



## MESTO NITRA

### Materiál na rokovanie Mestskej zastupiteľstva v Nitre

<b>Predkladateľ:</b>	Marek Hattas, primátor mesta Nitry
<b>Číslo materiálu:</b>	937/2021
<b>Názov materiálu:</b>	<b>Informatívna správa k návrhu vedenia rýchlostnej cesty R8 cez „zastavané“ územie mesta Nitra</b>
<b>Spracovateľ:</b>	Ing. Matúš Maruniak dočasne poverený výkonom funkcie vedúceho odboru dopravy
<b>Napísal:</b>	Ing. Matúš Maruniak dočasne poverený výkonom funkcie vedúceho odboru dopravy
<b>Prizvať:</b>	-
<b>Dátum rokovania MZ:</b>	09.09.2021
<b>Dátum vyhotovenia:</b>	25.8.2020

<b>Návrh na uznesenie:</b>	„na osobitnej strane“
----------------------------	-----------------------

<b>Podpis predkladateľa:</b>	
------------------------------	--

## **Návrh na uznesenie**

Mestské zastupiteľstvo v Nitre

### ***prerokovalo***

informatívnu správu k návrhu vedenia rýchlostnej cesty R8 cez „zastavané“ územie mesta Nitra

### ***nesúhlasí***

s návrhom vedenia diaľnice (rýchlostnej cesty) R8 cez zastavané územie mesta Nitra „Šindolka“ z dôvodu nesúlady so schváleným Územným plánom mesta Nitra a nesúlady so schváleným strategickým dokumentom Plánom udržateľnej mobility mesta Nitra

## Dôvodová správa

Dňa 2.9.2020 bolo Národnou diaľničnou spoločnosťou a jej spracovateľom iniciované prvé pracovné stretnutie, na ktorom bola prítomným prvýkrát predstavená štúdia realizovateľnosti „Rýchlostná cesta R8 Nitra – križovatka R2“. Štúdia obsahovala návrh trasovania rýchlostnej cesty R8 v siedmych navrhnutých variantoch (A-H) z ktorých varianty A – E boli ukončené do križovatky R1, Nitra – Západ a nové varianty (G,H) boli ukončené prakticky na ceste R1a v severnej oblasti Nitry v oblasti „Šindolka“. Cieľom štúdie bolo navrhnúť technicky, ekonomicky a environmentálne najvýhodnejšie riešenie trasy rýchlostnej cesty R8 v úseku Nitra – Bánovce nad Bebravou, resp. Hradište.

Už v rámci prvého rokovania boli zástupcovia Odboru dopravy a Útvaru hlavného architekta explicitne proti smerovaniu rýchlostnej cesty podľa navrhovaných variantov G a H, s odôvodnením ktoré uvádzame v obsahu predmetnej dôvodovej správy.

Následne bolo dňa 08.10.2020 zvolané ďalšie pracovné stretnutie za účasti všetkých dotknutých obcí, pri ktorom boli opäť definované riešené varianty i s predstavením všetkých vykonaných prác na projekte. A to ako z hľadiska obsiahnutých podkladových štúdií, tak aj samotných projektových prác, dopravného modelu, prieskumov ale i spracovaných variantov.

Prítomní boli zoznámení s trasovaním a vyhodnotením jednotlivých variantov s ohľadom na dopravný model, dopadov na životné prostredie, ale hlavne s ohľadom na analýzu nákladov a prínosov. Predstavené boli i pracovné verzie vyhodnotenia jednotlivých variantov projektu z pohľadu spracovateľov, ktoré budú po prerokovaní ďalej spresnené na základe odborných pripomienok NDS, MDV SR a MF SR ako aj s prihliadnutím na relevantné stanoviská obcí, miest a samosprávnych krajov. Použité boli výsledky CBA, DETR a rizikové analýzy. (vid' príloha č.1: *Vizualizácia variantov R8 a Tabuľka prehľadu parametrov všetkých variantov*)

K ďalšiemu sledovaniu bol z hľadiska výsledkov CBA ako aj kapacitného posúdenia spracovateľom odporúčaný variant G, ktorého trasa začína v križovatke rýchlostnej cesty R1a a cesty I/64 a je ukončená v novonavrhovanej mimoúrovňovej križovatke na rýchlostnej ceste R2 pri meste Bánovce nad Bebravou. Rýchlostná cesta v tomto variante je navrhnutá v kategórii R 24,5/120. Pri uvedenom variante spracovateľ uvádza najrýchlejšiu návratnosť investície.

V rámci tohto ďalšieho pracovného stretnutia bol vyjadrený opätovný nesúhlas zástupcov Mesta Nitra s predstavenými variantmi G a H, ktoré sú z hľadiska územného plánu a dopravnej koncepcie mesta neakceptovateľné a to z nasledujúcich dôvodnou:

- nesúlad so schváleným Územným plánom mesta Nitra,
- nesúlad so schváleným strategickým dokumentom Plánom udržateľnej mobility pre mesto Nitra.
- výstavba predmetnej rýchlostnej cesty R8 s vyústením prakticky na R1a v lokalite „Šindolka“ prinesie zjavné negatívne dopady na široké územie mesta Nitra. Daný zámer privedie tak nákladnú, a teda predovšetkým individuálnu automobilovú dopravu na komunikáciu R1a, čím dôjde k výraznému zvýšeniu intenzity dopravy v intraviláne mesta, čo bude mať za následok:
  - zvýšenie intenzity dopravy už na základe dopravno-inžinierskeho posúdenia z roku 2021 v súčasnosti dopravno-kapacitne nevyhovujúcich križovatkách (okružná križovatka pod Zoborom),
  - zvýšenie hlučnosti už v súčasnosti výraznej hlukovej záťaži (v PUM 1. opatrenie eliminácia hlukovej záťaže presne situované v dotknutej lokalite),
  - zvýšenie emisií a imisií,
  - zníženie životnosti ciest a ich zvýšená údržba,
  - zníženie kvality životného prostredia,

- v podmienkach prevádzky je uvedené, že v trase na ceste R8 (aj v úseku uvažovaného prietahu mestom) nie je možné umiestniť zastávky MHD a ani premávku MHD, pričom neexistuje žiadna alternatíva obsluhy rozvojového územia,
- cesta R8 môže byť spoplatnenou trasou, čo je výrazné obmedzenie pre možnosť vedenia vnútromestskej dopravy,
- v úseku prietahu R8 mestom (ktorý je ako že už hotový) – jeho zastavaným územím a územím určeným na zastavanie nie sú posúdené vplyvy na prostredie z hľadiska dopadov z dopravného hluku a dopravných emisií čo v zásade podstatne ovplyvní a obmedzí (je predpoklad, že aj zmari) rozvojové zámery v území v súlade s ÚPNO mesta Nitra,
- v úseku prietahu R8 mestom (ktorý je ako že už hotový) – jeho zastavaným územím a územím určeným na zastavanie bude obmedzenie rozvoja vymedzením ochranného pásma v šírke 100 m a pri výnimke min. 50 m – v tomto pásme nebude môcť byť umiestnená žiadna obytná zástavba a s obmedzením zástavba vybavenosti,
- v úseku prietahu R8 mestom (ktorý je ako že už hotový) – jeho zastavaným územím a územím určeným na zastavanie pre elimináciu šírenia dopravného hluku sa predpokladá možnosť budovania protihlukových stien – vytváranie priestorových a optických bariér v zastavanom území je negatívom pre tvorbu a formovanie mestského a obytného prostredia.

Z nasledovných dôvodov neodporúčame riešiť trasu rýchlostnej cesty R8 podľa variantov G a H, teda do územia „Šindolka“ ale je nutné dodržať platnú územnoplánovacia dokumentáciu mesta Nitra ako aj strategický dokument Plán udržateľnej mobility pre mesto Nitra a situovať ukončenie cesty na križovatku R1, Nitra-Západ (varianty A-E).