových pomerov existujúceho stavu (pole takmer bez ruchu) a nového stavu popisovaného v zámere tak, aby sa tento rozdiel čo možno najviac zmenšil. Prosím zohľadnite fakt, že obyvatelia majú susediace domy postavené s umiestnením spální, kľudových zón a detských izieb práve smerom na budúci nový úsek cesty I/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 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 využívannej 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.

Návrh protihlukových opatrení reflektuje dodržanie prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí z jednotlivých zdrojov hluku čo bolo v hodnotiacej správe splnené. Napriek tomu bola požiadavka zohľadnená a premietnutá v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska.

Ad.14: Odsek IV/1/1.5 Dopravné riešenie a odsek 2.4 Hlukové vibrácie, (resp. iné relevantné časti dokumentov Zámeru): Z dôvodu maximálne možnej eliminácie nepriaznivých vplyvov cesty I/64 ako aj Automotive park Nitra na občanov mestskej časti Dražovce, veľmi dôrazne požadujeme realizáciu dodatočných prvkov protihlukovej ochrany - vegetačný porast po celej dĺžke PHS4 a PHS3. Tento priestor - (pomerne úzky pás) medzi PHS cesty I/64 a okrajom pozemkov občanov realizáciou investičného zámeru už prestáva plniť pôvodnú funkciu poľnohospodárskeho pozemku, navrhujeme preto realizovať výsadbu rýchlorastúcich drevín tak, aby prišlo k efektu vytvorenia vegetačného pásu (ako doplnok k PHS), ktorého výsledkom by bola aspoň čiastočná eliminácia nielen hlukovej záťaže, ale aj ostatných environmentálnych záťaží zo smeru automobilky. Účinná šírka tohto zeleného pásu nech je najmenej 30 m. JL vytvoril takého zelené pás aj vo svojom závode Solihull, ktorý v dokumente zámeru spomína. Táto pripomienka je podstatná.

Prosíme upresnite, či v predmetnom návrhu zelene v predmetnej prílohe za PHS4 boli zohľadnené existujúce a plánované trasy inžinierskych sietí a ich ochranných zón.

Akceptuje sa. V návrhu zelene boli zohľadnené existujúce a aj plánované trasy inžinierskych sietí a ich ochranných zón. Návrh PHS4 je doplnený o úpravu poplazitých rastlín a zároveň príloha č. 6 Vegetačné a sadovnícke úpravy obsahuje grafickú prílohu, v ktorej sú návrhy výsadby zelene pozdĺž celej PHS zo strany miestnej časti Dražovce.

Ad17: Príloha č.4, dokument Posúdenie Hlukovej záťaže, kapitola 1.0 (resp. iné relevantné časti dokumentov): V texte sa exaktne nespomína vzdialenosť preložky cesty I/64 od obytného územia mestskej časti Dražovce. Žiadame túto vzdialenosť doplniť a podľa našich požiadaviek z tohto dokumentu o umiestnení cesty a areálu a prepočítať posudok hlukovej záťaže. Táto požiadavka je podstatná.

A. K dokumentu Automotive Project Nitra – Fáza 2, Posúdenie hlukovej záťaže – doplnok (ES-2016-07/071-JLR-P3) chýbajú prílohy P1 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.

K bodu A.: Berie sa na vedomie. Pri zverejňovaní správy, ES-2016-07/071-JLR P3, v dôsledku nezistených technických dôvodov, neboli zverejnené prílohy, ktoré mali byť súčasťou správy. Avšak aj napriek tejto technickej chybe, sú podľa vyjadrenia navrhovateľa v zastúpení v prílohách uvedené iba údaje, ktoré dopĺňajú informácie hlavnej správy (Posúdenie hlukovej záťaže – doplnok).

Opis konkrétneho vystavenia pôsobeniu hluku vo vonkajšom chránenom priestore bol uvedený v hlavnom texte verejne publikovanej správy.

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 podporou 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.

K bodu B.: Berie sa na vedomie. Poloha cesty (účelovej komunikácie – „obchvat Dražoviec“) bola 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 25 cm/pixel a presnosť dodanej projektovej dokumentácie s rozlíšením 1 mm, 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 vplyvať 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 vytvorená s rozlíšením 1 mm. 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: Kapitola IV, 3.7, 6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti. V tabuľke 46 je uvedený prehľad jednotlivých vplyvov s uvedením ich významnosti vzhľadom na nulový variant.

- Vplyv na ovzdušie počas výstavby nemá byť navrhovaný ako -1, keďže už predchádzajúce merania ukazujú, že hladina hluku mnohokrát presiahla úroveň 60 dB v nočných hodinách, plus vysoká prašnosť v oblasti.

- Index vplyvu na ovzdušie počas prevádzky nemá byť navrhovaný ako -1 (mierne negatívny vplyv), keď samotní autori v lmisno-prenosovom posúdení stavby uvádzajú vplyv príspevku stavby k znečisteniu ovzdušia v prípade Dražoviec na úrovne 60% PMO a podobne, čo je voči nulovému variantu negatívny vplyv.

- Vplyv na scenériu krajiny je negatívny, vid' pripomienky ku scenérii

- Vplyv na statickú dopravu počas prevádzky: nemá byť navrhovaný ako stupeň 2, keďže navrhované parkoviská OA ani autobusov nemajú nijakú súvislosť s potrebami obyvateľstva v okolitých obciach a slúžia výhradne pre potreby investora. Ku žiadnym realizáciám zmien v statickej doprave v okolitých obciach neprichádza, nie je to popísané v štúdiu. V porovnaní s nulovým variantom teda neprichádza k pozitívnemu vplyvu na tunajšie obyvateľstvo.

- Vplyv socioekonomických vplyvov je uvádzaný ako vysoký a udelenie takýchto hodnôt deformuje výsledok. Výsledok bude isto pozitívny, avšak nie na úrovni hodnôt 3 - je tu navyše zarátaný vplyv subdodávateľov, avšak v ostatných častiach tejto štúdie nie sú zahrnuté ich ostatné vplyvy (keďže sú dosiaľ neznáme...), preto by nemali byť do parametra zahrnuté, ale riešené v ich príslušných štúdiách.

- Do socioekonomických vplyvov nebolo započítané obmedzenia miestnych poľnohospodárov a agropodnikateľov, a s tým súvisiace znižovanie pracovných miest v tejto oblasti, a to už počas výstavby.

- Biokoridor: nie je tu zarátaný negatívny vplyv zrušenia funkcie regionálnych biokoridorov.

Žiadame o zaradenie do procesu pripomienkovania.

Berie sa na vedomie. Verejnosť sa doručení písomných pripomienok v súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov stáva zo zákona účastníkom procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a bude informovaná o jeho výsledku.

Na vznesené pripomienky a požiadavky sa v súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov prihliadalo pri vypracovaní tohto záverečného stanoviska.

Ad.20: V zámere je počítané s umiestnením lakovne v tesnej blízkosti obytnej časti Drážoviec. Žiadame o realizáciu technológie, odvodov odpadovej vzdušiny z lakovne a z ostatných technologických priestorov tak, aby tieto neboli umiestnené na odkrytej časti striech hál - teda požadujeme dôrazné umiestnenie tejto technológie pod strešný plášť (teda nie na strešný plášť) resp. pri haly z odvrátenej strany obytných súborov Drážoviec - smer JZ. Zároveň požadujeme nasmerovanie výduchov do neobývaných zón. Táto pripomienka je podstatná.

Žiadame o zaradenie do procesu pripomienkovania predmetnej dokumentácie v rámci stavebného konania. Žiadame upresnenie všeobecného vyjadrenia v odpovedi na našu požiadavku.

Berie sa na vedomie. Občanom mesta Nitra ako účastníkovi procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplýva zo zákona o posudzovaní vplyvov postavenie účastníka konania v následných povolovacích konaniach podľa osobitných predpisov, tzn. aj v stavebnom konaní.

Ad21: V zámere je navrhovaná realizácia vlakovkej vlečky, terminálu intermodálnej prepravy a s vnútroareálovou vlečkou. Pri prevádzke a posunovaní vozňov bude vznikať intenzívny hluk. Žiadame, aby do zámeru investora boli zapracované preventívne opatrenia voči vznikajúcemu hluku, a to inštalácia akustických zábran aj v smere k Drážovciam, nielen v smere k Lužiankam. Odhlučnenie prekladiska je riešené iba smerom na Lužianky /v tomto smere je už teraz ochranný val pri rieke a stromy popri vodnom toku/, paradoxne smer na Drážovce, rovnako vzdialené od zdroja hluku ako sú Lužianky, bez prírodných prevýšení či hlukovej ochrany zástavbou JLR, sa nerieši vôbec, naopak uvažovaná protihluková stena bude mať efekt ozvučnice s vyžarovaním hluku priamo do Drážoviec. Požadujeme vybudovanie PHS min. 5 m pozdĺž celého koľajiska. Zároveň žiadame aj o vylúčenie hlukovo intenzívnych prác (posunovanie vozňov, nakládka materiálu a výrobkov) v nočných hodinách a cez víkendy. Táto pripomienka je podstatná.

Žiadame o vyjadrenie, či a v akom rozsahu je v dokumente Príloha č. 4 zahrnutá aj v médiách ohlásená kapacita prekladiska (investor ŽSR, zdroj hovorkyňa ŽSR), ktorá je vzťahnutá k verejnej činnosti terminálu, teda mimo plánovaného objemu vzťahnutého 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.

Berie sa na vedomie. Uvažovaný počet vlakov pre kontajnerovú prepravu uvedený v posúdení hlukovej záťaže, ktorý tvorí prílohu správy o hodnotení činnosti, pokrýva projektovanú kapacitu terminálu, t.j. aj médiami uvedené aditívne počty kontajnerov nad objem vzťahnutý k investícií Automotive Nitra Project. V kapitole VI. 3. a VI.4 tohto záverečného stanoviska je uvedený návrh na zaradenie medzi monitorovacie miesta aj severnú časť obce Dražovce, pre monitorovanie hluku zo železničnej dopravy.

Ad22: Príloha č. 4, dokument Posúdenie Hlukovej záťaže: v dokumente je potrebné doplniť zobrazenie plošnej hlukovej záťaže, hodnôt ekvivalentnej hladiny A zvuku, spôsobovanej zdrojmi zvuku súvisiacimi s technologickými zariadeniami, VZT a cestnou dopravou vo vnútri areálu závodu, v horizontálnej rovine (vo výške 4 m nad povrchom) a to z dôvodu charakteru

okolitej zástavby v riešenom území (RD s dvomi nadzemnými podlažiami). Táto pripomienka je podstatná.

V Prílohe č. 4 nie je uvažované s odhlučnením mestskej časti Dražovce od územia označeného ako LR 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 iného konať aj počas voľna a pokoja, preto je namieste otázka riešenia odhlučnenia tohto priestoru formou PHS a sadových úprav. Žiadame preto o zapracovanie do príloh 4 a Návrhu výsadby zelene, Príloha 6.

Berie sa na vedomie. 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. Tzn., že úroveň vonkajších plôch, na ktorých sa budú pohybovať osobné motorové vozidlá, ktoré okrem iného musia plniť parametre pre vonkajšiu hlučnosť v zmysle požiadaviek homologácie podľa EHK, bude pod hornou hranou PHS cca 6 – 7 metrov. V prílohe č. 4 je modelový výpočet vzťahnutý aj pre výpočtové body vo výške 4 m nad terénom, čo zodpovedá 2. nadzemnému podlažiu.

Ad.32: Žiadame zvážiť možnosť vybudovania viacerých podchodov pod uvažovanými cestami od Topolčian, umožní sa tým bezproblémový prístup cyklistom i peším k rieke od Dražoviec, do budúcnosti sa uvažuje s cyklotrasou Dražovce - rieka Nitra – Čakajovce.

Zjavne prišlo k nepochopeniu nášho zámeru. Realizovaním výstavby „obchvatu Dražoviec“ príde k oddeleniu územia Dražoviec smerom k rieke Nitre a okolí. Toto bolo obyvateľstvom mesta aktívne využívané na oddychové a športové aktivity. Realizáciou jedného podchodu pod novovybudovaný úsek cesty príde k situácii, že na úseku dlhom niekoľko kilometrov bude realizovaný iba jeden jediný podchod. Naša žiadosť spočíva vo vybudovaní viacerých, minimálne však jedného ďalšieho podchodu pre peších a cyklistov, situovaného ideálne v úseku okolo 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.

Požiadavka bola zohľadnená a premietnutá v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska.

Roman Cerulík, Štefánikova tr. 59, 949 01 Nitra (list zo dňa 10. 08. 2016) – v stanovisku k správe o hodnotení uvádza: týmto sa formálne prihlasujem za účastníka konania, a to z dôvodu, že som občan SR, obyvateľ Nitry, obyvateľ dotknutého územia MČ Zobor, vlastník pozemkov v k.ú. Zobor, a to vo väčšom rozsahu a bývalý vlastník pozemku v k.ú. Lužianky, kde som bol v r. 2016 proti svojej vôli pre investíciu Jaguar Land Rover vyvlastnený a následne som podal správnu žalobu na Krajský súd v Bratislave zo dňa 14. 03. 2016 vo veci o preskúmanie zákonnosti rozhodnutia MDVARR SR zo dňa 13. 01. 2016 č. 06914/2016/B624-SV/01672/Ka, ktorou sa domáham o navrátenie môjho majetku, t.j. je evidentné, že činnosťou v zmysle zámeru stavby Automotive Nitra Project –Fáza2“ sú moje práva a právom chránené záujmy priamo dotknuté (§ 14 ods. 1 Zákona č. 71/1967 Zb.).

Odhliadnuc od toho, moje účastníctvo v tomto konaní vyplýva aj priamo zo zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „Zákon“), a to v zmysle § 24 ods. 2 Zákona tým, že podávam k zámeru stavby Automotive Nitra Project – Fáza 2 písomné stanovisko v zmysle §23 ods. 4 zákona. Na tomto základe, t.j. z titulu účastníctva žiadam v zmysle § 33 ods.2 Správneho poriadku pri uplatnení §64 zákona, aby ešte pred vydaním rozhodnutia mi bolo umožnené vyjadriť sa ku všetkým podkladom rozhodnutia v úradnom spise a navrhovať doplnenie podkladov rozhodnutia, - v nadväznosti na toto žiadam, aby ma správny orgán upovedomil o možnosti využitia spomínaného zákonného práva. Na tomto základe taktiež

žiadam, aby som bol o všetkých úkonoch v rámci tohto správneho konania písomne oboznamovaný, aby mi boli doručované na moju adresu všetky rozhodnutia vydané v správnom konaní za účelom možnosti podať proti nim riadne, prípadne mimoriadne opravné prostriedky, žiadam teda, aby so mnou správny orgán v plnej miere konal ako so známym účastníkom konania.

Dňa 11. 07. 2016 zverejnilo Mesto Nitra formou verejnej vyhlášky informáciu, že MŽP SR v zmysle §33 ods. 1 Zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov doručilo Mestu Nitra Správu o hodnotení vplyvov 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“ MŽP SR do 10.8.2016. 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 doručovaní správy o hodnotení činnosti, ale je povinná zároveň aj zverejniť všeobecne 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 zrejším nerešpektovaním spomínanej zákonnej normy.

Taktiež v tejto súvislosti z hľadiska vytknutia evidentných pochybení uvádzam, že v pomerne dôsledne vypracovaných vizualizáciách jednotlivých objektov nebol zakreslený navrhovaný komín, v počítanej výške 33 m, čo v konečnom dôsledku pôsobilo do veľkej miery klamlivo pre pozorovateľa (občana/obyvateľa), ktorý sa 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, čoho dôsledkom do veľkej miery objektívne mohla byť aj výrazne nízka účasť, keď v zápisnici z verejného prerokovania je počet účastníkov zo strany verejnosti uvedený číslom 10 (pričom tu je podstatné zdôrazniť, že spolu so mnou tu boli niektorí členovia mojej rodiny a poradcovia, čiže reálne okrem mňa a skupiny osôb na mojej strane tu za verejnosť boli prítomní len ďalší 2 ľudia!!!

V rámci môjho stanoviska chcem k meritu veci, teda k zámeru navrhovanej veci 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 investícií Automotive Nitra Project a prechádzajúcej územím plánovaným ÚPNO Nitra na vybavenosť a bývanie, o ktorej nemám dosiaľ vedomosť, nepoznám jej technické riešenie, ale hlavne jej vytvorením môže prísť k znemožneniu prístupu na moje pozemky 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 vytykam, 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 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 doriešenie, je v tomto prípade ponechávané na Slovenskú správu ciest, čo je však zákonne neprípustné, keďže tieto otázky musia byť komplexne zodpovedané, resp. vyriešené 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 – RIA 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 takomto riešení hlavného prístupu osobnej a autobusovej dopravy do závodu mi hrozí vážna 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 a doplnkovo bývanie do 6 NP a pri výmere 14 ha je možnosť zhodnotenia s výnosom 27,08 %. 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 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 k.ú Zobor začlenených alebo príľahlých k stavbe „Vybudovanie strategického parku“ zo dňa 10. 09. 2015 (jedná sa o vlastníkov v celkovej výmere 65 ha vrátane mojich pozemkov) doručené aj dňa 18. 09. 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 nesúhlasím 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 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 tom prvom zámere bolo rozhodnuté, že navrhovaná činnosť „Automotive Nitra Project“ sa podľa § 29 zákona nebude posudzovať (je evidentné, že takýto postup bol zrejším porušením zákona tak ako to vyplýva z mnou podanej žaloby o preskúmanie zákonnosti právoplatného rozhodnutia Okresného úradu Nitra č. OÚ-NR-OOP4-2015/045777

zo dňa 14. 12. 2015, dôvodnosť mojej argumentácie o zákonnej nevyhnutnosti posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je nakoniec 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 Jaguár 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 len ako súčasný zámer) predkladaný spoločnosťou Jaguár 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 i s ohľadom na súčasný zámer, ktorého navrhovateľom je Jaguár 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 prejavovať 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 zmatečný 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 a i právach. Základné práva a slobody sú nedotknuteľné, nescudziteľné, nepremlčateľné a nezrušiteľné“.
- podľa čl. 12 ods. 2 „Základné práva a slobody sa zaručujú na území SR 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, zvyhodňovať 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. 1 písm. a) ústavy „Povinnosti možno ukladať zákonom alebo na základe zákona, v jeho medziach pri zachovaní základných práv a slobôd“.
- podľa čl. 20 ods. 1 ústavy „Každý má právo vlastníť majetok. Vlastnícke právo všetkých vlastníkov má rovnaký zákonný obsah a ochranu. Majetok nadobudnutý v rozpore s právnym poriadkom ochranu nepoužíva. 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 podnikat' 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 SR“.

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 týmto náležite nevysporiada, dôjde či už priamo alebo nepriamo k porušeniu jednotlivých uvádzaných ľudských 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 vlastníť 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 SR.

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

Územný plán obce (ÚPNO) – mesta Nitra bol schválený v roku 2003, následne boli spracované zmeny a doplnky č.1 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 vymedzeného arálu sa nachádza aj v k.ú. obce Lužianky. Plocha je vymedzená podmiennečne 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 k.ú. 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 PP predstavuje 3,91 km². V súčasnosti sa v tejto oblasti nachádzajú plochy poľí, 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 navrhovaná územná rezerva pre investične ucelený zámer realizácie kapacitne veľkej výrobnjej 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 všeobecnom 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. 1 k VZN mesta Nitry č. 3/2003 v časti I. Záväzné regulatívy funkčného a priestorového usporiadania územia v bode 1. 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 verejnom prerokovaní aj p. Ligačová- zastupujúca ÚHA Nitra. Každopádne je to nesmierne veľká zákonná prekážka pre ďalšie kroky v konaniach 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 ako územná rezerva pre výrobnú funkciu bez priestorovej regulácie a určenia limitov využitia územia a preto je umiestnenie stavby podmienené 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 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, ktorý nie je v rozpore s ich umiestnením, vyplýva z územného plánu obce alebo územného plánu zóny“.

Podľa 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 obslužiteľnosti priemyselného parku – preto stanovil podmienku spracovania územnoplánovacej 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 zavádzajúco (bolo splnené to čo definuje ÚPNO – mesta Nitra? ... a je vecne naplnené to čo definuje § 32 ods. 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 dať 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 nesmierne veľká zákonná prekážka pre ďalšie kroky v konaniach a v projekte.

Ďalšie podstatné námietky a stanoviská, ktoré boli čiastočne podané na verejnom prerokovaní 26. 07. 2016:

2. Aký je vzťah medzi Automotive Nitra Project a Automotive Nitra Project Fázou 2?
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 tomto prípade navrhovateľom bol subjekt SARIO?
4. Pokiaľ obidva zámery medzi sebou úzko súvisia v tom význame, že Automotive Nitra Project Fáza2 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 v Automotive Nitra Project – Fáza 2 (str. 127) kde je navrhovateľ Jaguar Land Rover 4 130 parkovacích miest ???
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.
6. Podľa toho ako je uvedené zo strany navrhovateľa v zámere na str. 163, ohľadom toho, že ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala (tj. rozšírenie o lakovňu a parkovacie miesta) pýtam sa, či pokiaľ by nedošlo k realizácii tejto navrhovanej činnosti (rozšírenie projektu), nemohla by byť teda vlastne realizovaná činnosť v zmysle Automotive Nitra Project podaného zo strany subjektu SARIO? (pričom navrhovateľ 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. 07. 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 v zisťovacom konaní podaný spoločnosťou SARIO relevantne nahliadať a už vôbec nie sa naň odvolávať a vychádzať z neho, resp. z vyjadrenia 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, č. 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 čísiel. 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 potreby zvýšenia parkovacích miest z terajších 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.

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 33 m vysoký komín nie je!!! Tak ako som o tom opisoval v bode 1, je to voči verejnosti nesmierne veľká záhada, ktorá môže mať znaky zavádzania verejnosti....

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“. To sú len opakujem, že Lupka je štátna prírodná rezervácia spadajúca do kategórie so 4. stupňom ochrany!

10. V oddiele I., bod 5 Nároky na dopravu a inú infraštruktúru, na strane 51, nie je kapacitne posúdený cestný úsek – plánová križovatka križovatka „L“ s cestou I/64. Tu poukazujem tiež na to, že nie je posúdený cestný úsek plánovanej križovatky „L“ a defacto 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 dopravné posúdiť túto situáciu v súvislosti s týmto zámerom...

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).

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 I/64 s napojením na R1A tak, aby boli prístupné 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.

13. V Správe o hodnotení – Príloha č.4 napr. str. 20 sa odvoláva na prílohy PS, 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.

14. Vzhľadom k tomu, že zápis o verejnom prerokovaní som prevzal až 09. 08. 2016 o 14⁰⁰ hod. pri nahliadnutí do spisu 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 správnenému 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.

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. Závazkov 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 29 ha a iných nehnuteľností v dotknutom území bezpodmienečne očakávam splnenie tohto záväzku tak, aby mi nevznikla ujma na mojich právach, či už občana, obyvateľa a samozrejme ani vlastníka a boli mi tak zaručené všetky práva dané Ústavou SR a medzinárodnými dohovormi o ľudských právach a v neposlednom rade poukazujem na Aarhurský dohovor z roku 1998 – dohovor o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovanom 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 zo dňa 26. 07. 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 dodať všetky písomné odpovede na moje otázky, čiže odpovede, na ktoré mi nebolo zodpovedané priamo na verejnom prerokovaní.

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 nezpracoval ich v požadovanom rozsahu.

18. Takto spracovaný zámer (v kapitole 11 str. 163) a práva o hodnotení (str. 176) zámeru Automotive Nitra Project – Fáza2, v ktorej je uvádzaný nulový variant, že pokiaľ by sa navrhovaná činnosť – rozšírenie projektu nerealizovala, t.j. pokiaľ by sa nerealizovala len činnosť podľa prvého zámeru, zostali by kapacity závodu Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. s nevyužitým potenciálom technológiie 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 len 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).

V naznačenom smere zámer (správa o hodnotení), ktorý sa odvoláva a nadväzuje na zámer, ktorý predložil iný subjekt (SARIO) neposkytuje dostatočný podklad pre povinné hodnotenie posudzovania vplyvov na životné prostredie, a preto s ním je nutné nesúhlasiť, 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 t.j. aj na obytné územie Zobor – Šindolka (cestné napojenia ako aj iné uvedené podmienky).

Z hore uvedených dôvodov žiadam, aby bolo mojim námietkam a pripomienkam v plnom rozsahu vyhovené a aby tieto boli pri rozhodovaní v tejto veci náležite zohľadnené s vzhľadom na veľké množstvo závažných nedostatkov a rozporov v správe o hodnotení tieto pred vypracovaním odborného posudku navrhovateľ doplnil a MŽP SR takto doplnenú správu znovu riadne zverejnil a verejne riadne prerokoval s občanmi.

Roman Cerulík, Štefánikova tr. 59, 949 01 Nitra (list: *Ďalšie doplňujúce stanovisko/pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2“*, zo dňa 21. 09. 2016) – v stanovisku k správe o hodnotení uvádza: Ja, Roman Cerulík, sa týmto aj formálne prihlasujem za účastníka konania, a to z dôvodu, že som občan SR, obyvateľ Nitry, obyvateľ dotknutého územia MČ Zobor, vlastník pozemkov v k.ú. Zobor, a to vo väčšom rozsahu a bývalý vlastník pozemku v k.ú. Lužianky, kde som bol v r. 2016 proti svojej vôli pre investíciu Jaguar Land Rover vyvlastnený a následne som podal správnu žalobu na Krajský súd v Bratislave zo dňa 14. 03. 2016 vo veci o preskúmanie zákonnosti rozhodnutia MDVARR SR zo dňa 13. 01. 2016 č.06914/2016/B624-SV/01672/Ka, ktorou sa domáham o navrátenie môjho majetku, t.j. je evidentné, že činnosťou v zmysle zámeru stavby Automotive Nitra Project –Fáza2“ sú moje práva a právom chránené záujmy priamo dotknuté (§ 14 ods. 1 Zákona č. 71/1967 Zb.). Odhliadnuc od toho, moje účastníctvo v tomto konaní vyplýva aj priamo zo zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len Zákon), a to v zmysle § 24 ods. 2 Zákona tým, že podávam k zámeru stavby Automotive Nitra Project – Fáza 2 písomné stanovisko v zmysle § 23 ods. 4 zákona. Na tomto základe, t.j. z titulu účastníctva žiadam v zmysle § 33 ods.2 Správneho poriadku pri uplatnení § 64 zákona, aby ešte pred vydaním rozhodnutia mi bolo umožnené vyjadriť sa ku všetkým podkladom rozhodnutia v úradnom spise a navrhovať doplnenie podkladov rozhodnutia, - v nadväznosti na toto žiadam, aby ma správny orgán upovedomil o možnosti využitia spomínaného zákonného práva. Na tomto základe taktiež žiadam, aby som bol o všetkých úkonoch v rámci tohto správneho konania písomne oboznamovaný, aby mi boli doručované na moju adresu

všetky rozhodnutia vydané v správnom konaní za účelom možnosti podať proti nim riadne, prípadne mimoriadne opravné prostriedky, žiadam teda, aby so mnou správny orgán v plnej miere konal ako so známym účastníkom tohto konania.

Dňa 22. 08. 2016 zverejnilo Mesto Nitra formou verejnej vyhlášky informáciu, že MŽP 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 EKOKONSULT – 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. 09. 2016 a zároveň bolo oznámené, že spoločné verejné prerokovanie správy o hodnotení..., a to dňa 19. 09. 2016 o 16,00 hod. na Mestskom úrade v Nitre.

Na predmetnom verejnom prerokovaní zo dňa 19. 09. 2016 som zadal nasledovnú otázku: „Keďže sa dnes jedná o opätovné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti navrhovateľom označený ako „Automotive Nitra Project – Fáza 2“, chcem sa v prvom rade spýtať či všetky moje otázky, pripomienky a vyjadrenia prednesené na predchádzajúcom verejnom prerokovaní tejto veci, ktoré sa konalo 26. 07. 2016, sú zaznamenané v rámci tohto konania a hlavne či sa na ne bude v ďalšom procese tohto konania prihliadať, teda inými slovami, či je potrebné tieto veci opakovať, alebo postačuje keď dnes, teda na tomto aktuálne konanom verejnom prerokovaní, prehlásim, že sa tohto v plnom rozsahu pridrižiam“. Odpoveď za navrhovateľa znela, že na mnou položené otázky dňa 26. 07. 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. 08. 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 toto moje podanie je z hľadiska procesnej roviny plne relevantné ako podklad pre vydanie rozhodnutia v tejto veci“. Odpoveď za navrhovateľa znela, že na mnou písané podanie zo dňa 10. 08. 2016 sa bude plne prihliadať a 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 pridrižiam všetkým mojich doterajších vyjadrení a to jednak čo sa týka mojich otázok a pripomienok a vyjadrení prednesených na predchádzajúcom verejnom prerokovaní a samozrejme aj čo sa týka obsahu písomného podania zo dňa 10. 08. 2016 označeného ako „Stanovisko/pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2“.

Okrem už horeuvádzaného, ktorého sa v plnom rozsahu pridrižiam, ďalej v tejto súvislosti z hľadiska vytknutia pochybení uvádzam, že v pomerne dôsledne vypracovaných vizualizáciách jednotlivých objektov nebol zakreslený navrhovaný komín, v počítanej výške 33 m (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 2 min. <http://media.jaguarlandrover.com/news/2016/jaguar-land-rover-begins-construction-slovakian-plant>), ako aj nová hala – karosáreň BIW-Phase 2 s rozmermi 255 x 280 m, lakovňa a nový objekt – finálna montáž T&F Phase 2 s rozmermi 975 x 620 m (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 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 veci uviesť nasledovné:

Pri procese spracovania zámeru spracovateľ a ani navrhovateľ (užívateľ) so mnou nekomunikoval svoje zábery, 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 investícií Automotive Nitra Project a prechádzajúcej územím plánovaným ÚPNO Nitra na vybavenosť a bývanie, o ktorej nemám dosiaľ vedomosť, nepoznám jej technické riešenie, ale hlavne jej vytvorením môže prísť k znemožneniu prístupu na moje pozemky 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 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 doriešenie, nie je, pričom tieto otázky musia byť komplexne zodpovedané, resp. vyriešené 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 takomto riešení hlavného prístupu osobnej a autobusovej dopravy do závodu mi hrozí vážna 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 a doplnkovo bývanie do 6 NP a pri výmere 14 ha je možnosť zhodnotenia investície s výnosom 49,84 %. Správa o hodnotení podrobne nezohľadňuje vplyvy na životné prostredie v lokalite Zobor – Šindolka, ktorá je obýtnym 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 obýtnu 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 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 k.ú Zobor začlenených alebo príľahlých k stavbe „Vybudovanie strategického parku“ zo dňa 10. 09. 2015 (jedná sa o vlastníkov v celkovej výmere 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 nesúhlasím 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 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 tom prvom zámere bolo rozhodnuté, že navrhovaná činnosť „Automotive Nitra Project“ sa podľa § 29 zákona nebude posudzovať (je evidentné, že takýto postup bol zrejším porušením zákona tak ako to vyplýva z mnou podanej žaloby o preskúmanie zákonnosti právoplatného rozhodnutia Okresného úradu Nitra č. OÚ-NR-OOP4-2015/045777 zo dňa 14. 12. 2015, dôvodnosť mojej argumentácie o zákonnej nevyhnutnosti posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je nakoniec 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 Jaguár 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 zjavné ako sa vlastne má nahliadať na prvý zámer, keď súčasný zámer Automotive Nitra Project – Fáza 2 (ďalej len ako súčasný zámer) predkladaný spoločnosťou Jaguár 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 i s ohľadom na súčasný zámer, ktorého navrhovateľom je Jaguár 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 prejavovať 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 poukazuje najmä na nasledovné ústavné normy:

- podľa čl. 12 ods. 1 „Ľudia sú slobodní a rovní v dôstojnosti a i právach. Základné práva a slobody sú nedotknuteľné, nescudziteľné, nepremlčateľné a nezrušiteľné“.
- podľa čl. 12 ods. 2 „Základné práva a slobody sa zaručujú na území SR 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 znevýhodňovať“.
- podľa čl. 12 ods. 4 „Nikomú nesmie byť spôsobená ujma na právach pre to, že uplatňuje svoje základné práva a slobody“.
- podľa čl. 13 ods. 1 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 vlastníť majetok. Vlastnícke právo všetkých vlastníkov má rovnaký zákonný obsah a ochranu. Majetok nadobudnutý v rozpore s právnym poriadkom ochranu nepoužíva. 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 podnikat' 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 SR“.

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 týmto náležite nevysporiada, dôjde či už priamo alebo nepriamo k porušeniu jednotlivých uvádzaných ľudských 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 vlastníť 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 SR.

Na základe už horeuvedeného oznámenia Mesta Nitra 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

Územný plán obce (ÚPNO) – mesta Nitra bol schválený v roku 2003, následne boli spracované zmeny a doplnky č.1 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 uvedený:

„PP Sever sa vymedzuje približne na území medzi severným obchvatom, potokom Dobrotka, železničnou traťou medzi Lužiankami a Dražovcami a riekou Nitra. Veľká časť vymedzeného areálu sa nachádza aj v k.ú. obce Lužianky. Plocha je vymedzená podmienne 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 k.ú. Lužianky. Poloha podľa zakresu 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 PP predstavuje 3,91 km². V súčasnosti sa v tejto oblasti nachádzajú 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 navrhovaná územná rezerva pre investične ucelený zámer realizácie kapacitne veľkej výrobnjej 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 všeobecnom 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 k VZN mesta Nitry č.3/2003 v časti I. Záväzné regulatívy funkčného a priestorového usporiadania územia v bode 1. 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 verejnom prerokovaní dňa 26. 07. 2016 aj p. Ligačová - zastupujúca ÚHA Nitra. Každopádne je to nesmierne veľká zákonná prekážka pre ďalšie kroky v konaniach 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 ako územná rezerva pre výrobnú funkciu bez priestorovej regulácie a určenia limitov využitia územia a preto je umiestnenie stavby podmienené 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 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, ktorý nie je v rozpore s ich umiestnením, vyplýva z územného plánu obce alebo územného plánu zóny“.

Podľa 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 obslužiteľnosti priemyselného parku – preto stanovil podmienku spracovania územnoplánovacej 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 zavádzajúco (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 dať 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 nesmierne veľká zákonná prekážka pre ďalšie kroky v konaniach a v projekte.

Ďalšie podstatné námietky a stanoviská, ktoré boli čiastočne podané na verejnom prerokovaní 26. 07. 2016:

2. Aký je vzťah medzi Automotive Nitra Project a Automotive Nitra Project Fázou 2?
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 tomto prípade navrhovateľom bol subjekt SARIO?
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 v Automotive Nitra Project – Fáza 2 (str. 127) kde je navrhovateľ Jaguar Land Rover 4 130 parkovacích miest ???
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.
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 Automotive Nitra Project podaného zo strany subjektu SARIO? (pričom navrhovateľ 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. 07. 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 navrhol 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 v zisťovacom konaní podaný spoločnosťou SARIO relevantne nahliadať a už vôbec nie sa naň odvolávať a vychádzať z neho, resp. z vyjadrenia 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, č. 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 čísiel. 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 potreby zvýšenia parkovacích miest z terajších 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 Špindolka, 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 určené ako obytná zóna.

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 33 m vysoký komín nie je!!! Tak ako som o tom opisoval v bode 1, je to voči verejnosti nesmierne veľká záhada, ktorá môže mať znaky zavádzania verejnosti....

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 Lupka je štátna prírodná rezervácia spadajúca do kategórie so 4. stupňom ochrany!

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 de facto ani doriešené 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 dopravné posúdiť túto situáciu v súvislosti s týmto zámerom....

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).

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 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 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.

13. V Správe o hodnotení – Príloha č.4 napr. str. 20 sa odvoláva na prílohy PS, 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.

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.

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. Závazkov 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 29 ha a iných nehnuteľností v dotknutom území bezpodmienečne očakávam splnenie tohto záväzku tak, aby mi nevznikla ujma na mojich právach, či už občana, obyvateľa

a samozrejme ani vlastníka a boli mi tak zaručené všetky práva dané Ústavou SR a medzinárodnými dohovormi o ľudských právach a v neposlednom rade poukazujem na Aarhurský 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 zo dňa 19. 09. 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 dodať všetky písomné odpovede na moje otázky, čiže odpovede, na ktoré mi nebolo zodpovedané priamo na verejnom prerokovaní.

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 nezpracoval ich v požadovanom rozsahu.

18. Takto spracovaný zámer (v kapitole 11 str. 163) a práva o hodnotení (str. 176) zámeru Automotive Nitra Project – Fáza2, v ktorej je uvádzaný nulový variant, že pokiaľ by sa navrhovaná činnosť – rozšírenie projektu nerealizovala, t.j. pokiaľ by sa nerealizovala 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 len súčasný zámer) predkladaný spoločnosťou Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. sa „tvári“ ako rozšírenie prvého zámeru, avšak prvá 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).

V naznačenom smere zámer (správa o hodnotení), ktorý sa odvoláva a nadväzuje na zámer, ktorý predložil iný subjekt (SARIO) neposkytuje dostatočný podklad pre povinné hodnotenie posudzovania vplyvov na životné prostredie, a preto s ním je nutné nesúhlasiť, 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 t.j. aj na obytné územie Zobor – Šindolka (cestné napojenia ako aj iné uvedené podmienky).

Z hore uvedených dôvodov žiadam, aby bolo mojim námietkam a pripomienkam v plnom rozsahu vyhovie a aby tieto boli pri rozhodovaní v tejto veci náležite zohľadnené.

Pre lepšiu prehľadnosť sú pripomienky pána Romana Cerulíka zo dňa 10. 08. 2016 a 21. 09. 2016 zhrnuté do nižšie uvádzaných tematických okruhov, nakoľko sú obidve stanoviská obsahovo zhodné, resp. pripomienky a požiadavky v nich uvádzané, sa opakujú. Pre lepšiu prehľadnosť sú pri každom okruhu pripomienok uvádzané čísla pripomienok, ktoré sa k nim viažu:

1. Okruh pripomienok (pripomienka č. 1)

Nedostatočne spracovanie a definovanie súladu navrhovanej činnosti s platným ÚPN mesta Nitra.

Pripomienka sa neakceptuje. Mesto Nitra svojim stanoviskom č. UHA11856/2016, zo dňa 05. 08. 2016 k správe o hodnotení činnosti skonštatovalo súlad posudzovanej navrhovanej činnosti s územným plánom mesta Nitry, schváleným Mestským zastupiteľstvom v Nitre, uznesením č.169/03 - MZ zo dňa 22. 05. 2003 v znení neskorších zmien a doplnkov a Všeobecne záväzným nariadením mesta Nitry č. 3/2003, zo dňa 22. 05. 2003, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Územného plánu mesta Nitry a v znení neskorších dodatkov.

2. Okruh pripomienok (pripomienky č. 2, 3, 4, 5, 6 a 18)

Sporné a nejasné prepojenie posudzovanej navrhovanej činnosti s projektom „Automotive Nitra Project“ predložený navrhovateľom – spoločnosťou SARIO, ktorý bol predmetom zisťovacia konania v roku 2015; z toho vyplývajúce procesné chyby a nedostatky ovplyvňujúce proces posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2“ na životné prostredie.

Pripomienky sa akceptujú čiastočne. V súvislosti so v stanoviskách uvádzanými dvoma navrhovanými činnosťami boli riešené tieto okruhy otázok:

- Predkladanie dokumentácie pre konania podľa zákona o posudzovaní vplyvov rôznymi navrhovateľmi a otázka prevodu práv na jedného z nich

Bežnou praxou je, že navrhovateľ definovaný v § 3 písm. g) zákona o posudzovaní vplyvov poverí vybavením celej agendy okolo procesu posudzovania vplyvov iný subjekt (napr. projektanta alebo v danom prípade subjekt, ktorý zabezpečuje pre štát prípravu strategických investícií - agentúra SARIO, ako to bolo robené aj v prípade iných veľkých investícií – napr. KIA MOTORS). Zákon o posudzovaní vplyvov, podľa ktorého sa vykonáva proces posudzovania vplyvov na životné prostredie, uvedené skutočnosti neošetruje. Na tento účel sa využívajú ustanovenia iných legislatívnych predpisov, na základe ktorých sú tieto nové subjekty splnomocňované k predmetným úkonom.

- Potreba riešenia zmien navrhovanej činnosti (s odvolaním sa na rozhodnutie odvolacieho orgánu)

Navrhovaná činnosť „Automotive Nitra Project“, pre ktorú vydal Okresný úrad Nitra v súlade s § 29 zákona o posudzovaní vplyvov rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. OU-NR-OSZP3-2015/031851-017-F36, zo dňa 08. 10. 2015, právoplatné dňa 28. 12. 2015, bol projektom, pre ktorý (s ohľadom na zaradenie do položiek podľa Prílohy č. 8 k zákonu o posudzovaní vplyvov a parametre uvádzané v predložennom zámere navrhovanej činnosti) bolo vykonané zisťovacie konanie v súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov.

Vzhľadom k tejto skutočnosti je možné v súčasnej dobe predložiť návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov len v rozsahu, ako bola posúdená v rámci zisťovacieho konania podľa § 29 zákona o posudzovaní vplyvov na Okresnom úrade Nitra.

Navrhovaná činnosť „Automotive Nitra Project – Fáza 2“ s ohľadom na parametre navrhovanej lakovacej linky a jej zaradenie podľa prílohy č. 8 zákona o posudzovaní vplyvov do Kapitoly č. 3 „Hutnícky priemysel“, Pol. číslo 8 „Prevádzky na povrchovú úpravu kovov a plastov využívajúce elektrolytické alebo chemické procesy upravenej plochy“ a navrhovaný nárast počtu parkovacích miest oproti navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project“ ako Pol. číslo 16. „Projekty rozvoja obcí vrátane b) statickej dopravy“ v Kapitole 9 „Infraštruktúra“, je v súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov predmetom povinného posudzovania vplyvov.

Po nadobudnutí právoplatnosti tohto záverečného stanoviska potom bude možné predložiť návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov v rozsahu, ako bola posúdená v rámci procesu posudzovania vplyvov pre navrhovanú činnosť „Automotive Nitra Project – Fáza 2“.

▪ Otázka posúdenia tzv. „Strategického parku Nitra“

„Strategický park Nitra“ bol prvýkrát ako navrhovaná činnosť „Priemyselný park Nitra - Sever“ posúdený z hľadiska vplyvov na životné prostredie už podľa zákona č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov, a to ako položka č. 13 „Projekty rozvoja priemyselných zón“ uvedená v kapitole 9 „Infraštruktúra“ prílohy č. 1 zákona č. 127/1994 Z. z. Pre uvedenie navrhovanej činnosti vydalo MŽP SR rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. 1423/05-1.6/tč, zo dňa 15. 08. 2005 s výrokom, že sa nebude posudzovať podľa zákona č. 127/1994 Z. z.

Jednou z položiek Prílohy č. 8 zákona o posudzovaní vplyvov, pre ktorú bola posúdená ako navrhovaná činnosť „Automotive Nitra Project“, tak aj „Automotive Nitra Project – Fáza 2“, bola aj položka č. 15. „Projekty budovania priemyselných zón vrátane priemyselných parkov“, uvedená v Kapitole 9. „Infraštruktúra“ Prílohy č. 8 zákona o posudzovaní vplyvov.

V prípade, že je navrhovaná činnosť možné zaradiť do viacerých položiek Prílohy č. 8 zákona o posudzovaní vplyvov, a to ako do položiek pre zisťovacie konanie, tak aj pre povinné hodnotenie, vykonáva sa pre takúto navrhovanú činnosť povinné hodnotenie, ktoré pokryje všetky identifikované položky podľa prílohy č. 8 zákona o posudzovaní vplyvov.

3. Okruh pripomienok (pripomienky č. 7, 9, 10, 11 a 12)

Nedostatočné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na lokalitu Šindolka, predovšetkým z hľadiska dopravného zaťaženia na ceste I/64, vrátane vplyvov na prírodnú rezerváciu Lupka. Nedoriešené dopravné napojenie navrhovanej činnosti na nadradenú komunikačnú sieť - cestu I/64 vzhľadom na jej kapacitné posúdenie.

Pripomienky sa akceptujú čiastočne.

Do posúdenia vplyvov bolo vo vypracovaných štúdiách zahrnuté širšie územie, čo je zrejme predovšetkým z grafických príloh spracovaných štúdií. Dá sa však súhlasiť s názorom, že vzhľadom na charakter územia (ešte pred zahájením stavebných prác) dôjde v relatívne krátkom čase 2-3 roky k významným zmenám v území s dopadom aj na dotknuté obce, resp. miestne časti mesta Nitra. Z toho dôvodu sú preto navrhnuté opatrenia na minimalizáciu týchto vplyvov v rámci kapitoly VI. 3. tohto záverečného stanoviska.

Relevantnou oblasťou, ktorá môže potenciálne ovplyvniť lokalitu Šindolka v súvislosti s navrhovanou činnosťou je cestná doprava, ktorú činnosť generuje. Cesta I/64 v úseku od križovatky s cestou R1A po pripojenie na navrhovanú účelovú komunikáciu bude využívaná pre osobné vozidlá a autobusy ako to vyplýva zo záverov prílohy č. 5 správy o hodnotení činnosti. Dominantnými vplyvmi z cestnej dopravy sú emisie hluku a znečisťujúcich látok do ovzdušia. Na tomto mieste je potrebné uviesť skutočnosť, že už súčasná 24-hodinová intenzita sa v danom úseku cesty I/64 pohybuje na úrovni takmer 20 000 vozidiel za 24 hod s takmer 12 %-ým podielom ťažkej dopravy.

Pre účely posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti bol spracovaný vplyv na kvalitu ovzdušia a hlukových pomerov v území v samostatných prílohách správy o hodnotení činnosti č. 3 (Imisno-prenosové posúdenie – doplnok) a č. 4 (Posúdenie hlukovej záťaže – doplnok). Uvedené prílohy vychádzali zo záverov oboch štúdií, ktoré boli spracované pre zámer „Automotive Nitra Project – Fáza 2“ v apríli 2016.

Z hľadiska imisného zaťaženia vyplýva, že lokalita Šindolka nebude zasiahnutá nadlimitnými koncentráciami znečisťujúcich látok či už zo zdrojov znečisťovania v rámci technológie a energetiky a ani z cestnej dopravy, ktorá súvisí s navrhovanou činnosťou. Uvedené konštatovanie je prezentované v grafických obrázkoch prílohy č. 3 zámeru z apríla 2016, resp. správy o hodnotení činnosti. Matematický výpočet koncentrácií znečisťujúcich látok bol vykonaný pre širšie územie, ktoré zasahuje do okrajovej časti mesta Nitra, vrátane lokality Šindolka.

Čo sa týka hlukového zaťaženia, v tejto oblasti je situácii zložitejšia, čo vyplýva z exponovanosti dotknutého územia. Nasvedčuje tomu vyššie uvádzaná súčasná 24-hod. dopravná intenzita. V Posúdení hlukovej záťaže bol vykonaný modelový výpočet plošnej hlukovej záťaže z cestnej dopravy pre súčasný stav, ktorý dokumentuje prekračovanie prípustných hodnôt hluku z cestnej dopravy pozdĺž celej cesty I/64. Do tohto územia spadá aj lokalita Šindolka. Na tomto mieste je potrebné poukázať na skutočnosť, že súčasná kapacita cesty I/64 v danom úseku je na hranici svojej kapacity a bez ohľadu na realizáciu navrhovanej činnosti bude prirodzeným rastom dopravnej intenzity prekročená už v roku 2018. Vzhľadom k tomu, že cesta I/64 má byť využívaná pre osobné vozidlá a autobusy pre navrhovanú činnosť dôjde iba k miernemu zhoršeniu hlukového zaťaženia z titulu zvýšenia intenzity dopravy. K úpravám cesty I/64 by muselo dôjsť bez ohľadu na umiestnenie posudzovanej stavby. S touto alternatívou počítala aj Slovenská správa ciest ako správca cesty ešte pred informáciami o záujme strategického investora o danú lokalitu. Pôvodným zámerom bola úprava cesty I/64 rozšírením 2-pruhovej komunikácie s križovatkovým pripojením lokality Šindolka, na ktoré bolo vydané aj územné rozhodnutie. Platnosť územného rozhodnutia vypršala v decembri 2015. V súčasnosti SSC vykonáva projekčné práce na variantné riešenie úpravy cesty I/64 v danom území, súčasťou ktorého má byť aj preriešenie križovatky v lokalite Šindolka. Celý projekt je v kompetencii SSC a musí prejsť kompletným povolovacím procesom. Z toho vyplýva, že nie je reálne aby finálne riešenie bolo doriešené minimálne do konca procesu posudzovania vplyvov pre navrhovanú činnosť „Automotive Nitra Project – Fáza 2“. Vzhľadom na územnú a procesnú zložitosť v riešení dopravného stavu, v súčasnosti nie je možné uskutočniť riešenie, ktoré by vyhovovalo všetkým dotknutým stranám. V prípade investícií takéhoto rozsahu je predpoklad, že dopravné riešenia sa zavádzajú a realizujú postupne. Do vyriešenia tohto stavu bude potrebné počítať s dočasnými dopravnými problémami v území a aj s negatívnymi javmi sprevádzanými zvýšenou dopravnou intenzitou. Nakoľko v kapacitnom posúdení (príloha č. 5 správy o hodnotení činnosti) dopravné zaťaženie z križovatky Mlynárce bolo vyhodnotené ako vyhovujúce, v rámci dočasného stavu je možné predpokladať prerozdelenie osobnej dopravy aj z tohto smeru.

V prípade vplyvov cesty I/64 na prírodnú rezerváciu Lupka je treba uviesť, že 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 činnosti. Predmetná 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 bude minimálny, resp. dokonca pozitívny, keďže budú zrealizované technické opatrenia pre minimalizáciu negatívnych vplyvov ktoré v súčasnosti na uvedenej komunikácii chýbajú. MŽP SR, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny vo svojom stanovisku k správe o hodnotení činnosti č. 6668/2016-6.3; 46705/2016, zo dňa 12. 08. 2016 závery štúdie nerozporovalo.

4. Okruh pripomienok (pripomienky č. 8, 13)

Chýbajúci komín energetického centra vo vizualizáciách a chýbajúce prílohy P1-P5 v Posúdení hlukového zaťaženia – doplnok.

Pripomienky sa akceptujú čiastočne.

Pripomienka k chýbajúcemu komínu energetického centra vo vizualizáciách je relevantná a podľa vyjadrenia navrhovateľa v zastúpení bude zohľadnená v ďalších stupňoch povoľovania stavby.

Pre potreby informovania dotknutej verejnosti, navrhovateľ zabezpečil prezentáciu predmetných doplnených vizualizácií na verejnom prerokovaní konanom v Lužiankach dňa 28. 07. 2016 o 17⁰⁰ hod. ako aj na verejnom prerokovaní konanom v Nitre dňa 19. 09. 2016 o 16⁰⁰.

V oboch odborných technických správach, v posúdení hlukovej záťaže - doplnok, ako aj v dodatku k imisno-prenosovému posúdeniu stavby bolo uvažované s výškou komína 33 m a posúdenie hlukovej záťaže zároveň v obrázku obsahuje aj pozíciu a vizualizáciu komína. Uvedený zistený nedostatok správy o hodnotení preto neznižuje jej vypovedaciu schopnosť.

Pri zverejňovaní správy, ES-2016-07/071-JLR P3, v dôsledku nezistených technických dôvodov, neboli zverejnené prílohy, ktoré mali byť súčasťou správy. Avšak aj napriek tejto technickej chybe, sú podľa vyjadrenia navrhovateľa v zastúpení v prílohách uvedené iba údaje, ktoré dopĺňajú informácie hlavnej správy (Posúdenie hlukovej záťaže – doplnok).

Opis konkrétneho vystavenia pôsobeniu hluku vo vonkajšom chránenom priestore bol uvedený v hlavnom texte verejne publikovanej správy.

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 podporou 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.

5. Okruh pripomienok (pripomienky č. 14, 13)

Pripomienky a požiadavky ohľadom práva na prístup k informáciám k procesu posudzovania, úplnosti správy o hodnotení činnosti, právo na odpovede a vyjadrenia sa navrhovateľa k jeho pripomienkam zo zaslaných stanovísk, resp. verejných prerokovaní, rešpektovanie jeho práv z pozície účastníka procesu posudzovania a povoľovania navrhovanej činnosti.

Uvedené požiadavky sú plne rešpektované a zohľadnené pri vypracovaní tohto záverečného stanoviska. Navrhovateľ a spracovateľ správy o hodnotení reagovali na pripomienky vznesené v stanoviskách k zámeru v rámci prílohy správy o hodnotení č. 14.

MŽP SR ako príslušný orgán vyzvalo navrhovateľa v zastúpení listom č.4783/2016-1.7/pl, zo dňa 03.10. 2016 o poskytnutie doplňujúcich informácií podľa § 35 ods. 5 zákona. To navrhovateľ v zastúpení splnil a predložil požadované doplňujúce informácie dňa 04. 10. 2016 príslušnému orgánu, kde podáva vyjadrenia k stanoviskám došlým k správe o hodnotení činnosti. Predložené doplňujúce informácie MŽP SR zverejnilo na webovom sídle MŽP SR na adrese: <http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/automotive-nitra-project-faza-2> a známym účastníkov konania listom č. 4783/2016-1.7/pl, zo dňa 10. 10. 2016 upovedomilo o podkladoch rozhodnutia a zároveň im oznámilo, že účastníci konania a zúčastnené osoby majú možnosť, aby sa pred vydaním rozhodnutia mohli vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie. Do spisu je možné nahliadnuť (robiť z neho kópie, odpisy a výpisy) na MŽP SR.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 ods. 1 až 3 zákona o posudzovaní vplyvov na základe zámeru navrhovanej činnosti, stanovísk k zámeru navrhovanej činnosti, určeného rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu, stanovísk k určenému rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu, správy o hodnotení činnosti, stanovísk k správe o hodnotení činnosti, záznamov z verejného prerokovania, odborného posudku, konzultácií a doplňujúcich informácií.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov a expertov. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do tohto záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť.

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie výrobného závodu zameraného na výrobu a montáž automobilov Jaguar Land Rover v lokalite strategického parku Nitra. Súčasťou navrhovanej činnosti sú aj súvisiace činnosti externej infraštruktúry, ktorú bude zabezpečovať spoločnosť MH Invest, s.r.o.

Montážny závod sa bude skladať z niekoľkých integrovaných prevádzok, pričom v každej z nich bude prebiehať kontinuálny proces s využitím montážnej linky: hrubá karoséria (tu sa montuje hlavná karoséria z komponentov dodaných do automobilky), lakovňa a finálna montáž. Tie sú doplnené špecializovanou montážnou halou pre vozidlá vyrábané na zákazku, skúšobnú dráhu, zážitkovú dráhu pre návštevníkov Land Rover a pomocné zariadenia, vrátane kancelárskych a administratívnych budov, energetické centrum, ktoré dodáva energiu a kúrenie pre areál závodu, oblasti na skladovanie materiálov, zariadenie na nakladanie s odpadom a expedičné oblasti pre odosielanie produktov po ceste alebo železnicou.

Navrhované usporiadanie závodu a procesy zodpovedajú aktuálnym montážnym linkám spoločnosti Jaguar Land Rover, ktoré sú prevádzkované v iných miestach v Európe. To zahŕňa postupy na manipuláciu s materiálom, rozloženie montážnych liniek a automobilové výrobné technológie. Jaguar Land Rover zaviedol vo svojich existujúcich závodoch prísne kontroly a postupy environmentálneho manažérstva, ktoré sú v súlade s právnymi predpismi a požiadavkami EÚ a dobrou praxou na ich implementáciu v oblasti minimalizácie odpadov a riadenia a minimalizácie emisií. Spoločnosť plánuje zaviesť podobné postupy aj v navrhovanom závode v Nitre. Závod bude navrhnutý a prevádzkovaný tak, aby spĺňal požiadavky slovenskej legislatívy v oblasti IPKZ vo všetkých relevantných environmentálnych aspektoch.

Realizácia závodu je naplánovaná v dvoch fázach – fáza I. s kapacitou 150 000 vozidiel

ročne s potenciálnym rozšírením vo fáze II. na objem výroby 300 000 vozidiel ročne.

Súčasťou výrobného závodu budú parkovacie plochy s kapacitou 4130 stojísk, nové cestné komunikácie, ktoré zabezpečia pripojenie areálu na nadradenú cestnú infraštruktúru. Opätovne bude vybudovaná 2,2 km dlhá železničná vlečka vedúca pozdĺž uzavretej trate a prepojí závod s existujúcou traťou v Lužiankach. Odovzdanie tejto infraštruktúry je v zodpovednosti MH Invest, s.r.o., resp. ŽSR (Železníc Slovenskej republiky).

Lokalita pre umiestnenie výrobného závodu územne nadväzuje na existujúcu priemyselnú zónu v severnej časti mesta Nitra a zasahuje do katastrálnych území obcí Lužianky, Zbehy, Čakajovce a mesta Nitra, konkrétne do miestnych častí Dražovce, Mlynárce a Zohor.

Plocha pre výstavbu závodu Jaguar Land Rover má výmeru 1 941 800 m². Areál JLR sa bude z hľadiska plôch skladať z:

- plochy približne 350 300 m² zastavaných budovami, ktoré budú tvoriť hlavné výrobné budovy, centrálné budovy a podporné funkcie.
- plochy približne 316 400 m² komunikácií, parkovacích plôch a spevnených plôch, vrátane parkovania hotových vozidiel a skúšobnej dráhy.
- plochy približne 1 275 100 m² tzv. „mäkkých“ terénnych úprav, vrátane všeobecných terénnych úprav, retenčných nádrží (rybníkov) a externej vybavenosti pre zamestnancov.

Výrobný závod bude napojený existujúcimi aj novovybudovanými prístupovými komunikáciami na komunikačný systém priemyselného parku, ktorý je prepojený na verejné komunikácie vedené pozdĺž hraníc pozemku závodu.

Hlavný dôvod situovania navrhovanej činnosti „Automotive Nitra Project – Fáza 2— do predmetného územia je pre investora výhodná poloha, veľkosť plochy v blízkosti krajského mesta a v priestore v blízkosti prevádzok obdobného charakteru s blízkym napojením na rýchlostnú cestu R1 a na železničnú infraštruktúru. Z hľadiska Slovenskej republiky ide o strategickú investíciu, nakoľko prevádzkou nového priemyselného závodu na výrobu automobilov je taktiež vytvorenie 2000 až 4000 pracovných miest v regióne pričom je predpoklad aj zvýšenia sekundárnej zamestnanosti v oblasti subdodávok, služieb a logistiky.

Navrhovaná činnosť výrobného závodu JLR využíva územie, ktoré bolo súčasťou projektu „Automotive Nitra Project“. Uvedený projekt bol posúdený v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov v rámci zisťovacieho konania v roku 2015. Na uvedený zámer bolo vydané právoplatné rozhodnutie Okresným úradom v Nitre č. OU-NR-OSZP3-2015/031851-017- F36, zo dňa 08. 10. 2015. V súčasnosti sa v území realizujú stavebné práce na objektoch, na ktoré bolo vydané právoplatné stavebné povolenie a ktoré boli súčasťou projektu „Automotive Nitra Project“.

Samotné záujmové územie je v súlade s ÚPN mesta Nitra (stanovisko mesta Nitra k správe o hodnotení činnosti č. UHA 6357-1/2016, zo dňa 28. 06. 2016) ako aj ÚPN obcí Lužianky, Zbehy a Čakajovce (ÚPN obce Lužianky, Zmeny a doplnky č. 3, ÚPN obce Zbehy, Zmeny a doplnky č. 3, ÚPN obce Čakajovce, Zmeny a doplnky č. 3).

Pri hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane vplyvov na zdravie obyvateľov dotknutých obcí sa vychádzalo z východiskového stavu, v ktorom sa územie nachádzalo ešte pred zahájením stavebných prác projektu „Automotive Nitra Project“. Vymedzené územie bolo nezastavané, využívané prevažne na poľnohospodársku činnosť, v území sa nachádzali melioračné kanály a ojedinelé krovinné, resp. drevinné porasty. Prepojenie z miestnej časti Dražovce k rieke Nitra bolo zabezpečené poľnými cestami, ktoré boli využívané nielen poľnohospodárskymi strojmi, ale aj miestnymi obyvateľmi. Umiestnenie posudzovanej navrhovanej činnosti do tohto územia preto predstavuje významný zásah čo do rozsahu ako aj dynamiky zmien. Tieto zmeny sa dejú už v súčasnosti a v priebehu jedného roka sa územie významne mení. Na jednej strane predstavuje navrhovaná činnosť z globálneho hľadiska pre Slovenskú republiku významný ekonomický efekt, ktorý má vplyv aj na sociálnu situáciu obyvateľstva a regiónu, na strane druhej predstavuje zhoršenie životných

podmienok obyvateľov, ktorí sú v kontakte s navrhovanou činnosťou či už priamo (predovšetkým západná časť miestnej časti Dražovce), alebo sekundárne vplyvom zvýšenej intenzity dopravy, prevádzkového hluku z výrobného závodu, emisiami a pod. Aktivity podobného rozsahu, ako je výrobný závod JLR, vždy vyvolávajú protichodné názory, pričom pri nich nikdy nie je možné dosiahnuť úplnú spokojnosť všetkých zainteresovaných subjektov. Nezanedbateľným faktorom je skutočnosť, že pre dotknuté sídla predstavuje investícia takého rozsahu významný finančný prínos v oblasti daňových príjmov, resp. iných finančných príspevkov. Napriek tomu však je pri príprave podobných projektov dôležité komunikovať s dotknutými obyvateľmi a brať do úvahy ich názory, nakoľko napriek neodškriepiteľnému prínosu investície pre Slovenskú republiku ako celok, priame negatívne vplyvy sa prejavujú lokálne.

Hlavným dôvodom obáv verejnosti okrem samotného umiestnenia investície na voľnú plochu (medzičasom v súčasnej dobe už zastavanou objektmi z projektu „Automotive Nitra Project“) je rast dopravnej intenzity, vrátane dopravy potenciálnych dodávateľov v strategickom parku Nitra Sever a s tým súvisiaca dopravná záťaž na jestvujúcich komunikáciách, ktorá je nepriaznivá už v súčasnosti. Z toho dôvodu bolo spracované kapacitné posúdenie dotknutej infraštruktúry v areáli strategického parku Nitra Sever, ktorého výsledkom boli návrh riešenia príľahlých jestvujúcich, resp. navrhovaných komunikácií z hľadiska ich dopravnej priepustnosti. Tu sa naráža na problém cesty I/64 od križovatky s cestou R1A po navrhovanú účelovú komunikáciu a zabezpečenie prístupu do lokality Šindolka v k.ú. Zobor. Uvedený úsek v zmysle štúdie kapacitného posúdenia bude potrebné šírko-vo upraviť so zachovaním prístupu k lokalite Šindolka. Podľa dopravnej prognózy uvedená cesta bude pre potreby navrhovanej činnosti slúžiť pre osobnú dopravu a autobusy. Na základe týchto podkladov boli spracované špeciálne prílohy – imisno-prenosové posúdenie a hlukové posúdenie, ktoré počítali aj so zaťažením územia z cestnej dopravy. Problém imisného zaťaženia nie je podľa výsledkov imisného posúdenia dramatický ani pri najnepriaznivejších podmienkach (s výnimkou obdobia výstavby). Avšak nepriaznivejšia je situácia v hlukovom zaťažení, ktoré je nepriaznivé už v súčasnosti, čo dokumentujú jednak merania hluku v dotknutom území, ako aj modelové výpočty plošnej hlukovej záťaže. Z toho dôvodu sú preto navrhované rozsiahle protihlukové opatrenia.

Problémovým bodom je cesta I/64 v správe Slovenskej správy ciest, a preto riešenie úpravy uvedeného úseku cesty je v jej kompetencii, čo komplikuje konečné dopravné riešenie. Z časového a vecného hľadiska to predstavuje samostatný projekt, ktorý bude podliehať kompletnému povoľovaciemu procesu, čo v súvislosti s navrhovanou činnosťou nie je možné časovo skoordinať. Práve tento faktor sa často uvádza v stanoviskách dotknutej verejnosti, čo je do určitej miery pochopiteľné. Do vyriešenia tohto problému je možné očakávať určité problémy s dopravou, tie by sa však zvyšovali aj bez realizácie navrhovanej činnosti, a to prirodzeným rastom intenzity dopravy.

Pred predložením žiadosti o stavebné povolenie bude potrebné spracovať návrh dopravného riešenia napojenia mestskej časti Zobor, v lokalite Šindolka - Prvosienková, Dražovská ul. na cestu I/64. Následný návrh dopravného napojenia musí vychádzať z aktuálnej dopravno-inžinierskej štúdie a musí byť zosúladený so zámermi Slovenskej správy ciest a odsúhlasený s mestom Nitra.

MŽP SR ako príslušný orgán súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti „**Automotive Nitra Project – Fáza 2**“ z dôvodu, že všetky predpokladané negatívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, ktoré bolo možné identifikovať v priebehu procesu posudzovania vplyvov, je pri dôslednom uplatňovaní opatrení a podmienok stanovených v časti VI.3. a VI.4. tohto záverečného stanoviska možné zmierniť, kompenzovať, prípadne až eliminovať. Situáciu v doprave bude len veľmi ťažké predikovať v plnom rozsahu a je možné predpokladať, že lokálne (časovo i miestne) dôjde k zhoršeniu situácie. Z tohto dôvodu preto

bude najdôležitejšia pre rozvoj územia súčinnosť navrhovateľa, SSC a mesta Nitra. Výsledkom ich spolupráce by malo byť vytvorenie všeobecne akceptovateľného riešenia dopravného systému v dotknutom území.

Doručené písomné stanoviská, napriek mnohým vzneseným výhradám, nepreukázali také skutočnosti, ktoré by znamenali spoločensky neprijateľné riziko poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia, vrátane zdravia, prípadne by znemožňovali realizáciu navrhovanej činnosti z titulu nesúladu navrhovanej činnosti s platnou legislatívou Slovenskej republiky a EÚ.

Opodstatnené pripomienky a požiadavky boli akceptované a premietnuté do kapitoly VI. 3. a VI.4. tohto záverečného stanoviska. Realizáciou uvedených opatrení je možné zmierniť, kompenzovať, prípadne až eliminovať prevažnú časť identifikovaných negatívnych vplyvov vyplývajúcich z realizácie navrhovanej činnosti. Avšak neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie s ohľadom na vznesené pripomienky a požiadavky je potrebné vyriešiť v ďalšom procese prípravy stavby pred jej povolením. Konečné podmienky výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti budú určené v konaniach o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou.

Zo strany dotknutých obcí, dotknutých orgánov, rezortných orgánov a povoľujúcich orgánov, ako aj dotknutého samosprávneho kraja boli vyslovené v absolútnej väčšine súhlasné stanoviská, niektoré s požiadavkami na doplnenie údajov a opatrení, ktoré sú premietnuté do návrhu opatrení v časti VI.3., resp. VI.4. tohto záverečného stanoviska.

Taktiež v stanoviskách dotknutej verejnosti boli vyjadrené niektoré podnetné pripomienky a požiadavky. MŽP SR ich všetky dôsledne analyzovalo, pričom spôsob ich akceptovania, resp. neakceptovania je uvedený v časti VI.5 tohto záverečného stanoviska. Relevantné pripomienky a požiadavky boli premietnuté v časti VI.3., resp. VI.4. tohto záverečného stanoviska.

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Mgr. Peter Lukáč

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

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 04. 11. 2016

IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona o posudzovaní vplyvov verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní. Platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a spĺňajúca požiadavky ustanovené v tomto zákone má záujem na takom konaní. Mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia je podľa § 3 písm. t) zákona o posudzovaní vplyvov občianske združenie, neinvestičný fond, nezisková organizácia poskytujúca verejnoprospešné služby okrem tej, ktorú založil štát, alebo nadácia založená na účel tvorby alebo ochrany životného prostredia alebo zachovania prírodných hodnôt.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona o posudzovaní vplyvov a následne postavenie účastníka v povoloťovacom konaní k navrhovanej činnosti alebo jej zmene, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov, tzn. prejaví záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa § 30 ods. 6 zákona o posudzovaní vplyvov, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov, odôvodneného písomného stanoviska k oznámeniu o zmene podľa § 29 ods. 9 zákona o posudzovaní vplyvov, alebo § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z osobitného predpisu. Právo dotknutej verejnosti na priaznivé životné prostredie, ktorá prejavila záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene postupom podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, môže byť povolením navrhovanej činnosti alebo jej zmeny alebo následnou realizáciou navrhovanej činnosti alebo jej zmeny priamo dotknuté.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti „**Automotive Nitra Project – Fáza 2**“ podľa zákona o posudzovaní vplyvov sa zainteresovali:

1. Občania mesta Nitra v zastúpení:
 - Ing. Juraj Matejka, Pri Dobrotke 7, 949 01 Nitra
 - Pavel Varga, Janskeho 4, 949 01 Nitra
 - Pavol Cíváň, Pri Dobrotke 11, 949 01 Nitra
2. Združenie domových samospráv, P.O. Box 218, 850 00 Bratislava
3. Roman Cerulík, Štefánikova 59, 949 01 Nitra

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

1. Údaj, či je záverečné stanovisko konečným rozhodnutím alebo či sa proti nemu možno odvolať

Záverečné stanovisko je podľa § 37 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoloťovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti, podať návrh na začatie povoloťovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov právo podať rozklad proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

Za deň doručenia rozhodnutia sa pri podaní takéhoto rozkladu považuje pätnásty deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní alebo záverečného stanoviska príslušným orgánom.

2. V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie

Rozklad proti tomuto rozhodnutiu je možné podať podľa § 61 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky v lehote **do 15 dní** odo dňa oznámenia dorúčením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásty deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v povinnom hodnotení podľa § 37 zákona o posudzovaní vplyvov.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom

Toto záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú.