

Kauza tunel Korbeľka na D1/E50.

Vážení občania, podnikatelia, poslanci

V poslednom čase sa v rôznych médiách preberá téma výstavby posledného nerozostavaného úseku diaľnice D1 Turany – Hubová. Vzhľadom k tomu, že jednotlivé spravodajské inštitúcie nemôžu odvysielat diskusie vedené na tlačových konferenciách alebo poskytnuté rozhovory v plnom rozsahu a verejnosť dostáva už spracovaný výstup jednotlivých príspevkov, rozhodli sme sa v prílohe tohto listu zverejniť Vám doplňujúce informácie a dokumenty ku kauze Korbeľka, ktoré sme poskytli orgánom zohrávajúcim kľúčovú úlohu v prijímaní rozhodnutí vo veci plánovania a výstavby tohto úseku diaľnice.

Dávame do pozornosti

1. stanovisko Generálneho riaditeľstva pre životné prostredie Európskej komisie, v ktorom súhlasí s variantom D1 bez tunela Korbeľka okrajom NATURY už z roku 2013 (obdržal p. minister Počiatek. O stanovisko požiadala Európska komisia po dohode s ministrom dopravy p. Figeľom, ktorý chcel urýchlene stavať úsek Turany Hubová za európske fondy ako už ním rozostavané iné tri úseky D1 v roku 2011 tak, aby sa nezvyšoval dlh štátneho rozpočtu cez PPP).
2. výsledky technicko-ekonomickej porovnávacej analýzy na objednávku Národnej diaľničnej spoločnosti (obdržal p. minister Počiatek, ktorý chcel stavať schválený variant bez Korbeľky okrajom NATURY).

Žiaľ mimovládne organizácie v tom čase proces výstavby zablokovali. Vydané stavebné povolenie na úsek D1 Turany – Hubová bez tunela Korbeľka expirovalo v roku 2021. Je pozoruhodné („Cuo bono“), že súčasná vláda má zámer stavať variant s tunelom. Ide o podporu betonárskej loby?

Podľa vyhlásenia p. ministra dopravy Ráža sú proti výstavbe tunela Korbeľka dve obce. Otvorené listy zaslané vrcholným inštitúciám štátu však podpísali obce a mestá nielen z turčianskej strany, ale aj Oravy a Liptova, sekcia dopravy Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory, experti ministerstva dopravy SR na hydrogeológiu a európske právo v rámci Rámцovej smernice o vode. Nemožno nespomenúť podporu Inštitútu vodnej politiky a cca 2500 obyvateľov Slovenska podpísaných na petičných hárkoch proti tunelu Korbeľka.

Jediným argumentom, ktorým ministerstvo dopravy obhajuje v súčasnosti výstavbu tunela Korbeľka je časové hľadisko. Podľa ministerstva dopravy by výstavba tunela mohla započat skôr ako výstavba povrchového variantu, lebo sú lepšie pripravené projekčné práce. Výstavba s tunelom sa predpokladá o 3-4 roky dlhšie ako bez tunela Korbeľka. Prípravné práce (úprava projektovej dokumentácie) na povrchový variant by vraj zabrala aspoň 5 rokov, takže v konečnom dôsledku tam je minimálny až žiadny rozdiel ak zoberieme v úvahu aj využitie už preinvestovaných finančných prostriedkov na povrchovom variante.

Na základe správy Útvoru hodnoty za peniaze: (https://www.mfsr.sk/files/sk/financie/hodnota-za-peniaze/hodnotenia-investicnych-projektov/doprava/hodnotenie_d1_turany_hubova.pdf)

úsek D1 Turany – Hubová nedosahuje hranicu ekonomickej návratnosti z dôvodu vysokých nákladov, ktoré dvojnásobne prevyšujú jeho prínosy.

Optimalizácia nákladov (zmena spôsobu razenia a izolácii tunelových rúr) výrazne zvyšuje riziko znehodnotenia útvarov podzemných vôd, poškodenie ktorých nie je vylúčené ani pri terajšom technickom riešení výstavby tunela Korbeľka.

Prezrite si priložené prílohy a vytvorte si vlastný úsudok o kauze Korbeľka.