

### 3.6. HOSPODÁRENIE S ODPADOM

Pri riešení problematiky zneškodňovania komunálnych odpadov z územia mesta sa vychádzalo z cieľov "Okresnej a Obvodnej koncepcie odpadového hospodárstva" ako i spracovaného "Programu odpadového hospodárstva mesta Zlaté Moravce", Projektu separovaného zberu odpadu pre mesto Zl.M. (TEEP Bratislava 1995) a schváleného "Zámeru pre skládku TKO Zlaté Moravce"

Riešenie odpadového hospodárstva v rámci ÚPN-SÚ z roku 1986 uvažuje s využitím a dobudovaním skládky TKO v lokalite Žitavany v priestore bývalej ťažby kameňa. Stavba je zaradená do záväznej časti ÚPN-SÚ a má charakter verejnoprospešnej stavby, nebola však realizovaná.

ÚPN SÚ navrhuje :

Aplikovať "Opatrenia riešenia odpadového hospodárstva", ktoré si dávajú za cieľ:

- obmedzenie vzniku odpadov
- zaviesť kompostovanie
- zvyšovanie využívania odpadov (druhotných surovín)
- realizovať projekt separovaného zberu odpadov a kompostovanie biologického odpadu.
- ÚPN SÚ 99 navrhuje dobudovanie skládky TKO-III.stav.tr. - za kalváriou, ktorá sa t.č. využíva a od 29.3.1994 má súhlas na prevádzkovanie do 31.12.1999. Daná lokalita sa nachádza v severozápadnej časti mesta v terénnej rovine a má rozlohu cca 15 ha, z ktorých 1.etapa zaberá cca 2 ha. Kapacita skládky 1 096 tis.m<sup>3</sup>. Vychádzajúc z množstva uložených odpadov v roku 1995 (15 227 t), navrhovaná kapacita novobudovanej kazety pre skládkovanie TKO pre 5-ročné obdobie v rámci I.etapy je 75 000 t odpadu. Zahájenie prevádzky v r.1999, predpokladaná kapacita skládky ja doba prevádzkovania 20-30 rokov.
- previesť likvidáciu a sanáciu všetkých divokých skládok v meste ako i príľahlých obciach.
- nebezpečný odpad z Calexu a nemocnice likvidovať na základe zmluvných vzťahov v spalovniach najbližších miest (t.č.zabezpečuje FI Vaste recycling so sídlom v Calexe).

## **4. NÁVRH DOPRAVY A TECHNICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY**

### **4.1. DOPRAVA a dopravné zariadenia**

Návrh dopravného riešenia SÚP Zlaté Moravce naväzuje na rozbor súčasného stavu dopravy. Dopravné riešenie rešpektuje prírodné podmienky, zaužívané a neodstrániteľné prekážky resp. trasy, pričom sa navrhuje kategorizovaná dopravná kostra, ktorá umožňuje vytvoriť homogénnejší celok kompaktnej mestskej zástavby.

Vo vzťahu k vnútornej organizácii sídelného útvaru SÚ Zlaté Moravce rozdeľujeme na nasledovné obvody :

1. Zlaté Moravce – STRED
2. Sídlisko 1. Mája a Zlatnianska
3. Sídlisko pri Žitave + IBV Ďateliniská
4. Priemysel Západ
5. Priemysel Sever
6. IBV Východ – Horné Mesto
7. IBV Juh
8. Chyzerovce
9. Vinohrady Západ
10. Vinohrady Sever
11. Žitavany
12. Prílepy

#### **4.1.1. Širšie dopravné vzťahy**

Širšie dopravné vzťahy sú podmienené dopravnými väzbami na sídelnú štruktúru Slovenska. Základnými druhmi dopravy sú doprava cestná a železničná. Hlavné dopravné trasy sú orientované v smere západ – východ. Vlastná dopravná poloha riešeného územia sa nachádza v dotyku s celoštátnym dopravným koridorom, a to Bratislava – Nitra – Zvolen – Banská Bystrica. V riešení dopravy je preto potrebné organizovať rozvoj dopravného systému tak, aby sa zabezpečilo rýchle prepojenie riešeného územia na dopravný koridor.

##### **a/ Cestná doprava**

Najdôležitejšou cestnou trasou je cesta I. triedy I/65. Na severovýchod zabezpečuje cesta I/65 prepojenie na Žiar nad Hronom, Zvolen a Banskú Bystricu. Na západ je to prepojenie na Nitru, ktoré je ďalej spojením s Trnavou a Bratislavou.

Pripojenie na túto trasu je zabezpečované najmä cestou II. triedy 11/511, ktorá je ďalej spojením Zlatých Moraviec s cestou I/64 a umožňuje na juhu spojenie v smere na Komárno (s väzbami na Maďarsko). Na severe táto cesta prepája riešené územie s Prievidzou a následne s Martinom a Žilinou.



Doplňujúcimi prepojeniami v cestnej doprave sú prepojenia cesty III. triedy III/5118 na Žitavany, III/5119 na cestu I/65, III/51110 na Čierne Kľačany, III/06433 na Nitru, III/06441 na Hošťovce.

#### b/ Železničná doprava

Najdôležitejšou železničnou traťou v riešenom území je trať č. 141 Leopoldov – Kozárovce uvažované ako celoštátna trať. Trať č. 151 Úľany nad Žitavou – Zlaté Moravce – Topoľčianky je uvažovaná ako regionálna trať.

Dopravné riešenie v nadregionálnych reláciách v železničnej doprave zahŕňa

- elektrifikáciu a technickú modernizáciu trate 141 Leopoldov - Kozárovce
- umiestnenie VRT podľa záverov štúdie „Optimálny systém vedenia vysoko rýchlostných tratí na území SR“ (pre riešené územie to obsahuje vyjadrenie požiadavky územnej rezervy a oddeľovacích účinkov líniových stavieb VRT).

#### c/ Letecká doprava

Letecká doprava s verejnou prepravou osôb sa na riešenom území nenachádza, najbližšie letisko je v Piešťanoch, resp. v Bratislave. Pre služby aerotaxi, športové účely a prípadne pre poľnohospodárstvo sa dajú využívať letiská v Nitre Janíkovciach, Leviciach a v Nových Zámkoch.

#### d/ Integrovaný systém hromadnej dopravy

Integrovaný systém hromadnej dopravy zabezpečuje organizáciu a prepojenie hlavných zložiek hromadnej cestnej a železničnej dopravy v hlavných smeroch pohybu cestujúcich, ktorými pre riešené územie sú

- cesty do hlavného mesta Bratislavy
- cesty do krajského mesta Nitry
- cesty do jednotlivých okresných miest

Zabezpečenie spojenia do Bratislavy je uvažované prevažne autobusovou dopravou.

### 4.1.2. Prepravné vzťahy

Prepravné vzťahy sú orientované najmä na Bratislavu s najväčšou záťažou na cestnú dopravu. Odhad vývoja motorizácie je v súčasnej dobe veľmi ťažký, najmä vzhľadom na nedostatok podkladov pre analýzu rozvoja dopravy. Možno predpokladať nárast stupňa automobilizácie do hodnoty 1:3,5 so zvýšením hybnosti obyvateľstva v individuálnej automobilovej doprave voči cestnej hromadnej doprave. Rozvoj hybnosti v železničnej doprave je podmienený rozvojom železničnej dopravy.

Vývoj zaťaženia cestnej siete na vybraných úsekoch

| Cesta  | sčítací úsek | zaťaženie<br>r. 1995 | zaťaženie<br>r. 2005 | zaťaženie<br>r. 2015 |
|--------|--------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| I/65   | 80370        | 9014                 | 15413                | 20912                |
|        | 80380        | 10164                | 17380                | 23580                |
|        | 80390        | 8592                 | 14692                | 19930                |
| II/511 | 82430        | 3202                 | 4163                 | 5507                 |



### **4.1.3. Cestná doprava**

Základom cestnej dopravy v sídelnom útvare Zlaté Moravce je cesta I/65 v smere západ – východ a cesta II/511 v smere sever – juh.

#### **A. Cesta I. triedy I/65**

Vzhľadom na vysoké zaťaženie a silný tranzitný charakter dopravy je navrhovaná nová trasa I/65 podľa štúdie Dopravoprojektu. Podľa tejto štúdie sú navrhnuté v riešenom území dve alternatívy novej trasy, a to

**a/ modrá alternatíva :** približne v pôvodnej trase so smerovými a výškovými korekciami na návrhovú rýchlosť  $V_n=100-80$  km/hod

**b/ červená alternatíva :** trasa je vedená južne od súčasnej cesty, na ktorú sa pri Čaradiciach napája

Výhľadovo sa uvažuje s kategóriou R22,2/100 s prípadnou možnosťou postupného vybudovania.

Z pohľadu nového trasovania cesty I/65 je pre mesto dôležité, akým spôsobom bude na tieto trasy z hľadiska cestnej dopravy napojené. Predpokladá sa odlišný spôsob napojenia v závislosti od toho, ktorá z týchto dvoch alternatív bude vybraná.

#### **Dopravné napojenie mesta na cestu I/65 pri výbere modrej alternatívy :**

- Cesta II/511 : navrhuje sa pripojenie mimoúrovňovým križovaním trubkovitou križovatkou
- Cesta III/5110 : navrhuje sa pripojenie mimoúrovňovým križovaním osmičkovitou križovatkou
- Cesta III/5119 : v rámci štúdie sa neuvažuje s pripojením tejto cesty na cestu I/65
  - Miestna komunikácia Palárikova ulica : v rámci štúdie sa neuvažuje s pripojením tejto cesty na cestu I/65

#### **Dopravné napojenie mesta na cestu I/65 pri výbere červenej alternatívy :**

- červená alternatíva rieši trasu cesty medzi Tesárskymi Mlyňanmi a Olichovom v novej trase. Pôvodná cesta I/65 tým stratí svoj pôvodný význam a stane sa cestou III. triedy.
- pripojenia cesty I/51110, III/5119 na pôvodnú trasu cesty I/65 zostanú úrovňové
- pripojenie pôvodnej trasy cesty I/65 na novú trasu cesty I/65 je v štúdii riešené mimoúrovňovým križovaním osmičkovitou križovatkou.

#### **B. Návrh komunikačnej siete SÚ Zlaté Moravce**

Základom komunikačnej kostry je cesta II. triedy II/511 a pomerne hustá sieť ciest III. triedy. Z týchto ciest je cesta II/511 zahrnutá do siete základných ciest, cesty III. triedy sú zatriedené do kategórie ostatných ciest. Tento systém je doplnený sieťou obslužných spojovacích miestnych komunikácií.

Križovatky týchto komunikácií sú navrhnuté ako úrovňové a podľa dopravného zaťaženia sa predpokladajú ako svetelne riadené alebo kanalizované.



## **Cesta II. triedy II/511**

Z hľadiska dopravného významu najdôležitejšia cesta, v meste tvorí prieťah sídelným útvarom.

Cesta II/511 je vo výhľade plánovaná v kategórii S 9,5/70. Z hľadiska dopravného zaťaženia nevykazuje táto cesta možnosť prekročenia navrhovanej intenzity s výnimkou úseku Zlaté Moravce – Topoľčianky, kde je potrebné uvažovať so zvýšením šírkového usporiadania odpovedajúceho kategórii S 11,5/70.

a/ V úseku od križovatky s cestou III. triedy III/06433 po križovatku s cestou III. triedy III/5118 je už vybudovaná v kategórii MO 14/70 a tento úsek považujeme v návrhovom období za stabilizovaný.

b/ Úsek cesty II/511 medzi križovatkou Továrenskej ulice s Hviezdoslavovou ulicou a križovatkou Sládkovičovej ulice s ul. 1. Mája prechádza centrálnou mestskou zónou. V návrhovom období uvažujeme s postupným vylúčením motorizovanej dopravy z tejto zóny. Vylúčenie dopravy by sa malo udiť v niekoľkých etapách, a to

- 1. etapa : vyňatie tohto úseku z cesty II. triedy, preradiť tento úsek do miestnych komunikácií a zatriediť do cesty II. triedy terajšiu miestnu komunikáciu 1.Mája. Dopravnými značkami sa vylúči nákladná doprava z Hviezdoslavovej ulice a zo Župnej ulice.
- 2. etapa : zo Župnej ulice a z námestia Andreja Hlinku sa vytvorí pešia zóna a tým sa motorizovaná doprava úplne vylúči z tohto úseku.

c/ Úsek cesty II/511 medzi križovatkou Sládkovičovej ulice s ul. 1. Mája po napojenie na cestu I/65 prechádza cez mestskú časť Chyzerovce. Tento úsek je z hľadiska smerového aj šírkového usporiadania nevyhovujúci, čo považujeme v celom tomto úseku za líniovú závalu. V návrhu ÚPN-SÚ uvažujeme preto s novou trasou cesty od napojenia na cestu I/65 až po križovatku s Továrenskou ulicou. Trasa cesty II/511 sa presúva na druhú stranu vodného toku Žitava za hranicou intravilánu. Prekládka cesty II/511 je vo výhľade plánovaná v kategórii S 9,5/70.

## **Cesty III. triedy**

### **a/ Cesta III/5118**

Zabezpečuje spojenie Zlatých Moraviec s mestskou časťou Žitavany. Cesta križuje železničnú trať Zlaté Moravce – Kozárovce cez nechránené priecestie. Pred aj za priecestím sú na ceste nevyhovujúce smerové pomery.

V rámci návrhu riešenia ÚPN-SÚ navrhujeme vyrovnanie smerových oblúkov a zriadenie nového železničného priecestia. S predbežným súhlasom generálneho riaditeľstva ŽSR navrhujeme úrovňové priecestie vzhľadom na nízky dopravný moment na ceste III/5118.

Výhľadová kategória cesty je S 7,5/70 v extraviláne v zmysle STN 736101 a MO 8/50 v intraviláne v zmysle STN 736110.

### **b/ Cesta III/5119**

Zabezpečuje spojenie mesta s cestou I/65. Služi pre vjazd vozidiel hlavne od smeru z Banskej Bystrice. Križovanie s cestou I/65 sa v koncepte návrhu rieši v závislosti od budúcej trasy cesty I/65 a je podrobne opísané v kapitole „Cesta I/65“. V prípade



vybudovania cesty I/65 podľa „modrej varianty“ cesta nebude napojená priamo na cestu I/65, ale sa prepojí s cestou III/51110 v trase za cintorínom.

Výhľadová kategória cesty je S 7,5/70 v extraviláne v zmysle STN 736101 a MO 8/50 v intraviláne v zmysle STN 736110.

#### **c/ Cesta III/51110**

Zabezpečuje spojenie mesta s cestou I/65 a ďalej s mestskou časťou Prilepy. V ďalšej trase prepája Zlaté Moravce s cestou I/76 a ďalej na Levice.

Križovanie s cestou I/65 sa v koncepte návrhu rieši v závislosti od budúcej trasy cesty I/65 a je podrobne opísané v kapitole „Cesta I/65“.

Vo výhľade sa trasa cesty zachováva, iba v jednom úseku sa navrhuje vyrovnanie nevyhovujúceho smerového oblúka. Za mestskou časťou Prilepy sa mimoúrovňovo križuje s preložkou cesty I/65 „červená alternatíva“. Križovanie je uvažované bez prepojenia týchto ciest. Výhľadová kategória cesty je S 7,5/70 v extraviláne v zmysle STN 736101 a MO 8/50 v intraviláne v zmysle STN 736110.

#### **d/ Cesta III/06433**

Zabezpečuje spojenie Zlatých Moraviec s Nitrou v trase paralelne s cestou I/65. Cesta križuje v intraviláne Zlatých Moraviec železničnú trať Zlaté Moravce-Kozárovce úrovňovým chráneným priecestím. Trasa cesty sa v návrhu SÚP zachováva.

V rámci návrhu riešenia ÚPN-SÚ navrhujeme mimoúrovňové križovanie železničnej trate. Zároveň sa mimoúrovňovo rieši aj križovanie s cestou III/06441.

Výhľadová kategória cesty je S 7,5/70 v extraviláne v zmysle STN 736101 a MO 8/50 v intraviláne v zmysle STN 736110.

#### **e/ Cesta III/06441**

Cesta prepája Zlaté Moravce s Lovcami a Topoľčiankami. V Zlatých Moravciach odbočuje z cesty III/06433 úrovňovým križovaním. V návrhu riešenia ÚPN-SÚ navrhujeme mimoúrovňové križovanie z cestou III/06433 v rámci riešenia mimoúrovňového križovania cesty III/06433 so železničnou traťou. Vo výhľade sa trasa cesty zachováva, iba v jednom úseku sa navrhuje vyrovnanie nevyhovujúceho smerového oblúka.

Výhľadová kategória cesty je S 7,5/70 v extraviláne v zmysle STN 736101 a MO 8/50 v intraviláne v zmysle STN 736110.

### **Miestne komunikácie**

Vzhľadom na pomerne hustú sieť ciest III. triedy miestne komunikácie už len dopĺňajú dopravnú kostru vytvorenú cestou II/511 a cestami III. triedy.

Z hľadiska ich funkčného zaradenia ich zatriedime do ciest obslužných spojovacích C1 a prístupových C2 a C3.

Z jednotlivých miestnych častí Zlatých Moraviec majú najrozvinutejšiu a najkvalitnejšiu komunikačnú sieť MK sídliská Žitava a Zlatnianka kategória MO7/30 zodpovedá ich funkčnému zaradeniu a IBV Juh, kde je väčšina ulíc stavebne upravená v kategóriách MO 7/50 s odvodnením vozovky.



V ostatných miestnych častiach je nová úprava komunikácií sporadická a návrh konceptu ÚPN-SÚ uvažuje s ich dobudovaním na zodpovedajúce kategórie. V návrhu riešenia sa uvažuje s rozšírením siete MK o cesty v novej bytovej zástavbe.

#### Návrh miestnych komunikácií podľa jednotlivých mestských častí :

1. **Stred** : návrh predpokladá v tejto časti úplnú zmenu organizácie dopravy tak, ako je to opísané v príslušných statutiach. Hviezdoslavova ulica a časť Župnej ulice by sa mali pretransformovať z cesty II. triedy na miestne komunikácie. Námestie A. Hlinku je uvažované v návrhu ako pešia. Tieto zámery si vyžadujú zaslepiť MK Mlynská ulica, na ktorej sa nachádza autobusová stanica SAD. Táto bude prístupná iba z ul. 1. Mája. Tento zámer je v súlade s urbanistickou štúdiou CMZ z roku 1995. Takisto v súlade s touto štúdiou sa ulica Sama Chalúpku predĺži až na ulicu 1. Mája. Týmto prepojením sa sprístupnia plánované parkovacie plochy v CMZ, nakoľko tieto už nebudú prístupné z nám. A. Hlinku. Navrhujeme nové prepojenie medzi cestou II/511 a IBV Ďateliniská predĺžením Robotníckej ulice cez rieku Žitavu na Čajkovského ulicu.
2. **Sídliisko 1. Mája a Zlatnianka** : táto mestská časť je dobudovaná, uvažuje sa do budúcnosti hromadná bytová výstavba za terajšími radovými garážami. Túto výstavbu je možné v budúcnosti obsluhovať z ul. 1. Mája. Navrhujeme prepojenie Hviezdoslavovej ul. a 1. Mája v dotyku s nábrežím Žitavy.
3. **Sídliisko pri Žitave + IBV Ďateliniská** : táto mestská časť je z hľadiska umiestnenia MK dobudovaná, potrebné je prebudovať všetky komunikácie na kategórie typu M (mestská úprava).
4. **Priemysel Západ** : táto mestská časť je západne od žel. trate obsluhovaná cestou III. triedy a nevyžaduje doplnenie ďalšími komunikáciami. Územie východne od železničnej trate je z veľkej časti nezastavané a smerným plánom je určené na rozvoj priemyslu. K tomuto účelu navrhujeme doplniť toto územie novou sieťou spojovacích obslužných komunikácií C1. Navrhujeme novú komunikáciu vedľa železničnej trate s napojením na cestu III/06433 vedľa plánovanej čerpacej stanice MOL. Územie pri ceste III/06433 je toho času už zastavané, preto navrhujeme aj druhú variantu napojenia z Priemyselnej ulice vedľa vjazdu do stavební. Z druhej strany sa cesta pripojí na jestvujúcu miestnu komunikáciu pri areáli firmy CALEX. Jestvujúcu miestnu komunikáciu Priemyselná ulica sa predĺži a pripojí sa na navrhovanú obslužnú komunikáciu C1.
5. **Priemysel Sever** : navrhujeme doplniť územie novými obslužnými spojovacími komunikáciami C1. Juhozápadne od areálu firmy CALEX sa navrhuje predĺženie jestvujúcej miestnej komunikácie po železničnú trať a ďalej po cestu III/06433 (viď stať 4. Priemysel Západ). Doplnenie komunikačnej kostry navrhujeme novou obslužnou spojovacou komunikáciou C1 medzi cestou II/511 a cestou III/064. Tým sa prepojí cesta II/511, príp. cesta III/5114 zo smeru od Topoľčianok a Machuliniec na cestu III/06433 a následne na cestu III/06433 na smer do Hosťoviec a do Nítry bez toho, aby sa prechádzalo samotným mestom. Zároveň táto nová komunikácia umožní obsluhu prilehlého územia plánovanej hromadnej bytovej výstavby
6. **IBV Východ-Horné Mesto** : navrhujú sa nové miestne komunikácie obslužné prístupové kategórie MO 7/30 v súvislosti s plánovanou IBV.
7. **IBV JUH** : navrhujú sa nové miestne komunikácie obslužné prístupové kategórie MO 7/30 v súvislosti s plánovanou IBV. Najvýznamnejšia je nové prepojenie medzi ulicou 1. Mája vedľa rieky Žitava až po Družstevnú ulicu.
8. **Chyzerovce** : navrhujú sa nové miestne komunikácie obslužné prístupové kategórie MO 7/30 v súvislosti s plánovanou IBV. Najvýznamnejšia je nové prepojenie medzi ulicou 1. Mája vedľa rieky Žitava až po Družstevnú ulicu a predĺženie ulice L. Podjavorinskej na Palárikovu ulicu, ktorú je potrebné upraviť tiež na kategóriu MO 8/30.



- 9. Vinohrady Západ :** plánuje sa výstavba IBV. V súvislosti s touto výstavbou sa navrhujú nové obslužné prístupové komunikácie C3.
- 10. Vinohrady Sever :** v tejto časti sa neplánuje výstavba, z hľadiska miestnych komunikácií sa uvažuje so sprístupnením areálu „Kalvária“.
- 11. Žitavany :** plánuje sa výstavba IBV. V súvislosti s touto výstavbou sa navrhujú nové obslužné prístupové komunikácie C3. Nevyhovujúca je križovatka ulíc Kňazická-Opatovecká, túto je potrebné priestorovo upraviť. Z hľadiska dopravnej obsluhy novej výstavby IBV sa navrhuje prebudovať Žitavskú ulicu na funkčnú úroveň obslužná komunikácia spojovacia C1 kategórie MO 8/30. Na funkčnú úroveň C2 a na kategóriu cesty MOK 8/30 je potrebné prebudovať aj Kamennú ulicu, ktorá vedie k areálu Automotokrosu.
- 12. Prílepy :** v súvislosti s výstavbou IBV sa plánujú nové obslužné komunikácie prístupové C3 kat. MO 7/30.

### Účelové komunikácie

Je to kategória komunikácií, ktoré nie sú obostavané, ktorých účelom nie je priama obsluha objektov, ale sprístupnenie, prepojenie a skrátenie dopravných vzdialeností medzi zastavaným územím a areálmi.

V návrhu ÚPN SÚ sa uvažuje

- a/ s dobudovaním jestvujúcich účelových komunikácií na vyhovujúcu kategóriu a so spevnením doteraz nespevnených ciest
- b/ s vybudovaním novej účelovej komunikácie, zabezpečujúcej prepojenie cesty II/511 s cestou I/65 vo východnej časti sídelného útvaru. Toto prepojenie by umožnilo odklonenie dopravy v smere Banská Bystrica – Topoľčianky – V. Uherce z centra mesta. Šírkové usporiadanie sa navrhuje v kategórii S 7,5/70. Trasa cesty vedie cez nezastavané územie. Dĺžka cesty je 400 m.

### Pešie komunikácie a priestranstvá

#### a/ pešie priestranstvá

Najväčšie priestranstvá pešieho charakteru sa nachádzajú v centre mesta na Námestí A. Hlinku a na Župnej ulici. V meste nie je doteraz vybudovaná pešia zóna, t.j. zóna so zákazom vjazdu motorových vozidiel.

V návrhu riešenia sa uvažuje s postupným prebudovaním námestia A. Hlinku a Župnej ulice na pešiu zónu. Obmedzený prístup sa predpokladá aj na ul. J. Kráľa, ktorá sa bude využívať ako prístupová trasa k záchytným parkoviskám na námestí A. Hlinku. Budovanie pešej zóny sa predpokladá postupne.

- v prvej etape to bude námestie A. Hlinku po Robotnícku ulicu a časť ul. Janka Kráľa po prepojenie na Župnú ulicu
- pre ďalšie rozšírenie pešej zóny je potrebné vytvoriť podmienky pre prístup zásobovacích a pohotovostných vozidiel, navrhujeme predĺžiť ul. Sama Chalúpku po ul. 1. Mája, tým sa môže pešia zóna zväčšiť o Župnú ulicu.
- postupne sa môže pešia zóna rozšíriť o priestory terajšej tržnice až k autobusovej stanici

#### b/ hlavné pešie ťahy

Zmeniť na C 9,5/70

~ 90.000 000. SK

500.000 =

STUŽIA

+EIA = 250.000

+BUR



Hlavné pešie ťahy sú vybudované pozdĺž Župnej ulice, Hviezdoslavovej ulice až po železničnú stanicu. Na túto trasu naväzuje z druhej strany peší ťah po ulici Sládkovičovej ulici po ul. 1. Mája a po Bernolákovej ulici po Robotnícku ulicu. Na týchto trasách sa nachádza väčšina objektov občianskej vybavenosti.

### **Cyklistické trasy**

V súčasnosti nie sú vybudované v SÚ žiadne cyklistické trasy. V návrhu riešenia ÚPN-SÚ sa navrhuje cyklistická trasa na území SÚ popri vodného toku Zlatnianka.

### **Statická doprava**

#### **a/ Parkovacie plochy**

Parkovacie plochy pre zákazníkov, návštevníkov a stránky sú riešené predovšetkým

- parkovacími státiami na námestí A. Hlinku a na Župnej ulici
- parkoviská na ul. J. Kráľa
- parkoviská pri mestskej tržnici
- pri športovom areáli TJ CALEX
- pri obchodnom dome TEKOV
- pri Dome služieb na Duklianskej ulici
- pri výrobnom závode CALEX

V návrhu riešenia ÚPN-SÚ sa uvažuje s preriešením parkovísk na nám. A. Hlinku a na Župnej ulici v rámci prestavby týchto na pešiu zónu. K doplneniu parkovacích miest v centre sa navrhuje nová parkovacia plocha na Robotníckej ulici. Parkovacie plochy menšieho významu sa nachádzajú pri väčšine objektov občianskej vybavenosti.

#### **b/ Odstavné plochy**

Plochy pre odstavenie vozidla sú vybudované v rámci bytovej výstavby (bývalá KBV) pre obyvateľov sídlisk, a to v odstavných pásoch priamo pri komunikáciách, v menšej miere na samostatných plochách.

V ostatných mestských častiach kde je bývanie zväčša v rodinných domoch je odstavenie vozidla riešené individuálne (v garáži ap.).

#### **c/ Radové garáže**

Radové garáže sú sústredené v okrajových častiach sídliska 1, Mája, Zlatnianka a sídliska pri Žitave. V ostatných mestských častiach sa nachádzajú radové garáže iba izolovane. V návrhu sa neuvažuje s územnou rezervou pre ďalšiu sústredenú výstavbu radových garáží.

### **Dopravné zariadenia**

Prudký nárast automobilizmu, najmä individuálnej automobilovej dopravy, ale aj možnosti rozvíjania podnikateľských aktivít vytvoril aj v Zlatých Moravciach podmienky na dobudovanie chýbajúcich zariadení dopravnej infraštruktúry.



### **Čerpacie stanice PH**

V poslednej dobe pribudli k jednej jestvujúcej čerpacej stanici PH dve nové čerpacie stanice PH a tri ČS PH sú v štádiu príprav. Tento počet čerpacích staníc sa javí ako dostatočný pre SÚ, v návrhu ÚPN SÚ sú nové ČS PH vedené pod č. 40, 54 a 97. 87

### **Autoservisy, opravovne, pneuservisy**

V sídelnom útvare sa t.č. nachádzajú dva väčšie a niekoľko menších autoservisov. V rámci konceptu návrhu ÚPN-SÚ je uvažované s územnou rezervou aj pre tento druh prevádzok, ďalšie tieto zariadenia budú závislé od podnikateľských aktivít.

### **Hromadná preprava osôb**

Po novom územnosprávnom rozčlenení Slovenska vznikol v novom okresnom meste samostatný závod SAD Zlaté Moravce.

Hlavná autobusová stanica je umiestnená v centre mesta na Mlynskej ulici. Areál a závodu SAD je umiestnený na Staničnej ulici. Hromadná autobusová doprava je zabezpečená 5 linkami. Rozmiestnenia zastávok je vyznačené v návrhovom výkrese. Predpokladá sa, že izochroma dochádzky na zastávky neprekračuje 5 minút.

V návrhu riešenia ÚPN-SÚ sa neuvažuje s ďalším rozširovaním liniek.

### **4.1.4. Železničná doprava**

Najdôležitejšou železničnou traťou v riešenom území je jednokofajná trať č. 141 Leopoldov – Kozárovce uvažované ako celoštátna trať. Trať č. 151 Úľany nad Žitavou – Zlaté Moravce – Topoľčianky je uvažovaná ako regionálna trať. Podľa vyjadrenia Železnice Slovenskej republiky, generálneho riaditeľstva odbor stratégie sú železničné zariadenia na predmetných tratiach stabilizované, výhľadovo je po roku 2010 uvažované s elektrifikáciou trate Lužianky – Kozárovce systémom 25 kV, 50Hz.

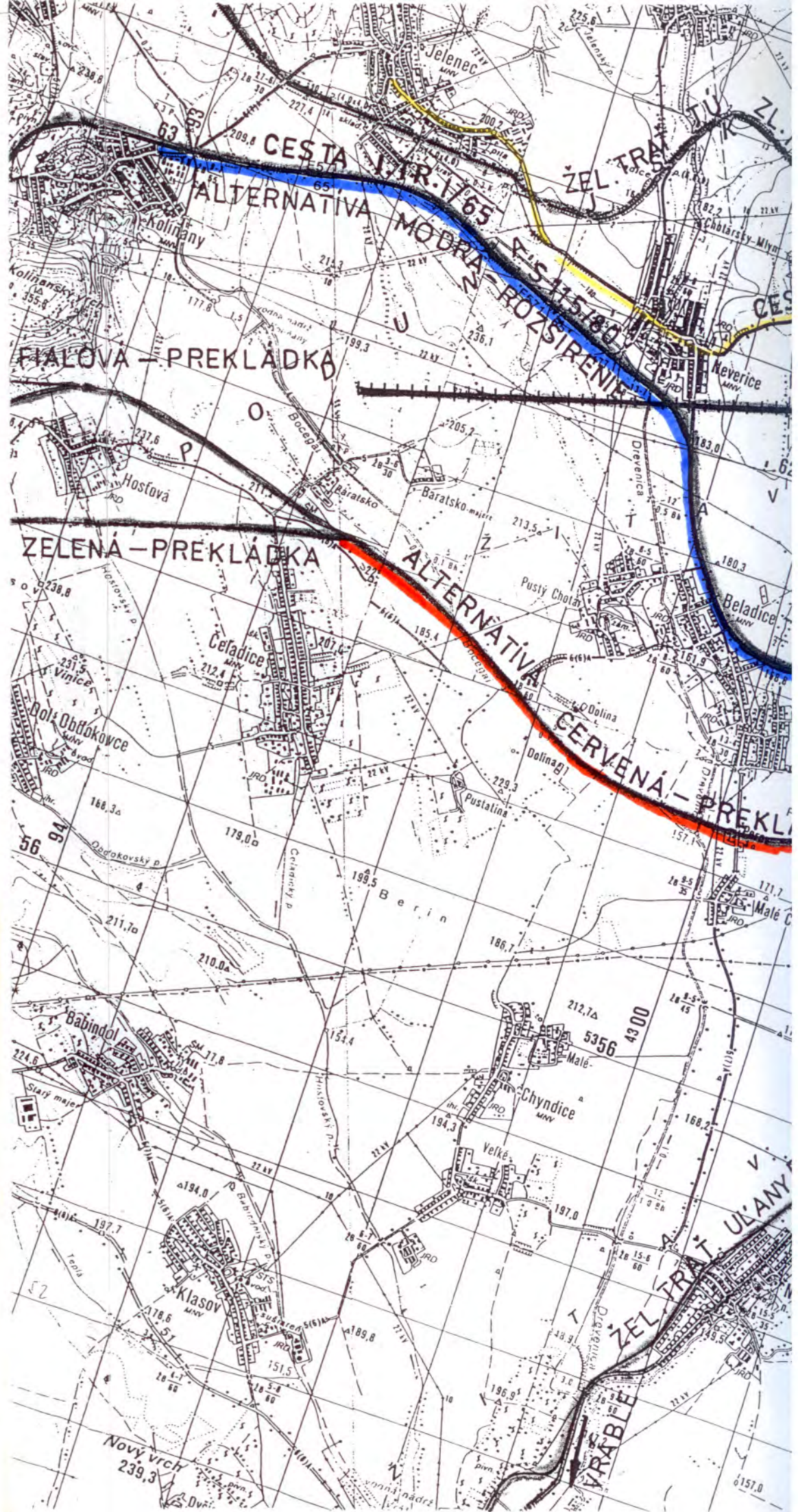
Dopravné riešenie v nadregionálnych reláciách v železničnej doprave zahŕňa

- elektrifikáciu a technickú modernizáciu trate 141 Leopoldov - Kozárovce
- umiestnenie VRT podľa záverov štúdie „Optimálny systém vedenia vysoko rýchlostných tratí na území SR“ (pre riešené územie to obsahuje vyjadrenie požiadavky územnej rezervy a oddeľovacích účinkov líniových stavieb VRT).

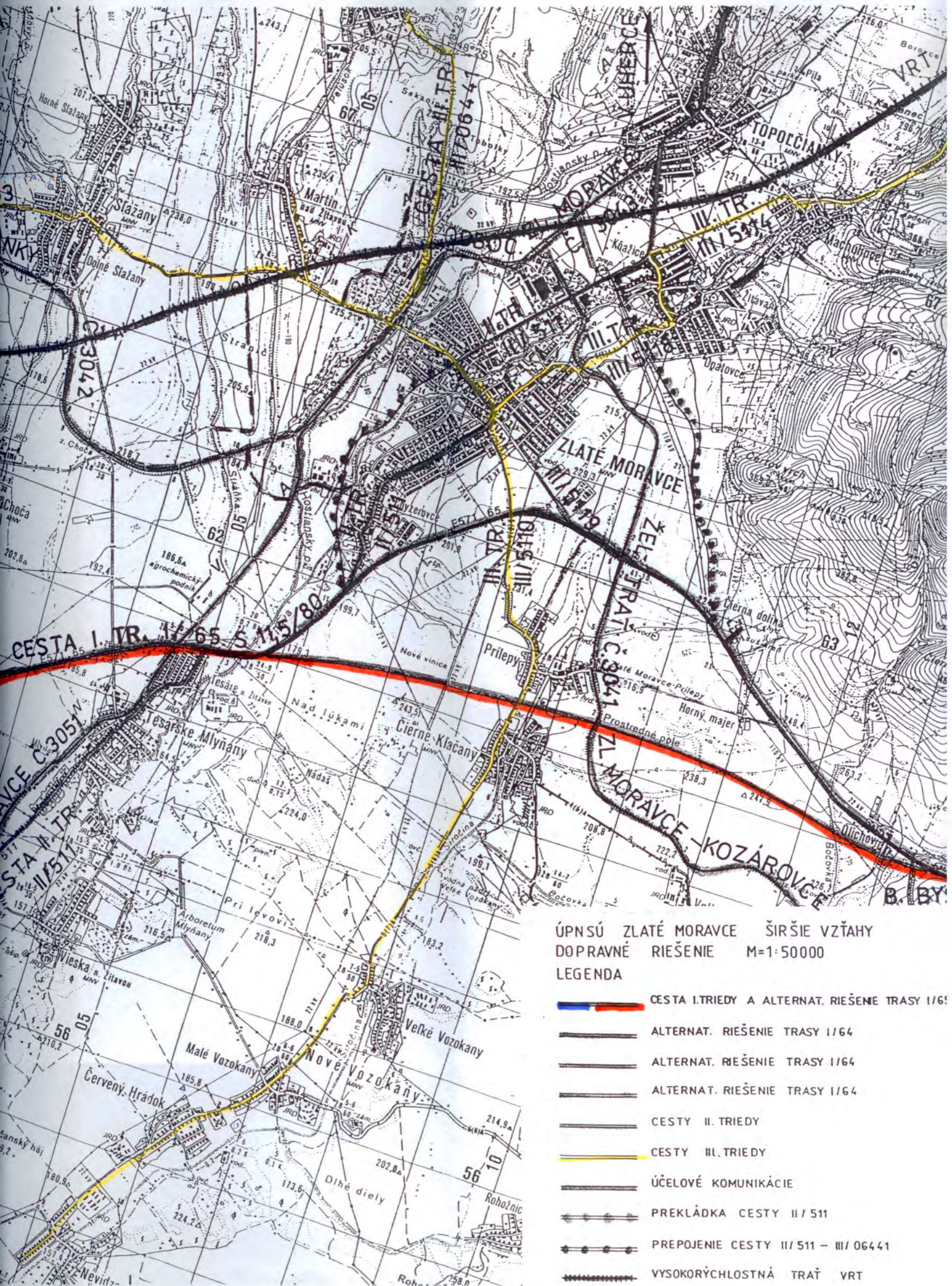














## **4.2. Vodné hospodárstvo**

### **4.2.1. Širšie vzťahy**

#### **Súčasnosť**

##### **Odtokové pomery**

V širšom území SÚ Zlaté Moravce je najväčším tokom a zároveň aj hlavným recipientom, ktorý odvádza povrchové vody z územia SÚ je rieka Žitava. Jej hlavnými prítokmi sú : Širočina, Drevenica, Čerešňový a Hostianský potok. Tok Žitavy je prevažne upravený a čiastočne má vybudované ochranné hrádze. V širšom území toku je vybudovaná hať v Novej Vsi nad Žitavou. Na toku nie sú vybudované vodné nádrže.

##### **Zásobovanie vodou**

Dominantným vodovodným systémom v širšom okolí SÚ je skupinový vodovod Vráble - Zlaté Moravce, ktorý sa podiela na až 98,1 % na zásobovaní okresu Zlaté Moravce a celkovo je na tento SKV napojených 18 710 obyvateľov. V blízkej budúcnosti sa očakáva radikálny rozvoj verejných vodovodov, nakoľko všetky sídla okresu sa nachádzajú v ochrannom pásme Jadrovej elektrárne Mochovce.

##### **Odkanalizovanie a čistenie odpadových vôd**

Okres Zlaté Moravce má nízku úroveň odkanalizovania, keď na verejnú kanalizáciu je napojených len 27,1 % obyvateľov. Sídlo Zl. Moravce má vybudovanú verejnú kanalizáciu s centrálnou ČOV s podielom napojených obyvateľov bývajúcich na území sídla 64,5 %.

#### **Návrh**

**Odtokové pomery** Na úseku úprav tokov širšom okolí SÚ Zlaté Moravce v povodiach hlavných tokov /Žitavy/, kde nie sú usporiadané odtokové pomery realizovať opatrenia na zamedzenie hospodárskych škôd pri veľkých prietokoch /úprava toku Žitavy v úseku Vieska nad Žitavou, Nová Ves nad Žitavou a Slepčany/. Na úseku vodných nádrží sa v rámci okresu plánuje výstavba vodnej nádrže Obyce na Žitave, ktorá je zaradená do územnej ochrany kategórie "C" a Hostie na Hostianskom potoku, ktorá je zaradená do kategórie "E" ako evidovaná. Väčšia pozornosť sa bude venovať malým vodným nádržiam / do 1.0 mil.m3 /, čo v širšom okolí SÚ reprezentuje VN Hostie s celkovým objemom 222 tis.m3 a so zatopenou plochou 11 ha. Uvedenú nádrž bude slúžiť pre závlahy na ploche 100 ha.

##### **Zásobovanie vodou**

V širšom okolí SÚ sa uskutočňuje intenzívna príprava na zabezpečenie výstavby vodovodov v tejto oblasti. Rozmach výstavby vodovodov vyplýva z uznesenia vlády SR, podľa ktorého v obciach nachádzajúcich sa v ochrannom pásma JE treba budovať prívody vody z nezávislého zdroja vody. Preto na rozostavaný prívod vody Nové Zámky - Vráble nadväzuje v súčasnosti už budovaný prívod vody Vráble - Zlaté Moravce. Súvisiace plánované stavby sú :

- prívod vody z ČS Nová Ves nad Žitavou - vodojem Čierne Kľačany
- prepojovacie potrubie vodojem Čierne Kľačany - Zlaté Moravce
- prívod vody Čierne Kľačany - Volkovce
- prívod vody Topoľčianky - Žitava, Topoľčianky - Hostie
- prívod vody Nemčianky, Hostovce, Martin nad Žitavou, Maňkovce, Lovce

##### **Odkanalizovanie a čistenie odpadových vôd**

Dobudovať v SÚ Zlaté Moravce kanalizačnú sieť a tým zvýšiť podiel obyvateľov bývajúcich v domoch pripojených na verejnú kanalizáciu. Podmienkou je však intenzifikácia ČOV, nakoľko jej súčasná kapacita je už poddimenzovaná. Uvedená podmienka umožní aj budovanie kanalizačnej siete v časti Žitavy.