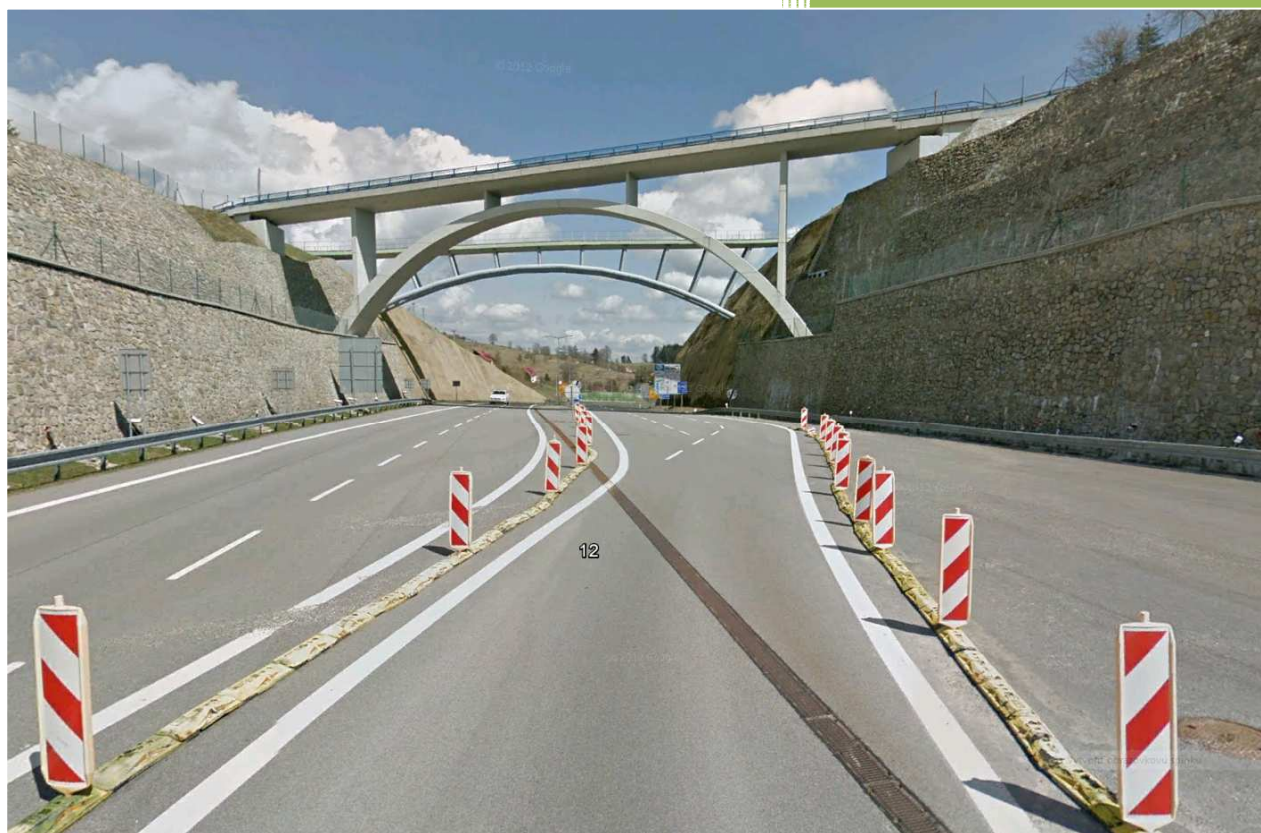


AUTOSTRADA D3 SVRČINOVEC - SKALITÉ - GRANICA SK / PL



ZAWIADOMIENIE ZAINTERESOWANEJ STRONY O PROJEKTOWANYCH DZIAŁANIACH

**Ustalenia w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze
w kontekście transgranicznym**

Zawiadomienie zainteresowanej strony o projektowanych działaniach

Ustalenia w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze w kontekście transgranicznym

I. Dane na temat planowanej działalności

D3 Autostrada i jej część - odcinek Svrčinovec - Skalité - granica państwa Słowacja / Polska jest częścią europejskiego korytarza multimodalnego nr VI : Gdańsk - Grudziądz / Warszawa - Katowice - Skalité - Čadca - Żylina.

Międzynarodowy korytarz transportowy będzie odpowiadać także za międzynarodowy transport tranzytowy w relacji północ - południe z uwzględnieniem Rzeczypospolitej Polskiej. Głównym elementem budowy będzie autostrada D3, która została zaprojektowana jako droga szerokościowa kategorii D 24,5 / 80 oraz na odcinku Skalité - granica SK / PL w kategorii D 26,5 / 100.

Jej funkcją zasadniczą będzie głównie prowadzenie tranzytowego transportu osobowego i transportu w kierunku północ-południe na trasie europejskiego korytarza transportowego, odciążenie istniejącej głównej trasy północ-południe na terenie Słowacji pomiędzy przejściami granicznymi Trstená - Šahy, zmniejszenie obciążenia przejścia granicznego Trstená od transportu towarowego i wykorzystanie potencjału przejścia granicznego Skalité.

Budowa autostrady D3 spowoduje poprawę warunków dla transportu międzynarodowego i krajowego, zwiększenie płynności ruchu, szybkości i bezpieczeństwa, poprawią się także warunki środowiskowe we wsiach Svrčinovec, Skalité oraz Čierne.

Umieszczenie granicznego przyłącza autostrady do sieci dróg szybkiego ruchu w Polsce została uzgodniona na mocy porozumień międzyrządowych Ministerstwa Transportu, Poczty i Telekomunikacji Republiki Słowackiej oraz Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej. Negocjacje miały miejsce w dniach 29 listopada 1995 r., 19 lipca 2001 r. oraz 16 lutego 2007 roku.

I.1 Podsumowanie informacji o przygotowaniach autostrady D3 Svrčinovec - Skalité i D3 Skalité - granica SK / PL

Rok 1995:

Ministerstwo Transportu, Poczty i Telekomunikacji Republiki Słowackiej oraz Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej podpisały w dniu 29 listopada 1995 r. w Bratysławie umowę o określeniu punktów styku planowanej autostrady D3 (D18) po stronie słowackiej i planowanych kierunkowo rozdzielonych trasach po stronie polskiej przy granicy państwowej Słowacja-Polska pomiędzy miejscowościami Skalité i Zwardoň oraz ich przebiegu w obszarze przygranicznym. W art. 2 umowy określono, że "umawiające się Strony ustalają miejsce połączenia dróg, o których mowa w preambule, na granicy państwowej Słowacja-Polska na przełęczy oddalonej o około 50 m. na południowy wschód od przecięcia osi istniejącej drogi z granicą, tj. u zbiegu oznaczeń granicznych 186/6 i 186/5.

Rok 1996:

Zgodnie z pierwotnym planem NDS a.s., budowa półprofilowego odcinka autostrady D3 na odcinku Svrčinovec - Skalité oznaczała rozpoczęcie zerowego etapu prac od budowy badawczej sztolni tunelu Polana. Budowa sztolni została rozpoczęta w 2006 roku na trasie

przyszłej lewej części tunelu Polana, a jej celem było szczegółowe zbadanie technicznych warunków geologicznych dla tunelu Polana. Sztolnia badawcza miała po jej wydrążeniu i modyfikacji konstrukcji służyć jako droga ewakuacyjna w czasie eksploatacji połowy profilu autostrady. W trakcie prac projektowych dla całości trasy autostrady na odcinku Svrčinovec - Skalité postanowiono, że dokumentacja oraz sama budowa będzie przygotowywana w pełnym profilu, co spowodowało, że budowa drogi ewakuacyjnej w lewej części tunelu straciła sens. Prace nad sztolnią badawczą zostały po około 300 m. zatrzymane, a finanse przesunięte zostały do drugiego etapu szczegółowego badania geologicznego dla budowy autostrady (tuneli i mostów). Jeszcze przed rozpoczęciem prac budowlanych przy sztolni badawczej trasa lewej części tunelu została (w zakresie kierunku oraz szczególnie w zakresie wysokości) doprecyzowana (przez projektanta autostrady) tak, aby odpowiadała możliwości utworzenia miejsc wejściowych przed oboma portalami tunelu. W ramach zerowego etapu budowy autostrady wybudowano drogę dojazdową do portalu oraz obiekty z nim związane, które będą służyć także w czasie budowy całego tunelu. Następnie utwardzono powierzchnię dla placu budowy („średnia”) oraz wybudowano wszystkie obiekty zabezpieczające przed wodą górniczą, włączając w to ORL. Wszystkie te obiekty będą również służyć przyszłej budowie i eksploatacji tunelu. Obecnie prace górnicze czasowo zostały wstrzymane, ale nadal tunel objęty jest monitoringiem oraz ciągłym nadzorem. Dostęp do wnętrza odwiertu jest zabezpieczony przez kratę. Regularnie kontrolowana jest ilość i jakość wód kopalnianych, a obiekt jest również regularnie sprawdzany przez ratownictwo górnicze.

Rok 1997:

Przygotowano dokumentację dla pozwolenia na budowę obiektu „Budowa drogi Skalité - granica SK / PL“ (przygotowujący Geoconsult, s.r.o., Bratysława), a następnie przygotowano dokumentację na wykonanie robót (Geoconsult). Później wstrzymano budowę, a następnie ją zabezpieczono.

Rok 1998:

Studium techniczne - Autostrada D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité, odcinek Čadca - Čierne, sporządzone przez: Dopravoprojekt a.s., Bratysława,

Studium techniczne - Autostrada D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité, odcinek Čadca - Skalité, sporządzone przez: Dopravoprojekt a.s., Bratysława,

Rok 1999:

Autostrada D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité, Raport z oddziaływania na środowisko, sporządzony przez: Enviconsult, s.r.o., Żylina,

Autostrada D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité, Dokumentacja dla postanowienia terenowego (DÚR), sporządzona przez: Dopravoprojekt a.s., Bratysława,

Rok 2000:

Ministerstwo Środowiska Przyrodniczego Republiki Słowackiej (MŽP SR), na podstawie sprawozdania z oceny wpływów na środowisko wydało dla planowanej działalności Autostrady D18 na odcinku Kysucké Nové Mesto - Skalité ostateczną decyzję z dnia 3.11.2000 r., w której zalecano do realizacji wariant:

A) w km 0,00 do 16,00 i km 19,00 do 24,50 zgodnie z oceną wariantu zawartą w raporcie z oceny,

B) dla odcinka wariantowego w km 16,00 -19,00 (Čadca) możliwy wybór przyjętego wariantu (czerwony, niebieski i zielony) do negocjacji i uzgodnień między wnioskodawcą a reprezentującymi miasto Čadca, z wnioskiem o finansową rekompensatę i zalecenia eliminacyjne,

C) dla odcinka wariantowego w km 24,50 do 33,43 (Čierne – Skalité) autostrada będzie prowadzona zgodnie z wariantem „X” lub jego akceptowalnej zgodnie z dokumentacją przez miejscowość przyjętej modyfikacji z tym, że w kolejnym etapie dokumentacji projektowej wykonana zostanie bardziej szczegółowa ocena aspektów technicznych i środowiskowych z uwzględnieniem wniosków o odszkodowania finansowe i środków na zalecenia eliminacyjne.

Rok 2001:

Ministerstwo Transportu, Poczty i Telekomunikacji Republiki Słowackiej oraz Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej podpisały w dniu 19 listopada 2001 r. w Bratysławie umowę o zmianie umowy zawartej w Bratysławie w dniu 29 listopada 1995 r. pomiędzy Ministerstwem Transportu, Poczty i Telekomunikacji Republiki Słowackiej oraz Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej o określeniu punktów styku planowanej autostrady D3 (D18) po stronie słowackiej i planowanych kierunkowo rozdzielonych trasach po stronie polskiej przy granicy państwowej Słowacja-Polska pomiędzy miejscowościami Skalité i Zwardoň oraz ich przebiegu w obszarze przygranicznym. W umowie strony zobowiązują się do kontynuowania budowy na odcinku Żylin - Żywiec tak, aby do końca 2005 r. zostały stworzone warunki do przejazdu transportu towarowego, bez ograniczeń przez graniczne przejście drogowe Skalité - Zwardoň.

Rok 2002:

Dokumentacja dla terenowego postanowienia o budowie autostrady D3 Svrčinovec - Skalité została przygotowana w maju 2002 r. (Dopravoprojekt, a.s.). Dokumentacja została przygotowana dla drogi o pełnym profilu autostrady.

Rok 2004:

Decyzja w sprawie lokalizacji autostrady D3 - Svrčinovec – Skalité została wydana w dn. 20.7.2004 przez miejscowość Čierne i uprawomocniła się w dniu 18.10.2004 r.

Rok 2007:

Ministerstwo Transportu, Poczty i Telekomunikacji Republiki Słowackiej oraz Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej podpisały w dniu 16 lutego 2007 r. w Warszawie umowę o zmianie Umowy z dnia 29 Listopada 1995 r. oraz z dnia 19 lipca 2001 roku.

Ministerstwo Transportu, Poczty i Telekomunikacji Republiki Słowackiej oraz Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (zwane dalej stronami umowy), w celu stworzenia warunków dla realizacji przewozów towarowych bez ograniczeń w trasie Żylin - Żywiec przez drogowe przejście graniczne Skalité - Zwardoň, uzgodniły, co następuje:

Strony umowy zobowiązują się zorganizować tak prace budowlane, aby stworzyć warunki dla transportu towarowego, bez ograniczeń przez drogowe przejście graniczne Skalité - Zwardoň w terminach określonych dla danych odcinków. Na odcinku Čadca - Żywiec do końca 2011 r. oraz na odcinku Żylin - Čadca do końca 2014 r."

Dokumentacja dla terenowego postanowienia o budowie autostrady D3 Svrčinovec - Skalité została przygotowana w listopadzie 2007 r. (Alfa 04, S.A.). Dokumentacja została przygotowana dla drogi o pełnym profilu autostrady.

Rok 2009:

Autostrada D3 Skalité - granica SK / PL, Plan zgodnie z ustawą nr 24/2006 został przygotowany przez Geoconsult, s.r.o., Bratysława,

Zawiadomienie o rezygnacji z wykonania raportu z oceny określonego zgodnie z § 32 ust. 1 ustawy, na podstawie analizy zakresu oceny dokonanej w dniu 9.9.2009 r. w Ministerstwie Środowiska Republiki Słowackiej w Bratysławie, pismo nr 6006/2009-3.4/ml z dnia 21.9.2009 r.

Konsultacje społeczne na temat inwestycji „Autostrada D3 Skalité - granica SK / PL” z mieszkańcami, które miały miejsce w Domu Kultury w miejscowości Skalité w dniu 19.10.2009 r. (Protokół z dnia 20.10.2009r.).

Dokumentacja dla postanowienia o budowie autostrady D3 Skalité - granica SK / PL, została przygotowana we wrześniu 2009 r. (GEOCONSULT, s.r.o.). Dokumentacja została przygotowana dla prawego pasa ruchu, który prowadzi obok już zrealizowanego półprofilu od granicy z Polską w kierunku na Svrčinovec.

Rok 2010:

W dniu 29.03.2010 Ministerstwo Środowiska Republiki Słowackiej (MŽP SR), na podstawie informacji o ocenie (zamiarze) do proponowanych prac „Autostrad D3 Skalité - granica SK / PL” wydało ostateczne stanowisko nr 6006/2009-3.4/ml z dnia 22.5.2009 r., w którym zaleca się realizację wariantu projektowanych prac określonych w planie, tj. realizację projektu inwestycyjnego budowy „Autostrady D3 Skalité - granica SK / PL” na odcinku 0,0 km (początek odcinka - granica państwowa SK / PL) do 3,1 km. Projekt zakłada dobudowanie prawego profilu trasy oraz związanych z nim obiektów autostrady D3, który obecnie znajduje się w trakcie budowy półprofilu.

Dokumentacja dla pozwolenia na budowę Autostrady D3 Skalité - granica SK/PL została opracowana w maju 2010 r. (Geoconsult, s.r.o.)

Pozwolenie na budowę autostrady D3 Svrčinovec - Skalité zostało wydane przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Regionalnego w dniu 20.12.2010 r. i uprawomocniło się z dniem 21.1.2011 r.

Rok 2011:

Decyzja w sprawie lokalizacji autostrady D3 Skalité - granica SK / PL, prawy pas ruchu, została wydana przez Wojewódzki Urząd ds. Budownictwa w Żylinie w dniu 26.08.2011 r. i uprawomocniła się w dniu 05.10.2011 r.

Rok 2012:

W dniu 04.06.2012 Krajowy Instytut Ochrony Przyrody (ŠOP SR) w swojej opinii stwierdza: Przedmiotowy projekt nie ma wpływu na obszary chronione ptaków ani na obszary o znaczeniu europejskim. W związku z tym, nie przewiduje się negatywnego wpływu na tego typu obszar, który znajduje się w stosunkowo dużej odległości od proponowanej tras autostrady. W sąsiedztwie planowanej trasy D3 położone są lokalizacje, co do których rozważa się objęcie ich ochroną w przyszłości w formie obszaru Natura 2000, zgodnie z wymogami Komisji Europejskiej. Jednakże ostateczne włączenie tych obszarów do wykazu terenów o znaczeniu europejskim będzie podlegać analizie fachowej oraz dyskusji przez

zainteresowane strony. Na podstawie wskazanych w projekcie środków zabezpieczających wydano z deklarację dla obszaru Natura 2000, w której stwierdza się, że jest mało prawdopodobne, by projekt miał znaczny wpływ na przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000.

I.2 Dane na temat planowanej działalności

- Proponowane działania wymienione są w załączniku I do Konwencji, pkt 7: Budowa autostrad, dróg ekspresowych i dalekobieżnego ruchu kolejowego oraz portów lotniczych z głównym pasem startowym o długości 2 100 m lub dłuższym podlega obowiązkowej ocenie.
- **Rodzaj działań**
Budowa i eksploatacja autostrad, w tym ich obiektów.
- **Sfera planowanej działalności**
Wybudowanie bezpiecznego, pojemnego i szybkiego połączenia drogowego z najwyższym poziomem komfortu, które będzie spełniać wymagania dla międzynarodowego i krajowego transportu drogowego.
- **Zakres planowanych działań**

Odcinek: Autostrada D3 Svrčinovec - Skalité

Podstawowe parametry budowy zgodnie z dokumentacją dla pozwolenia na budowę (DSP):

| | | |
|--------------------------------|---|--------------------------------|
| długość trasy | : | 12, 282 37 km |
| kategoria autostrady | : | D 24,5 / 80 |
| liczba węzłów wielopoziomowych | : | 1 |
| liczba tuneli | : | 2 (tunele Svrčinovec i Polana) |
| liczba mostów | : | 24 |
| liczba MOPów | : | 2 |
| łączna objętość nadwyżki ziemi | : | 1.182.603 m ³ |

Odcinek: Autostrada D3 Skalité - granica SK / PL, prawy pas ruchu

Podstawowe parametry budowy zgodnie z dokumentacją dla pozwolenia na budowę (DSP):

| | | |
|---|---|-------------------------|
| długość trasy | : | 3, 175 km |
| kategoria autostrady | : | D 26,5 / 100 |
| podłączenie do starej drogi | : | 636,82 m |
| liczba korekty dróg nieutwardzonych | : | 6 |
| liczba mostów | : | 4 |
| łączna powierzchnia ekranów akustycznych: | | 4 893,00 m ² |

Opis planowanej działalności

Etap budowy

Budowa odcinka autostrady D3 Svrčinovec - Skalité zaczyna się bezpośrednio przed skrzyżowaniem Svrčinovec, które będzie się łączyć z odcinkiem D3 Čadca (Bukov) - Svrčinovec. Na skrzyżowaniu Svrčinovec autostrada będzie się łączyć z istniejącą siecią drogową - skrzyżowaniem typu I/11, na którym realizowane będzie połączenie dróg we wszystkich kierunkach. Za skrzyżowaniem droga wchodzi do tunelu Svrčinovec o długości

około 435 metrów. Odcinek do następnego tunelu Polana prowadzony jest na stokach doliny Čierňanky na obrzeżach wsi Svrčinovec, Čierne i Skalité, przy czym w katastrze miejscowości Čierne trasa wyniesiona jest częściowo aż na grzbiet masywu Valy. Na całym odcinku autostrada przecina głębokie doliny lokalnych potoków - z ważniejszych są to potok Markov, Čierny, Gorilov, Čadečka i Rieka. W katastrze Skalité do masywu Polana autostrada wprowadzana jest do tunelu Polana o długości około 895 m, a na końcu łączy się z niezakończonym odcinkiem D3 Skalité - granica SK / PL.

Odcinek autostradowy Skalité - granica SK / PL jest obecnie zbudowany w połówkowym profilu kategorii D 26,5 / 100. Na początku odcinka autostrada połączy się z odcinkiem autostrady D3 Svrčinovec - Skalité. Prawy pas ruchu zostanie wybudowany na długości 2,925 m. Końcowy odcinek autostrady D3 jest zrealizowany do granicy z Polską na długości 200 metrów i przekazany do eksploatacji z dniem 16.01.2006 r.

Na podstawie sugerowanych rozwiązań technicznych dla poszczególnych części budowy przewidujemy następujący reżim prac:

- przygotowanie miejsca budowy (wycinanie krzewów i drzew)
- wytyczenie podziemnych sieci inżynierskich i wyznaczenie ich w terenie,
- przeniesienie i modernizacja sieci inżynierskich, które kolidują z projektowanymi częściami budowy,
- usunięcie humusu z pól zajętych na stałe i czasowo,
- realizacja poszczególnych części budowy na podstawie szczegółowego harmonogramu prac przygotowanego przez wykonawcę.

Szczególną uwagę poświęcono projektowi konstrukcji nawierzchni. W szczególności uwaga była skupiona na projekcie nawierzchni autostrady, przy czym wybrano rozwiązania standardowo wykorzystywane i sprawdzone na innych autostradach. Aby ujednolicić stosowaną technologię, podstawowa nawierzchnia autostradowa została zaprojektowana także na dojazdach do skrzyżowania Svrčinovec oraz na przeniesieniu drogi I/11.

Jezdnia będzie miała następującą strukturę:

| | | |
|--|-----------------------------|-------------|
| - dywanik asfaltowy żywiczny średnioziarnisty AKMS | 40 mm | STN 73 6121 |
| - natrysk spajający asfaltowy | PS; A0, 5 kg/m ² | STN 73 6129 |
| - beton asfaltowy bardzo gruby | I ABVH - modyf. 70 mm | STN 73 6121 |
| - natrysk spajający asfaltowy | PS; A0,5 kg/m ² | STN 73 6129 |
| - kruszywo zamykające gruboziarniste | I OKH 80 mm | STN 73 6121 |
| - natrysk spajający asfaltowy | PS; A0,5 kg/m ² | STN 73 6129 |
| - stabilizacja cementem | SC I 200 mm | STN 73 6125 |
| - kruszywo | ziarnowanie 200 mm | STN 73 6126 |

całkowita grubość nawierzchni 590 mm

Etap eksploatacji

Autostrada D3 Svrčinovec - Skalité oraz D3 Skalité - granica SK / PL jest wpisana do sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu Republiki Słowackiej. Jej funkcją zasadniczą będzie przede wszystkim prowadzenie tranzytowego transportu osobowego i ciężarowego w kierunku północ-południe na trasie europejskiego korytarza transportowego, odciążenie istniejącej głównej trasy północ-południe na terenie Słowacji pomiędzy przejściami granicznymi Trstená - Šahy, obniżenie obciążenia przejścia granicznego Trstená od transportu towarowego i wykorzystanie potencjału przejścia granicznego Skalite.

- **Opis celu i uzasadnienie planowanych działań**

D3 Autostrada i jej część - odcinek Svrčinovec - Skalité - granica państwa Słowacja / Polska jest częścią europejskiego korytarza multimodalnego nr VI : Gdańsk - Grudziądz / Warszawa - Katowice - Skalité - Čadca - Žylina.

Międzynarodowy korytarz transportowy będzie odpowiadać także za międzynarodowy transport tranzytowy w relacji północ - południe z uwzględnieniem Rzeczypospolitej Polskiej. Głównym elementem budowy będzie autostrada D3, która została zaprojektowana jako droga kategorii D 24,5 / 80 oraz na odcinku Skalité - granica SK / PL w kategorii D 26,5 / 100.

Jej funkcją zasadniczą będzie przede wszystkim prowadzenie tranzytowego transportu osobowego i ciężarowego w kierunku północ-południe na trasie europejskiego korytarza transportowego, odciążenie istniejącej głównej trasy północ-południe na terenie Słowacji pomiędzy przejściami granicznymi Trstená - Šahy, obniżenie obciążenia przejścia granicznego Trstená od transportu towarowego i wykorzystanie potencjału przejścia granicznego Skalite.

Budowa autostrady D3 spowoduje poprawę warunków dla transportu międzynarodowego i krajowego, zwiększenie płynności ruchu, szybkości i bezpieczeństwa, poprawią się także warunki środowiskowe we wsiach Svrčinovec, Skalité oraz Čierne.

I.3 Informacje na temat przestrzennych i czasowych granic proponowanych działań

- **Lokalizacja i opis terenu**

Budowa odcinka autostradowego rozciąga się na terenie województwa żylińskiego, w powiecie Čadca. W przeważającej mierze planowana jest na terenie gruntów rolnych i obszarach leśnych. Budowa wkracza na teren katastru gminy: Svrčinovec, Čierne oraz Skalité. Trasa autostrady jest prowadzona w zróżnicowanym obszarze Beskidu Zachodniego cechującym się skomplikowaną budową geologiczną i hydrogeologiczną. Jest posadowiona na zboczach stoków doliny Čierňanky, nieustannie przecinają ją doliny dopływów bocznych potoku Čierňanky. Posadowienie techniczne liniowej konstrukcji autostrady w tak zróżnicowanym terenie było niezmiernie trudne. Z trudnością poszukiwano spójności pomiędzy kierunkiem, wysokością i wrażliwością na kotwiczenie obiektu do terenu. Wynikami tych poszukiwań jest profil podłużny autostrady, który został odcinkami posadowiony w wykopach z prowadzeniem trasy w znacznym stopniu w podcięciach stoków. Nasypy realizowane były z trudnością, ponieważ strome boczne zbocza doliny przed wprowadzeniem autostrady na obiekt mostowy nie pozwalały na przygotowanie bardziej rozległych nasypów. Ponadto, położenie nasypu na stokach poprzecznych powoduje znaczne problemy względem jego stabilności. Pomimo tego, projektowana trasa autostrady zawiera liczne nasypy, w znacznej mierze są to jednak nasypy wzmocnione, posadowione na zakotwiczonym, zmodyfikowanym podłożu. Szczegółowo zbadano także możliwość rozdzielnego wysokościowego realizowania poszczególnych jezdni autostrady. Po zbadaniu wszystkich pozytywów i negatywów tego rozwiązania odstąpiono od rozdzielnego wysokościowego planowania jezdni autostrady.

- **Uzasadnienie położenia planowanej działalności**

Odcinek Svrčinovec - Skalité jest częścią autostrady D3, który na skrzyżowaniu Hričovské Podhradie łączy się z autostradą D1, tworzącą na Słowacji zasadniczy korytarz w kierunku wschód - zachód. Autostrada D3 uzupełnia sieć autostrad w kierunku Žylina - Kysucké Nové Mesto - Čadca - Skalité, dzięki czemu tworzy z odcinkiem D1 z Bratysławy jedną z tras

północ-południe na Słowacji. Na całym odcinku D3 ruch jest obecnie prowadzony po istniejących drogach I/11 i I/12, które są również wykorzystywane w międzynarodowym transporcie tranzytowym. Na omawianym odcinku Svrčinovec - Skalité trasy te przebiegają przez miejscowości, co znacznie zmniejsza płynność i szybkość ruchu, degraduje środowisko i zagraża bezpieczeństwu mieszkańców. Obie trasy prowadzą do przejść granicznych - droga I/11 do przejścia Svrčinovec a droga I/12 do przejścia Skalité. Przejście graniczne Skalité oraz sama droga I/12 nie spełniają wymagań transportu towarowego.

Rozwiązaniem niekorzystnej sytuacji drogowej obszaru jest budowa nowej równoległej trasy. Autostrada D3 będzie miała znaczenie także w zakresie tranzytowego transportu międzynarodowego. Poprzez połączenie z niedokończonym odcinkiem Skalité - granica SK / PL i eksploatację przejścia granicznego umożliwi prowadzenie ruchu towarowego w kierunku do Polski i z powrotem, co spowoduje odciążenie najbliższego przejścia granicznego Trstená. Budowa skrzyżowania Svrčinovec umożliwi eksploatację odcinka Svrčinovec - Skalité. W tym miejscu zostanie rozwiązane połączenie autostrady z drogą I/11 we wszystkich kierunkach ruchu, dzięki czemu utworzona zostanie możliwość połączenia trzech krajów europejskich - Polski, Czech i Słowacji. Okoliczność ta podkreśla znaczenie autostrady na tym obszarze.

- **Ramy czasowe zakładanych działań (np. początek i czas trwania budowy i eksploatacji)**

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| Początek budowy | : 09/2013 |
| Zakończenie budowy | : 12/2016 |
| Początek eksploatacji autostrady | : 12/2016 |
| Zamknięcie eksploatacji autostrady: | nie określono, |

- **Mapy i inne dokumenty wizualne związane z danymi z planowanej działalności**

Dokumentacja stanu budowy stanowi załącznik do niniejszego dokumentu.

I.4 Informacje na temat przewidywanego oddziaływania na środowisko oraz proponowanych środków łagodzących

I.4.1 Stan obecny

Według podziału geomorfologicznej (Mazúr, Lukniš, Atlas Kraju Republiki Słowackiej, 2002) omawiany obszar należy do dwóch jednostek - południowa część do Beskidu Średniego, i jego jednostki Beskidów Kisuckich oraz do podjednostki Beskid Javorský. Północna część omawianego obszaru leży w Beskidach Zachodnich, jednostce Medzihory Jablunkovské. Z morfologiczno - morfometrycznego oglądu reliefu omawiany obszar można zaliczyć do grupy bardzo zróżnicowanego podgórze. Wysokość nad poziomem morza waha się od 440 m - Svrčinovec aż do 675 m - południowe zbocza Poľany (807,5 m n. p. m.) oraz Grúňa (772,4 m n. p. m.) (Medzihorie Jablunkovské). Nachylenie terenu wynosi średnio 6-7°, zróżnicowanie reliefu od znacznego do wielkiego - od 1,75 do 2,5 km / km².

Obszar ten jest przeważnie ewidencjonowany jako teren rolniczy, trwałe obszary trawiaste oraz lasy. Dotychczasowe wykorzystanie gruntów to przede wszystkim rolnictwo i gospodarka leśna.

I.4.2 Wpływ na środowisko naturalne

W procesie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko (EIA), jak również wyników prac badawczych prowadzonych na etapie przygotowania dokumentacji dla postanowienia terenowego (DUR) oraz dokumentacji dla pozwolenia na budowę (DSP)

określone zostały wpływy realizacji budowy oraz eksploatacji planowanego przedsięwzięcia na środowisko i zdrowie.

Wpływ na glebę

Zasadniczym czynnikiem wpływającym z budowy autostrady D3 będzie zajęcie ziemi rolnej.

Wpływ na glebę na etapie prac budowlanych będzie ograniczony czasowo. Chodzi tu o nieprzewidziane sytuacje awaryjne (wyciek oleju, oleju hydraulicznego), naruszenie struktury gleby oraz erozji na zboczach autostrady.

W fazie eksploatacji możemy przewidywać negatywny wpływ w przypadku sytuacji nieplanowanych, awaryjnych (wycieki oleju lub transportowanych towarów), a także bardzo powolny kumulowany wpływ na zanieczyszczenie gleby (odkładanie się środków niebezpiecznych z wyziewów w glebie i w następstwie jej zakwaszenie) w bliskiej odległości od autostrady.

Oddziaływanie na powietrze

Ważną podstawą do oceny w zakresie ochrony powietrza jest klasyfikacja warunków dystrybucji zanieczyszczeń atmosferycznych, wynikających z prac budowlanych i eksploatacji autostrady w powierzchniowej i dolnej warstwy powietrza w wybranych, najbardziej typowych sytuacjach pogodowych.

Wpływ na mikroklimat w czasie eksploatacji autostrady można ocenić jako nieistotny, charakter mikroklimatu wzdłuż autostrady zmieni się średnio o 1 do 5%.

Wyniki badań emisji potwierdziły, że realizacja proponowanych działań na badanym obszarze **nie spowoduje przekroczenia bezpiecznych dla zdrowia wartości granicznych** na całym odcinku wzdłuż planowanej autostrady. Na istniejącej sieci drogowej po otwarciu autostrady D3 dojdzie do znacznego zmniejszenia ilości zanieczyszczeń powietrza, ponieważ znacząca część ruchu będzie prowadzona autostradą.

Wpływ na wody powierzchniowe i podziemne

Podatność wód powierzchniowych wynika głównie ze względu na ich otwartość, tj. możliwość bezpośredniego zanieczyszczenia. Do najbardziej narażonych miejsc należą skrzyżowania autostrady D3 z ciekami wodnymi, które wypływają do Čierňanky. Woda z jezdni będzie odprowadzana do wzdłużnych kanałów odwadniających, a z nich przez wpusty uliczne do kanalizacji autostradowej. Przed każdym mostem kanalizacja będzie wyposażona w separator środków olejowych, w którym woda deszczowa będzie oczyszczona i uwolniona od oleju, a następnie rurami kanalizacji wypuszczona do odpowiedniego odbiorcy.

Na etapie budowy autostrady może dochodzić do zanieczyszczenia wód powierzchniowych (oraz podziemnych) w przypadku awaryjnego wycieku substancji szkodliwych w przypadku awarii lub uszkodzenia maszyn.

W czasie eksploatacji woda z jezdni będzie odprowadzana do wzdłużnych kanałów odwadniających, a z nich przez wpusty uliczne do kanalizacji autostradowej. Przed każdym mostem kanalizacja będzie wyposażona w separator środków olejowych, w którym woda deszczowa będzie oczyszczona i uwolniona od oleju, a następnie rurami kanalizacji wypuszczona do odpowiedniego odbiorcy.

Ze względu na charakter skał budujących masywy tuneli nie oczekuje się istotnego wpływu na reżim wód podziemnych w sąsiedztwie obiektu. Wpływu wód do rur tuneli można spodziewać się w strefach naruszonych tektonicznie.

Na jakość wód podziemnych mogą mieć wpływ na fazie budowy i eksploatacji następujące źródła zanieczyszczeń:

- odpływ wody z powierzchni drogi,

- odpływ wody opadowej w czasie zimowego utrzymania dróg,
- przypadkowego uwolnienia substancji niebezpiecznych w czasie budowy i eksploatacji dróg,
- uwolnień zanieczyszczeń i wód opadowych z placu budowy i obsługi przyszłego sprzętu,
- wycieki z magazynów i urządzeń eksploatowanych w trakcie prac budowlanych

Według klasyfikacji podatności wody podziemne mogą podlegać wpływowi wycieku zanieczyszczeń na całym odcinku drogi.

Nie przewiduje się stałego spadku poziomu wód gruntowych w wyniku budowy drogi.

Oddziaływania na obszary chronione

Proponowana trasa autostrady D3 bezpośrednio nie wkracza na obszar chroniony lub obszar otuliny pasma szczególnie chronionego na mocy ustawy o ochronie przyrody. Na obszarze trasy autostrady nie znajdują się zabytki kultury. Proponowana trasa jest położona w województwie o pierwszym poziomie ochrony zgodnie z ustawą nr 543/2002.

Oddziaływania na obszary Natura 2000

Projektowana trasa autostrady D3 nie ma wpływu na obszar Natura 2000. Na badanym obszarze przedmiotowego obiektu dokonano inwentaryzacji siedlisk o znaczeniu krajowym i europejskim, które zostaną objęte bezpośrednim wpływem budowy autostrady. Prace badawcze na tym terenie zidentyfikowały następujące siedliska o znaczeniu krajowym i europejskim:

*Ls1.3 Podgórskie łęgowe lasy jesionowo-olchowe o znaczeniu europejskim
(Natura kod 91E0 *)*

Ls1.4 Górskie lasy łęgowe olchowe (91E0)*

Lk1 Nizinne i podgórskie łąki - biotop o znaczeniu europejskim (6510)

Lk 3 Mezofilne pastwiska i łąki - biotop o znaczeniu krajowym

Lk5 Zbiorowiska roślinne o dużym udziale ziół na łąkach wilgotnych - biotop o znaczeniu europejskim (6430)

Lk 6 Podmokłe łąki terenów podgórskich i górskich - biotop o znaczeniu krajowym

Ra3 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska - biotop o znaczeniu europejskim (7140)

Br6 - Porosty brzegowe dziewięcisił - biotop o znaczeniu europejskim (6430)

Kr8 Krzewy wierzbowe wód stojących - biotop o znaczeniu krajowym

Kr9 Krzewy wierzbowe brzegów zalewowych - biotop o znaczeniu krajowym

I.4.3 Wpływ na człowieka

Wymagania dotyczące rozbiórki

Budowa autostrad wykazała potrzebę rozbiórki jednego obiektu. To dom rodzinny nr 335 w katastrze miejscowości Svrčinovec. Mimo tego że nieruchomość ta nie przeszkadza bezpośrednio w budowie dostęp do niej będzie niemożliwy po ukończeniu odcinka "A" skrzyżowania Svrčinovec. Równocześnie odcinek "A" byłby położony w bezpośredniej bliskości okien na drugim piętrze domu. Nie ma konieczności natychmiastowego wyburzenia nieruchomości, która może służyć jako element placu budowy. Decyzja dotycząca postępowania z nieruchomością po zakończeniu budowy należy do zamawiającego.

Budowa autostrady D3 na odcinku Skalité - granica SK / PL wymaga rozbiórki domów drewnianych na kamiennych fundamentach o numerze 251, który jest używany rekreacyjnie oraz domu pod nr. 249.

Wpływ hałasu na ludzi

Obecnie istniejąca droga I/11 i I/12 prowadzona jest bezpośrednio poprzez obszar miejscowości Svrčinovec, Čierne oraz Skalité, wzdłuż której położona jest zabudowa mieszkalna blisko drogi. Stan ten powoduje przekroczenie limitów hałasu w ciągu dnia oraz w godzinach nocnych.

Z punktu widzenia obciążenia hałasem budowa autostrady D3 skorzystają osoby mieszkające w miejscowości Svrčinovec, Čierne oraz Skalité, które mieszkają w pobliżu drogi I/11 i I/12. Dla mieszkańców miejscowości Svrčinovec mieszkających w pobliżu drogi I/11 dojdzie do nieznacznej poprawy w porównaniu do stanu obecnego (obniżenie natężenia hałasu do 2 dB). Wyjątkiem będzie zabudowa na wyjeździe z miejscowości Svrčinovec w kierunku do Czech. Tutaj konieczne jest wdrożenie środków zabezpieczenia przed hałasem na odcinku autostrady A1 i D3 w celu uniknięcia pogorszenia obecnej sytuacji.

Środki kontroli hałasu dla budowy autostrady D3 Svrčinovec - Skály są proponowane na następujących odcinkach:

- km 0,025 do 0,040 dojazdu do A1,
- km 0,040 - 0,120 dojazdu do A1,
- km 0,120 - 0,140 dojazdu do A1,
- km 21,900 - 22,200 autostrady D3,
- km 0,200 - 0,350 dojazdu do A1,
- km 0,350 - 0,580 dojazdu do A1,
- km 23,700 - 23,809 autostrady D3,
- km 23,809 - 24,170 autostrady D3,

Jakiegolwiek użycie betonowych barier na poboczu autostrady D3 w większym stopniu, aniżeli jest to przewidziane w studium hałasu, będzie zależne od projektanta dokumentacji projektowej. W przypadku umieszczenia ich po stronie D3 w bliskości zabudowy również bariery będą pełniły rolę niskich ekranów akustycznych.

W pobliżu skrzyżowania Svrčinovec studia hałasu zalecają korekty elewacji 19 budynków mieszkalnych. Zostaną one wykonane na fasadach przyległych do drogi I/11 oraz autostrady D3 dopiero po oddaniu do użytku obiektów w przypadku gdy monitoring hałasu wskaże na taką konieczność.

Badania hałasu na odcinku autostrady D3 Skalité - granica SK / PL proponuje ekrany akustyczne na następujących odcinkach:

- PHS 1 0,720 - 1,000 po lewo
 - PHS 2* 1,220 - 1,420 po lewo
 - PHS 3* 1,420 - 1,500 po lewo
 - PHS 4 1,630 - 1,780 po prawo
 - PHS 5 1,660 - 1,800 po lewo
 - PHS 6 2,200 - 2,300 po prawo
 - PHS 7* 2,240 - 2,520 po lewo
 - PHS 8 2,780 - 2,880 po prawo
 - PHS 9* 2,700 - 3,100 po lewo
- Obiekty oznaczone * są już zbudowane.

Wpływ emisji na ludność

Wyniki badania emisji potwierdziły, że dzięki wybudowaniu autostrady D3 w 2025 roku nie będą przekroczone dopuszczalne roczne średnie roczne wartości NO_2 , SO_2 , C_6H_{10} , NO_x , CO i PM_{10} .

Wpływ na bezpieczeństwo i jakość życia

Przekierowanie ruchu tranzytowego poza obszar zurbanizowany gminy znacznie zmniejszy obciążenie ruchu w wioskach. Zwiększy się bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, zmniejszy obciążenie hałasem i emisjami w centralnej części wsi, co dalej przełoży się na wzrost jakości środowiska i zmniejszenie stresu wynikającego z ruchu drogowego.

I.4.4 Zasoby (ziemia, woda, materiały, energia);

Zajęcie gruntów:

Trasa drogi ekspresowej jest prowadzona przez użytki rolne (PPF) i leśne (LPF). W katastrze nieruchomości teren jest ewidencjonowany jako grunty orne, trwałe użytki zielone, lasy i inne obszary.

Trwałe zajęcie gruntów dla poszczególnych obszarów katastralnych:

| Obszar katastralny | trwałe zajęcie terenu (ha) | czasowe zajęcie terenu (ha) |
|--------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Svrčinovec | 16,6718 | 8,1604 |
| Čierne | 41,9929 | 18,8302 |
| Skalité | 31,6749 | 15,3176 |
| razem | 90,3396 | 42,3082 |

Wymagania dotyczące wycinki drzew:

Na podstawie inwentaryzacji drzew rosnących poza lasem, zgodnie z ustawą nr 543/2002 konieczne jest usunięcie z korytarza budowy 1536 sztuk drzew i 12.185 m² krzewów. Ich łączna wartość wynosi 1 078 434,73, - €.

Wymagania dotyczące wyrębu dla poszczególnych obszarów katastralnych:

| Obszar katastralny | liczba drzew (szt.) | powierzchnia krzewów (m ²) | wartość |
|--------------------|---------------------|--|----------------------|
| Svrčinovec | 416 | 3800 | 288 € 575,98 |
| Čierne | 437 | 6 365 | 291 191,98€ |
| Skalité | 683 | 4 025 | 498 666,77€ |
| razem | 1 536 | 12 185 | 1 078 434,73€ |

Na stokach nasypów i wcięć terenu autostrady posadzone zostaną krzewy i drzewa w ramach upraw vegetacyjnych.

I.4.5 Odpady (np. ilości i rodzaje: emisji do atmosfery, zrzuty do systemów wodnych, odpady)

W zakresie kwestii **obciążenia emisjami** na podstawie obliczeń w perspektywie 2025 roku nie będą przekroczone limity emisji dla tlenku węgla zaś wpływ na jakość środowiska można uznać za wpływ poniżej limitów.

Bilans wody, gazu ziemnego, kanalizacji publicznej na etapie eksploatacji

Projektowana trasa autostrady D3 nie będzie do użytkowania wymagać dopływu wody, gazu ziemnego ani podłączenia do publicznej sieci kanalizacyjnej.

Rozprowadzenia elektryczne i wodne

W ramach prac budowlanych autostrady D3 konieczne jest zapewnienie energii elektrycznej dla systemu informacyjnego autostrady (ISD). Dodatkowe wymagania w zakresie dostarczania energii elektrycznej dotyczą obiektów tuneli oraz obustronnego MOPa Čierne.

Do tuneli będzie prowadzona oddzielona linia elektryczna i przyłącze wody.

MOPy Čierne będą wyposażone w oddzielny podłączenie WN 22 kV, przyłącze wody i linię telefoniczną. Rozprowadzenia mediów są już zapewnione bezpośrednio w obiektach MOPów.

Zużycie wody do celów sanitarnych i bytowych oraz przeciwpożarowych na każdym MOPie będzie wynosić:

$$Q_p = 4500 \text{ l / dzień}$$

$$Q_{\text{rok}} = 1643 \text{ m}^3/\text{rok}$$

$$Q_{\text{poż}} = 2 \text{ l / s}$$

Połączenie telefoniczne zostanie wybudowane z istniejącego rozdzielacza SR4 znajdującego się w miejscowości Čierne. Przewód dziesięcioparowy zostanie zakończona w obiekcie MOPu.

Śmieci i sposób zarządzania śmieciami

Na etapie budowy powstaną następujące główne rodzaje odpadów:

- grupa: 02 01 07; rodzaj: gospodarka leśna; kategoria: O;
- grupa: 17 01 01; gatunek: beton, kategoria: O;
- grupa: 17 04 05; gatunek: żelazo i stal; kategoria: O;
- grupa: 17 05 06; gatunek: urobek ziemny z pogłębiania inny niż 17 05 05, kategoria: O;

Podczas eksploatacji autostrady będzie wytwarzane związane z utrzymaniem i naprawą dróg - masy bitumiczne z uwolnionej górnej warstwy jezdni, przy konserwacji znaków drogowych - odpady farb i lakierów oraz ich opakowań, w przypadku usuwania konsekwencji jakiegokolwiek wypadku (urobek z pogłębiania ziemi zawierający substancje niebezpieczne, materiałów absorbujących itp.), przy sprzątaniu zlewni olejowych, drewno z utrzymania zieleni. Sposób i postępowanie z odpadami podczas eksploatacji będzie określony w instrukcji eksploatacji.

I.4.6 Dostępne dane o ewentualnych istotnych oddziaływaniach transgranicznych na środowisko wynikające z planowanej działalności

Na końcu odcinka autostrada D3 będzie podłączona w miejscu przejścia granicznego SK/PL do drogi szybkiego ruchu S69 w kierunku na Bielsko-Białą w Polsce.

Spodziewamy się, że skutki hałasu i emisji obciążeń określone po stronie słowackiej i ich wpływ na przyrodężywioną i nieożywioną będą miały zbliżony charakter po polskiej stronie. Nie przewiduje się występowania innych transgranicznych wpływów na środowisko.

Zakładamy, że po stronie polskiej została przeprowadzona ocena drogi S69, która identyfikowała wpływy pośrednie i bezpośrednie oraz wskazała na środki eliminacji lub obniżenia negatywnych skutków budowy i eksploatacji projektowanego obiektu zgodnie z obowiązującymi krajowymi przepisami prawa.

I.4.7 Projektowane środki zabezpieczające

Środki ochrony wód powierzchniowych i podziemnych

Autostrada D3 będzie posiadać odpowiednie odwodnienie wód opadowych za pomocą kanalizacji autostradowej. Woda deszczowa zbierana do systemu odwodnienia autostrady przed wypuszczeniem jest oczyszczana w osadnikach na olej poprzez sedymentację. Kanalizacja z separatorami oleju umożliwia zamknięcie i zebranie substancji niebezpiecznych, które dostały się z powierzchni drogi do kanalizacji autostradowej np. z powodu wypadku. Substancje te zostaną wyciągnięte z separatorów oleju i kanalizacji oraz usunięte zgodnie z ustawą o odpadach. Odprowadzenie wody projektowane jest do sąsiednich cieków wodnych.

Zabezpieczenia przed hałasem

Wyniki badań hałasu wskazują, że na danym obszarze zostaną zaprojektowane ekrany akustyczne:

Odcinek Svrčinovec - Skalité: betonowe barierki wysokość 1,0 do 1,2 m - 955 m długości,
- ekrany akustyczne wysokość 2,0 do 3,0 m - 310 m długości,
- modyfikacje elewacji 19 domów rodzinnych w miejscowości Svrčinovec,
odcinek Skalité - granica SK/PL: ekrany akustyczne wysokość 2,5 do 4 m i 1 730 m długości.

Działania na rzecz ochrony przyrody i krajobrazu

Do działań na rzecz ochrony przyrody i krajobrazu można zaliczyć:

- krzewy brzegowe zaprojektowane do wycinki w miejscu krzyżowania się obiektów mostowych z ciekami wyłącznie wykonywane w niezbędnym zakresie i to na szerokości autostrady i jej pasma ochronnego oraz na obszarze modyfikacji cieków wodnych,
- podczas budowy za pomocą ogrodzenia chronienie miejsc zasobów genofundowych,
- wykonywanie działań kompensacyjnych dla siedlisk o znaczeniu krajowym i europejskim,
- w programie monitorowania znajdować rozwiązania jakościowe i ilościowe zmiany w składzie wegetacyjnym w transektach ustalonych roślinności, monitorowanie umieralność zwierząt i na tej podstawie wdrażać skuteczne zabezpieczenia techniczne.

I.5 Nazwa, adres i numer telefonu wnioskodawcy

Dane kontaktowe przedstawiciela wnioskodawcy:

Ing. Viktória Chomová
Dyrektor Inwestycyjny i Wiceprezes Zarządu,
Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (Narodowa Spółka Autostradowa S.A.), ul.
Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratysława,
tel.: 02/58311300, fax.: 02/58311705, e-mail: viktoria.chomova@ndsas.sk

Dane kontaktowe do osoby uprawnionej do udzielania istotnych informacji na temat planowanej działalności i miejscu konsultacji:

Ing. Anna Holásková
Kierownik działu przygotowania inwestycyjnego autostrad i dróg szybkiego ruchu

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (Narodowa Spółka Autostradowa S.A.), ul.
Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava,
tel.: 02/58311315, fax.: 02/58311720, e-mail: anna.holaskova@ndsas.sk

Ing. Daniela Okuliarová
Kierownik działu przygotowania przedinwestycyjnego autostrad
Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (Narodowa Spółka Autostradowa S.A.), ul.
Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava,
tel.: 02/58311344, fax.: 02/58311720, e-mail: daniela.okuliarova@ndsas.sk

Ing. Radoslava Rajska
Specjalista inwestycyjnego przygotowania autostrad
Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (Narodowa Spółka Autostradowa S.A.), ul.
Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava,
tel.: 02/58311349, fax.: 02/58311720, e-mail: radoslava.rajska@ndsas.sk

I.6. Dokumentacja EIA i spis oddziaływania na środowisko (Raport z oceny)

Raport z oceny oddziaływania na środowisko „Autostrada D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité” zgodnie z ustawą 127/94 został sporządzony przez: Enviconsult s.r.o., Žylina, maj 1999.

Ministerstwo Środowiska (MŽP SR) Republiki Słowackiej na podstawie raportu z oceny oddziaływania wydało dla projektowanego obiektu „Autostrada D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité” stanowisko ostateczne nr 9716/04-1.12 z dnia 3.11.2000.

Dla odcinka „Autostrada D3 Skalité - granica SK / PL” plan zgodnie z ustawą nr 24/2006 został przygotowany przez Geoconsult s.r.o., Bratislava w czerwcu 2009 r.

Ministerstwo Środowiska Republiki Słowackiej wydało na podstawie planu wydało dla projektowanej działalności "Autostrada D3 3 Skalité - granica SR / PR" stanowisko ostateczne nr 6006/2009-3.4/ml a dnia 2.02.2010 r.

Zawiadomienie o zmianie proponowanych działań zgodnie z załącznikiem 8a ustawy 24/2006 zostało założona we wrześniu 2012 roku. Następnie zostało przedłożone w Ministerstwie Środowiska Republiki Słowackiej w dniu 28.09.2012 r. W dniu 29.10.2012 MŚ wydało decyzję, że zmiany w budowie nie podlegają dalszej ocenie zgodnie z § 18, ust. 4 ustawy.

Wpływ na środowisko identyfikowany w EIA i aktualizowany w oparciu o wyniki dalszych prac badawczych prowadzonych dla decyzji o postanowienie terenowe oraz pozwolenie na budowę (DUR i DSP) są wymienione w rozdziale I.4.

Dokumentacja EIA nie stanowi części zawiadomienia.

II. Dane kontaktowe

II.1 Dane kontaktowe do organu odpowiedzialnego za koordynowanie działań związanych z EIA po stronie polskiej

Pani Katarzyna TWARDOWSKA
Deputy Director, Department of Environmental Impact Assessment
General Directorate for Environmental Protection
ul. Wawelska 52/54
00-922 WARSZAWA
Telefon: + 48 22 579 2105

Fax: + 48 22 579 2126
E-mail: katarzyna.twardowska(at)gdos.gov.pl
cc: pani Paulina FILIPIAK
Expert, Department of Environmental Impact Assessment
Telefon: +48225792146
E-mail: paulina.filipiak(at)gdos.gov.pl

II.2 Dane kontaktowe strony wnioskującej

Dane kontaktowe do organu odpowiedzialnego za koordynowanie działań związanych z EIA:

RNDr. Gabriel Nižňanský
Ministerstwo Środowiska Republiki Słowackiej
Sekcja oceny oddziaływania na środowisko i zarządzania
Departament ocen środowiskowych
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratysława, Słowacja
tel. +421 905 680873, e-mail: gabriel.niznansky@enviro.gov.sk

Dane kontaktowe organu resortowego

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Regionalnego Republiki Słowackiej
Departament Transportu Drogowego i Dróg
Námestie Ľudovíta Štúra 6, 810 05 Bratysława, Słowacja
Tel. +421 2/5949 4111

III. Informacje na temat procesu EIA w kraju, w którym położone są projektowane działania

Raport z oceny oddziaływania na środowisko „Autostrada D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité” zgodnie z ustawą 127/94 został sporządzony przez: Enviconsult s.r.o., Žylina, maj 1999.

Ministerstwo Środowiska (MŽP SR) Republiki Słowackiej na podstawie raportu z oceny oddziaływania wydało dla projektowanego obiektu „Autostrada D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité” stanowisko ostateczne nr 9716/04-1.12 z dnia 3.11.2000.

W procesie EIA budowa autostrady D18 (D3) Kysucké Nové Mesto - Skalité na odcinku Svrčinovec - Skalité została porównana w dwóch wariantach.

- **wariant I** - pierwotny
- **wariant X** - proponowany przez mieszkańców miejscowości Čierne

Na podstawie kompleksowej oceny oczekiwanego wpływu działalności na środowisko raport z oceny zaleca wdrożenie do realizacji wariantu I jako korzystniejszego.

Ministerstwo Środowiska (MŽP SR) Republiki Słowackiej na podstawie raportu z oceny proponowanego działania „Autostrada D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité” wydało stanowisko ostateczne nr 9716/04-1.12 z dnia 3.11.2000 r., w którym wariant odcinka w km 24,50 - 33,43 (Čierne – Skalité) zaleca poprowadzenie autostrady zgodnie z **wariantem X** lub jego właściwej i przyjaznej dla miejscowości modyfikacji.

Z oceny działalności wynika, że powodem pozytywnego stanowiska końcowego zalecanego wariantu jest akceptowalny wpływ na środowisko i możliwość wyrównania szkód, które przyniosą budowa i eksploatacja drogi. Istnieje jednak konieczność dotrzymania wszystkich warunków realizacji budowy wskazanych w tym stanowisku.

Łącznie do Ministerstwa Środowiska Republiki Słowackiej doręczono 25 pisemnych wniosków od organów i obywateli o charakterze petycji. Niektóre wnioski zawierały żądania, które zostały przeniesione do warunków stanowiska ostatecznego.

Dla odcinka „Autostrada D3 Skalíté - granica SK / PL“ plan zgodnie z ustawą nr 24/2006 został przygotowany przez Geoconsult s.r.o., Bratysława w czerwcu 2009 r. Plan został przedstawiony w jednym z wariantów, a porównany został ze stanem obecnym. Na podstawie kompleksowej oceny oczekiwanego wpływu działalności na środowisko plan zalecał wdrożenie do **projektowanego wariantu**.

Ministerstwo Środowiska Republiki Słowackiej wydało do planu dla projektowanej działalności „Autostrada D3 3 Skalíté - granica SK / PL” stanowisko ostateczne nr 6006/2009-3.4/ml z dnia 2.02.2010 r., w którym zaleca się realizację wariantu projektowanego wskazanego w planie.

Do przedmiotowego planu do Ministerstwa Środowiska Republiki Słowackiej doręczono 12 pisemnych wniosków od różnych organów. Żaden z podmiotów nie wnioskował o rezygnację z inwestycji jednak w niektórych wnioskach zawarte były żądania, które zostały przeniesione do warunków stanowiska ostatecznego.

IV. Informacje na temat udziału społeczeństwa

Autostrada D18 (3) Kysucké Nové Mesto – Skalíté

Konsultacje społeczne Raportu z oceny planowanej działalności na odcinku D3 Svrčinovec - Skalíté zostały przeprowadzone w poszczególnych miejscowościach w dniach 7-8.09.1999 r. W stanowisku końcowym nie jest określona liczba uczestniczących mieszkańców ani liczba dyskutujących.

- 7.09.1999 - miejscowość Svrčinovec
- 8.09.1999 - miejscowość Čierne
- 7.09.1999 – miejscowość Skalíté

Autostrada D3 Skalíté - granica SK / PL

Konsultacje społeczne raportu z oceny (planu) planowanej działalności zostały przeprowadzone w dniu 19.10.2009 r. w miejscowości Skalíté. W konsultacjach społecznych poza przedstawicielami wnioskodawcy oraz przedstawiciela Urzędu Skalíté udział wzięło dwóch (2) mieszkańców. W dyskusji padło tylko jedno pytanie związane z rozpoczęciem budowy proponowanego działania.

V. Termin odpowiedzi

Termin odpowiedzi: 6 tygodni od otrzymania pisma.