

12.2.13 (Európska komisia – GR ŽP odsúhlasila správu nezávislého experta EK. SR môže stavať úsek Turany-Hubová bez tunela Korbeľka za eurofondy.)

Monitoring šeliem na diaľnici D1 bude stáť 750-tisíc eur

12. 02. 2013 13:49 Ekonomika



Foto: SITA/Milo Fabian

SITA

BRATISLAVA 12. februára (WEBNOVINY) – Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (NDS) vyhlásila verejnú súťaž na uskutočnenie monitoringu veľkých šeliem pre plánovanú diaľnicu D1 Turany – Hubová.

ADVERTISING

Predpokladaná cena za poskytovanie uvedenej služby počas sedem a pol roka je 750 tis. eur bez dane z pridanej hodnoty (DPH).

Podľa informácií vo Vestníku verejného obstarávania záujemcovia môžu požiadať o súťažné podklady do 19. februára, lehota na predkladanie ponúk je 12. marca a vtedy sa majú aj otvárať. Úspešný uchádzač má vzísť z elektronickej

Výstavba vyše 13,5-kilometrového úseku D1 Turany – Hubová s tunelmi Rojkov a Havran by podľa ministerstva dopravy **mala začať v polovici roka 2015 a trvať do roku 2019**. Odhadované stavebné náklady dosahujú 700 mil. eur bez DPH.

Rezort dopravy navrhol rozdeliť výstavbu tejto diaľnice na dve časové fázy, aby mohla byť financovaná zo zdrojov Európskej únie v súčasnom aj budúcom programovom období eurofondov. Environmentálni aktivisti žiadali prehodnotiť projekt výstavby diaľnice medzi Turcom a Liptovom a navrhovali novú trasu diaľnice s tunelom Korbeľka.

Európska komisia (EK) akceptovala postup Slovenska pri skúmaní vplyvov výstavby diaľnice D1 Turany – Hubová na životné prostredie. Generálne riaditeľstvo pre životné prostredie EK odsúhlasilo finálnu správu nezávislého experta Petra Rotha, ktorá konštatovala, že VÝSTAVBA ÚSEKU MEDZI MARTINOM A RUŽOMBERKOM NEBUDE MAŤ VÝZNAMNÝ NEGATÍVNY VPLYV NA INTEGRITU ÚZEMÍ NATURA 2000 a stavba môže byť financovaná z eurofondov.

Ministerstvo dopravy a NDS teraz rozpracujú navrhnuté zmierňujúce opatrenia, pričom všetky zmeny projektu od roku 2002 prejdú procesom posúdenia vplyvu na životné prostredie (EIA) a tiež územným a stavebným konaním.

12.2.2013

Zdieľať/Odoslať

FIRMY A INŠTITÚCIENDS Národná diaľničná spoločnosť

VIAC K TÉME **D1 Turany - Hubová**

29.8.2014 Úsek diaľnice D1 Turany - Hubová môže stať až miliardu eur

29. 08. 2014 18:51 Ekonomika

ZdieľaťOdoslať



Foto: ilustračné, SITA/Ľudovít Vaniher

SITA
BRATISLAVA 1. septembra (WEBNOVINY) – Porovnávacia štúdia pre stavbu diaľnice D1 Turany – Hubová na základe technicko-ekonomického hodnotenia počíta s tromi možnými trasami. Odhadované investičné náklady by sa pohybovali od 880,45 milióna eur do 1,05 miliardy eur vrátane dane z pridanej hodnoty.

ADVERTISING
Výstavba diaľnice medzi Martinom a Ružomberkom by mala trvať predbežne v rokoch 2017 až 2020. Najmenej efektívny je podľa štúdie pôvodný povrchový variant trasy a najvhodnejší je kombinovaný variant s pôvodným variantom a subvariantmi.

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (NDS) poslala porovnávaciu štúdiu na ministerstvo životného prostredia, ktoré ju zverejnilo na stránke enviroportal.sk.

Variant V1 s odklonom je najlacnejší (V1o, bez tunela Korbel'ka)

Najmenej by stál variant V1 s odklonom (V1o), ktorý je kombináciou pôvodného základného povrchového variantu trasy údolím Váhu so subvariantmi. Náklady na stavbu úseku v dĺžke 13,3 kilometra by dosiahli 737,58 milióna eur bez dane, resp. 880,45 milióna eur vrátane dane.

Náklady na kilometer diaľnice by stáli 55,52 milióna eur bez dane. Jeden zo subvariantov rieši problémovú oblasť zosuvov pri Kľačianskych jazerách. Druhý subvariant rieši odklon trasy diaľnice ďalej od Rojkovského rašeliniska a skorší nástup do tunela Rojkov.

Stavba diaľnice podľa pôvodného variantu trasy V1 v dĺžke 13,52 km s tunelom Rojkov by si vyžiadala 755,38 milióna eur bez dane, alebo 902,09 milióna eur vrátane dane. Náklady na kilometer by dosiahli 55,89 milióna eur bez dane. Tento variant vychádza z pôvodnej trasy z roku 2008, ktorá má vydané stavebné povolenie, s nevyhnutnými úpravami.

Najdrahší by bol variant trasy V2 v dĺžke 13,53 km **s tunelom Korbeľka**.

Investičné náklady by dosiahli 877,77 milióna eur bez dane, resp. 1,05 miliardy eur vrátane dane. Výstavba jedného kilometra by stála 64,86 milióna eur bez dane. Tento variant žiadali ochranári a je navrhnutý s miernymi korektúrami, najmä pri vodnom zdroji Korbeľka. Trasa by cez masív Kopy viedla v tuneli Korbeľka. Za premostením údolia Váhu by nasledoval ďalší tunel Havran.

Variant V2 a V1 (so zosuvom) sú rovnocenné

„Z komplexného porovnania variantov vyšiel variant V1 pôvodný ako najmenej efektívny. Variant má hodnotu stupňa výnosnosti 5,8 percenta a čistú súčasnú hodnotu má tiež najnižšiu – 34,9 milióna eur,“ tvrdí autor technicko-ekonomického hodnotenia Michal Poláček zo spoločnosti HBH Projekt spol. s r.o. Tento variant je podľa neho priaznivý v tom, že má najmenšiu dĺžku

Varianty V2 a V1 s odklonom sú podľa nákladovo-výnosovej analýzy prakticky rovnocenné. Majú stupeň výnosnosti 6,08 percenta, resp. 6,07 percenta a čistú súčasnú hodnotu 82,5 milióna eur, alebo 69,3 milióna eur. **Poláček považuje za najvhodnejší variant V1 s odklonom.**

Oproti variantu V2 má viac križovatiek, pričom **variant s tunelom Korbeľka má nižší stupeň poznania trasy a je rizikovejší. Pri tomto variante by sa preto náklady ešte zvyšovali.** „V každom prípade sú všetky navrhované varianty rentabilné,“ dodal Poláček. Porovnávaciu štúdiu pre NDS vypracovalo združenie vedené spoločnosťou Dopravoprojekt, a.s.

29.8.2014

ĎALŠIE K TÉME

- Váhostav nestíha termíny, dlhy firmy ničia dodávateľov
- Dokumentácie a dozor pre rozšírenie D1 stoja milióny eur
- Dobrá správa pre vodičov, na D1 v Bratislave budú tri pruhy

Zdieľať/Odoslať

VIAC K TÉME **D1 Turany - Hubová**Diaľnica D1



INGEO a.s. ŽILINA, Bytčická 16, 010 01 Žilina

ODBORNÝ HYDROGEOLOGICKÝ POSUDOK

Názov posudku: **Posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky diaľničného tunela
Korbeľka na vodárenské zdroje podzemnej vody**

Číslo úlohy: 176001

Objednávateľ: Turčianska vodárenská spoločnosť, a.s., Kuzmányho 25, 036 80 Martin

Zhotoviteľ: INGEO, a.s. Žilina, Bytčická 16, Žilina

Zástupca zhotoviteľa geologických prác: Ing. Jaroslav Urbaník

Zodpovedný riešiteľ: Mgr. Eva Méryová

Dátum vypracovania: 13. február 2017

INGEO a.s. ŽILINA
Bytčická 16
010 01 ŽILINA
IČO 056785 IČ DPH SK202017706

Mgr. Richard Kováč
generálny riaditeľ a.s.

¹. km⁻². Priemerný sumárny odtok z tunela za roky 1971 – 1980 bol 344,27 l.s⁻¹. Údaje sú čerpané z Kullmana (1990).

Podobné pomery možno očakávať aj v prípade razenia tunela Korbeľka. Veľké prítoky podzemnej vody možno očakávať v oblasti východného portálu, v ktorej je strmý tektonický kontakt kriedových hornín v pozícii hydrogeologického izolátora, v trase tunela na striedanie polôh vápencov a dolomitov.

Možno súhlasiť so závermi Kuvika et al. (2014), Longa et al. (2016), že tunel negatívne ovplyvní výdatnosť prameňov Korbeľka, Kraľovany - Pod Kopu 1 - 5 a prameňa Rojkov. Podľa nášho názoru však nie je možné vylúčiť z dosahu vplyvu výstavby a prevádzky tunela ani zdroje Fatra a Teplica. Teplica má najnižšiu úroveň výveru a najvyššiu výdatnosť. Aj keď je úroveň výveru nižšia ako úroveň nivelety tunela, nie je možné vylúčiť negatívny vplyv. Treba si uvedomiť, že prípadné zvýšenie nivelety nad úroveň hladiny podzemnej vody sa síce zníži množstvo drénovaných vôd o prítok z bázy tunela, ale na drénovanie vôd a ich množstiev nad niveletou to nebude mať vplyv. Nie sú známe zberné oblasti prameňov a tiež nie je možné presne vymedziť zbernú oblasť tunela Korbeľka. Pohľad na geologickú mapu indikuje, že je potrebné uvažovať s dosahom vplyvu výstavby a prevádzky na celú štruktúru Kopy.

Všetky závery ohľadne vplyvu výstavby a prevádzky diaľničného tunela Korbeľka na vodárenské zdroje podzemnej vody Teplica, Kraľovany Pod Kopou 1 – 5, Rojkov, Korbeľka a Fatra sú zatiaľ v rovine predpokladov, podporených len bodovými údajmi o geologickej stavbe a hydrogeologických pomeroch a nedostatočným režimovým pozorovaním.

Jedno je však nespochybniteľné – inžinierske dielo bude v prípade realizácie fungovať ako hlavný odvodňovací prvok a významne ovplyvní režim a množstvá podzemnej vody štruktúry Kopy.

NP V. FATRA
CHVO V. F.

13. II. 2017

Šliac
Bonovský

8. VII 2017

názor Pitná voda alebo pochybný tunel?

Ján Mišura
SOPK Žilina

Renáta Tvarožná
občianska aktivistka

Na Slovensku sa mení klíma, znižuje sa hladina spodných vôd a poľnohospodári bojujú so suchom. S hrôzou čítame záverečné stanovisko ministerstva životného prostredia, ktoré schválilo variant s tunelom Korbalka na diaľnici D1 Turany-Hubová, pri ktorom budú zničené zdroje pitnej vody v Národnom parku Veľká Fatra.

Príslahlé obce, mesto Turany, Žilinská obchodná a priemyselná komora a občania rozhodnutie považujú za odborné nedostatočne podložené. Presadzujú lacnejší povrchový variant mimo zosuvného územia, s možnosťou skoršieho začiatku výstavby, postavený za kratší čas, ktorý má v Kralovčanoch z D1 odbočku na Oravu. Ten ochráni zásoby kvalitnej pitnej vody, neohrozuje zdravie, nezvyšuje cenu vody. Prostredníctvom ekoduktu a mostov bude zabezpečená migrácia zvierat.

Pochybný tunel Korbalka má tieto zásadne negatíva: minimálne o 7 rokov sa odloží začiatok výstavby, objem zemných a tunelových prác je minimálne dvakrát vyšší

„Variant diaľnice D1 s tunelom Korbalka je oveľa drahší, zničí zásoby pitnej vody, ohrozuje zdravie a bude postavený oveľa neskôr. V koho prospech to bude?

Minister dopravy Árpád Érsek v denníku Pravda 29. 5. 2017 povedal: „Podľa mojich informácií to vyzerať tak, že vyjde variant s tunelom Korbalka. Z toho vyplýva, že samozrejme ideme od nuly.“ Nielsen od nuly, ale verejné financie idú do mínusu, pretože diaľnica by odbočovala ku Korbalka dva kilometre pred ukončením už využívannej D1. Štúrovo by malo mať najluxusnejší štvorprúdový privádzač za 27 miliónov eur. To je efektívne hospodárenie štátu? Povrchový variant tieto negatíva nemá.

Tu platí - národ, ktorý nepozná históriu, opakuje chyby. Keď mimovládsky napáda li riešenia ministrov dopravy Vážneho. Figela či Počiatka spôsobili meškanie výstavby doteraz o 10 rokov. Za ministrom Počiatka pri povrchovom variante mimo zosuvného územia boli požiadavky Európskej komisie splnené. Teraz mimovládsky zrazu „chcú urýchliť“ výstavbu variantu s tunelom Korbalka a hovoria, že my vraj brzdieme výstavbu. Pritom s Korbalkou mimovládsky výstavbu zdržia o ďalších 7 rokov. To je spolu 17 rokov, čo je zo strany mimovládok pokrytie. Už v 70. rokoch sa nahrozoval povrchový variant, aby sa ochránil veľké zásoby

pitnej vody vo Veľkej Fatre. Preferovanie Korbalky ohrozuje dokončenie hlavného európskeho koridoru E50/D1 Paříž-Brno-Martin-Ružomberok. Alebo je to cieľ, aby sa skor postavil iný úsek, ktorý nie je hlavným európskym koridorom? Pozoruhodné je, že zrazu „lesoochránari“, v snahe obchádzať prísne kritériá zásahu do rezervácií NATURA, aktuálne navrhujú zrušiť Národný park Nízke Tatry. V projektade k uvedenému v roku 2002 exekutíva s podporou mimovládok zriadila Národný park Veľká Fatra v takom rozsahu územia, že teraz komplikuje výstavbu hlavného európskeho koridoru v úseku Turany-Hubová, ktorý Európska komisia a Slovensko schválili skôr. Je to náhoda? Mimovládsky, ktoré tak protestovali proti údajne predraženému úseku D4/R7, neprotestujú proti naozaj predraženému úseku s Korbalkou.

Ministerstvo a vláda majú zodpovednosť, ktorú mimovládsky nemajú. Vezme si exekutíva na zodpovednosť realizovať drahsiu investíciu, s drahsou prevádzkou, so zničením zásob pitnej vody, ohrozením zdravia obyvateľov, podnikateľov v Turci, na Orave a v Liptove? Členské štáty EÚ sa zaviazali, že zabránia zhor-

šeniu stavu všetkých zásob podzemných vôd podľa Smernice Európskeho parlamentu a rady 2000/60/ES. Potreba kompenzačných opatrení potvrdzuje, že Korbalka predstaviuje riziko. Dokonca v materiáloch bola táto možnosť pri vode jednoznačne pripustená. Sú tam uvádzané stanoviská bez podrobného geologicko-hydrologického prieskumu, čo je ďalšia časovaná bomba. Keď vybuchne, predraží sa stavba diaľnice a zvýši cena vody. Nemáme hazardovať so zdravím našich detí. V stanovisku sa hovorí aj o novej úplnej strate vody. Nivelita tomu nepomôže.

Argument o ohrození zdravia nie je strážení. Obyvatelia budú okrem pitia kontaminovanej vody vdychovať škodliviny oxidu uhľového, dusíka a iných škodlivín, pretože sa majú vypúšťať do doliny Váhu! Ďalší variant vypúšťa koncentrované splošiny veteračnou šachtou do národného parku! K šachte treba vybudovať prístupové cesty, ktoré navždy narušia park. Keď to zhrnieme, variant diaľnice D1 s tunelom Korbalka je oveľa drahší, zničí zásoby pitnej vody, ohrozuje zdravie a bude postavený oveľa neskôr. V koho prospech to bude?

O AUTORSKÉ PRAVA VYHRADENÉ

PRÍLOHA 5A

2017

8. VII 2017

Chceme predražený úsek D1 s tunelom Korbeľka bez pitnej vody?

Na Slovensku sa šíri sucho, mení sa klíma, znižuje sa hladina spodných vôd, od Podunajských Biskupíc k Šamorínu sa posúva mrak kontaminovanej vody. S hrôzou čítame záverečné stanovisko ministerstva životného prostredia, ktoré schválilo pochybný variant s tunelom Korbeľka na diaľnici D1 Turany – Hubová, pri ktorom budú zničené jazerá pitnej vody v Národnom parku Veľká Fatra. Zo všetkých variantov je variant s Korbeľkou najdrahší investične a potom aj na prevádzku.

O bce, mesto Turany, Žilinská regionálna komora SOPK, občania, Turčianske vodárne, atď. namietajú voči tomuto rozhodnutiu, nakoľko je odborné nedostatčne podložené. Presadzujú lacnejší modifikovaný povrchový variant mimo zosuvného územia, s možnosťou skoršieho začiatku výstavby, postavený za kratší čas. Ten ochráni zásoby pitnej vody, nezvyšuje cenu vody, bude mať v Kráľovoch odbočku na Dolný Kubín. Zitrovné bude škodkami zabezpečená migrácia zvierat.

Peníze za čas
Pochybý tunel Korbeľka má tieto zásadne negatíva, ktoré implikujú jeho zrušenie: minimálne o sedem rokov sa odloží začiatok výstavby, meškajú spôsobiť aj to, že objem zemných a tunelových prác je predpokladaný minimálne dvakrát vyšší ako pri povrchovom variante. V stanovisku ministerstva životného prostredia je o 100 miliónov eur drahší ako povrchový. Kde sa stratili „milióny eur“ nákladov pri nárožnejšom variante s Korbeľkou?

Podľa našich analýz je cena úseku s tunelom Korbeľka podhodnotená, objemy tunelových prác zvýšia náklady o 30 až 50 percent. Za pána ministra Počiatka sa odhadová variant s tunelom Korbeľka na 183 miliónov eur dráži. Neodborne sa zabíja na náklady 40 miliónov eur z nákladov, ktoré už boli vynaložené na prípravné práce pri povrchovom variante, a ďalšie náklady, ktoré vyplývajú pri výkype pozemkov obyvateľov Štiavica, Kráľovian a niektorých ďalších obcí regiónu. Pri Štiavici boli už v roku 2010 vybežované patky budúcich norných slúpov na mosty diaľnice. Podľa materiálov ministerstva životného prostredia sú náklady na pre-

vádzku a údržbu pri variante s tunelom Korbeľka o polovicu vyššie – ide o sumu 79 miliónov eur. Ušetrené náklady by sa dali použiť na inom úseku diaľnice (R2 – Soroška, R7 – do Nových Zámkov) alebo v zdravotníctve, atď.

Minister dopravy Ľuboslav Ľapák v denníku Pravda 29. 5. 2017 tiež povedal: „Podľa mojich informácií to vyzereť tak, že vyjde variant s tunelom Korbeľka. Z toho vyplýva, že, samozrejme, ide o nulový,“ Nielen od nuly, ale verejne

financie idú do mínusu, pretože diaľnica by odbočovala ku Korbeľke dva kilometre pred ukončením už využívaného D1. Štúvio by malo mať najluxusnejší štandard, pretože prívádza za 27 miliónov eur. A štúvio by ešte stratilo prírodnú čistotu vody, pretože pramen z Malej Fatry nemôže použiť, lebo je tam nedovolený obsah arzénu. Preto sa tlačí voda do Štiavice z Veľkej Fatry. Preto v petícii veria mimovládcom? Keď im ide o zdravie. To je efektívne hospo-

dárenie štátu? Povrchový variant tiež negatíva nemá. Komu to poslúži?

Ohrozená pitná voda i koridory

Na verejnosti sa vytvára atmosféra, že takí argumenti združujú výstavbu. Tu platí – národ, ktorý nepozná históriu, opakuje chyby. Keď mimovládca napáli riešenia ministrov dopravy Vážneho, Figela či Počiatka, spôsobili meškajú výstavby do teraz o 10 rokov „dopisovaním“ mimo SR do Bruselu. Pri tom

úseku s Korbeľkou. Preto ministerstvo životného prostredia ustupuje mimo vládku? Ministerstvá a vláda majú zodpovednosť, ktorí mimovládca nemajú. Vezme si exekúcia na zodpovednosť realizovať dražbu investíciu s drahou prevádzkou, so zničením zásob pitnej vody, ohrozením zdravia občanov, podnikateľov v Turci, na Orave a Liptove? Členské štáty Európskej únie sa zaviazali, že zabránia zhoršeniu stavu

Aktu môžeme zhrnúť, variant s tunelom Korbeľka je oveľa drahší, zničí zásoby pitnej vody, ohrozí zdravie a oveľa nešťastnejšie sa postaví. Quo vadis, Slovensko? V koho prospech to bude?

Ján Mišúra,
riaditeľ Žilinskej RK SOPK
Miroslav Blahušák,
primátor mesta Turany
Rendita Tvarožná,
občianska aktivistka

za ministra Počiatka pri povrchovom variante mimo zosuvného územia boli požiadavky Európskej komisie splnené. Teraz tie isté mimovládca zrazu „chcu urýchlenú“ výstavbu variantu s tunelom Korbeľka u hovoria, že my viaj brzdiame výstavbu. Pri tom s tunelom Korbeľka to mimovládca zdiera o ďalších 7 rokov. To je rovnaké 17 rokov, čo je zo strany mimovládca a neziskovník pokrytý. Už v 70. rokoch minulého storočia sa navrhoval povrchový variant, aby sa ochránil veľké zásoby pitnej vody v národnom parku Veľká Fatra.

Preferovanie Korbeľky ohrozuje dokončenie hlavného európskeho koridoru E50/D1 Paríž – Praha – Brno (Bratislava) – Martin – Ružomberok. Alebo je to cieľ niekoho, aby sa presadzoval iný úsek, ktorý nie je hlavným európskym koridorom? Pozoruhodné je, že zrazu mimovládca – lesní ochránca za dve percentá (alebo viac?), v snahe obchádzať prírodné kritériá zasahuje do rezervácie NATURA, aktuálne navrhujú zrušiť Národný park Nízke Tatry. V protiklade k uvedenému v roku 2002 exekúcia s podporou mimovládca zrušila Národný park Veľká Fatra v takom rozsahu územia, že teraz komplikuje výstavbu hlavného európskeho koridoru E50/D1 v úseku Turany – Hubová, ktorý Európska komisia a Slovensko schválili akor. To je ďalší prejav neodbornosti. Je to náhoda?

Korbeľka je riziko

Mimovládca, ktoré tak protestovali proti vraj predraženému úseku D4/R7, neprotestujú proti naozaj predraženému

a šitova vylučovať toxické plyny oxidov dusíka, oxidu uhličitého a iných škodlivín, ktoré sa budú vypúšťať koncentrovane z dvoch tunelov Korbeľky do obývanej doliny Váhu. Argument o ohrození zdravia teda nie je strážnym. Každý obyvateľ má individuálnu kultúru na spustenie nevyhľaditeľnej choroby. Alebo pre neziskovník sú životy ľudí, detí, podnikateľov, ich životné prostredie menej dôležité a obetované pre číle ideologické migrácie zvierat? Z histórie poznáme, ako pri presadzovaní svojich ideologických cieľov boli aj zbytočné ľudské obete.

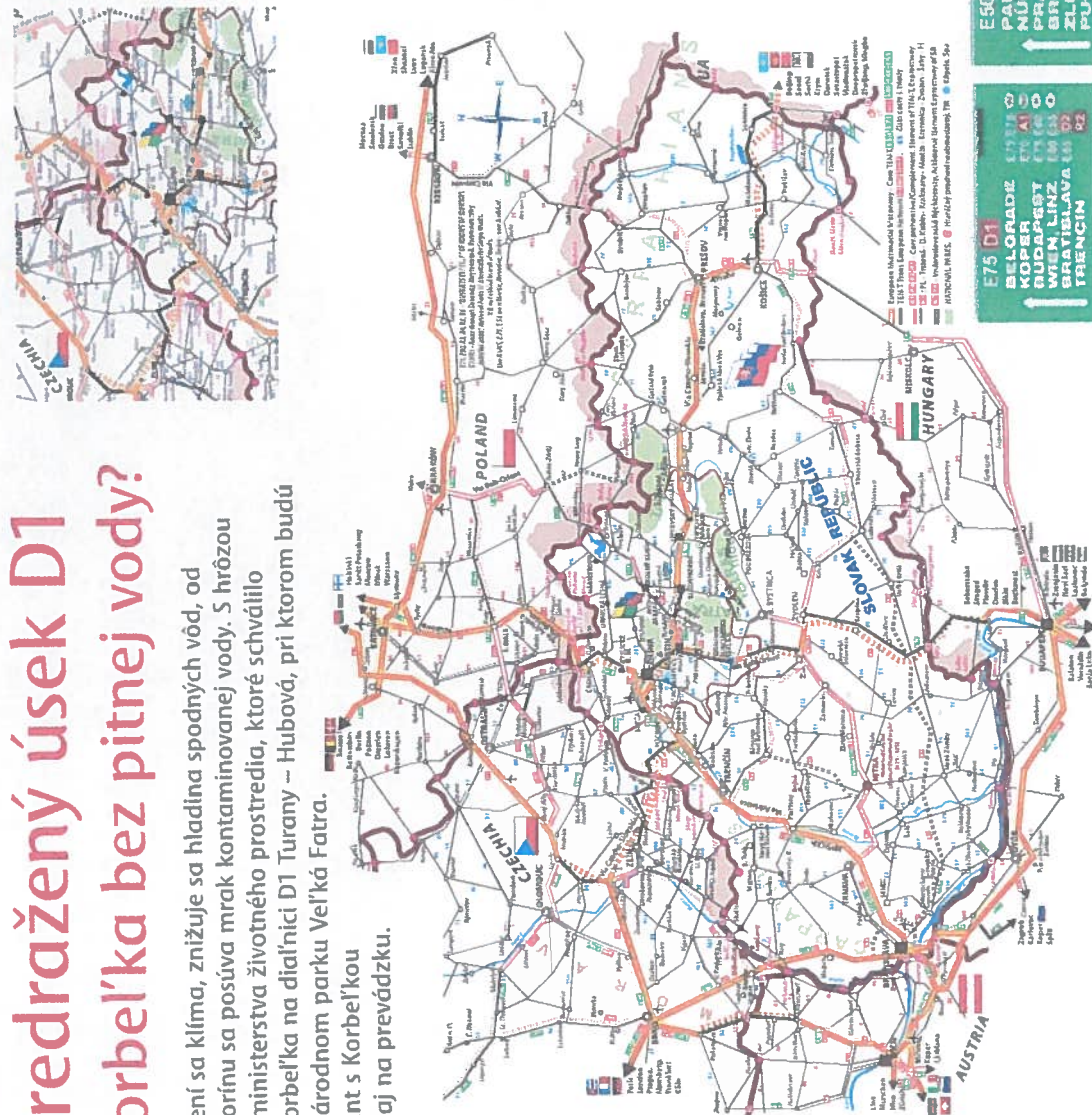
Ďalší variant plánuje vypúšťať koncentrované splošný vzduch do národného parku medzi medvede. K vetracej šachte však treba vybudovať prístupové cesty, ktoré navyše narúbia park.

E75 D3
MOSCOW
WARSZAWA
KRAKOW
ZWAROW
OSTRAVA
CZADCA

E50 D1
SEUL
BEIJING NINGBO
DONGTAK
RUZOMBEROK
D. KUBIN
MARTIN
ZILINA

E50 D1
PARIS
NURNBERG
PRAGA
BRNO
PUCHOV

E75 D1
BELORUSIA
KOPPER
BUDAPEST
WIEN LINZ
BRATISLAVA
TRIENGIN



Tunel Korbel'ka na E50 – spor silnie

Mimovládky vyvolajú deštrukciu zásob vody, financií a dôvery

Uprostred sporov o to, či realizovať absolútne rizikový tunel Korbel'ka, alebo variant V1 s odklonom mimo zosuvného územia, ktorý je o stovky miliónov eur lacnejší v investíciách a údržbe, rýchlejšie postaviteľný a ochráni bez tunela Korbel'ka čistú pitnú vodu vo Veľkej Fatre, prehladáme negatívny vplyv mimovládnych organizácií od roku 2008 na termín začatia výstavby a na obrovské zásoby podzemnej vody vo Veľkej Fatre.

Prečo absolútne rizikový tunel Korbel'ka? Vedľa neho prebieha veľkolepá výstavba tunela Čebrať. Dva tunely zhruba 7 km od seba v tomto území... Na tuneli Čebrať museli prerušiť stavebné práce na dva roky, aj keď tam bol realizovaný priekopársky podobne ako na tuneli Korbel'ka. Aby sa mohlo pokračovať na tuneli Čebrať, musel sa riešiť novou trasou. Tam neexistoval iný, povrchový variant. Na tuneli Korbel'ka existuje a už bol predfinancovaný a lepšie pripravený.

Prečo potreba ochrany čistej pitnej vody vo Veľkej Fatre? Táto voda je používaná bez úpravy pre obec Šitava a ďalšie obce v Turci, na Orave a Liptove...

Práve mimovládky sa najviac podieľali na oddelení začiatku výstavby úseku D1 Turany – Hubová, už trikrát dolema na desať rokov. Dôvodom je rakelinisko, medveď, aď. Pre nich sú migranti – medvede a ďalšie premnožené zvierať (mimovládky ich „zakazujú“ strieľať), dolejšie ako obyvateľia, udržateľný život ľudí a firm s prírodnou čistotou vodou.

Svedomím a rozumom zelených nepohla ani tento rok krv dvoch mŕtvych ľudí a ťažko zraneného po stretoch s medveďom. Zdá sa, že nie sú zelení od vzjaľu ľudia – príroda. Vid napríklad návrh leteckých letov na zrušenie Národného parku Nízke Tatry! Preto sa niekde prívádzajú k stromom, a tu nie?

Rozhodnutie, osem rozkladov

aj žaloba

Rozhodnutím v záverečnom stanovisku ministerstva životného prostredia k Správe o hodnotení vplyvov diaľnice

D1 Turany – Hubová nebol daný súhlas na povrchové varianty s odklonom, na ktorý štát už väčšinou vykupil pozemky (Šitovo, Kralovany, atď.). V roku 2010

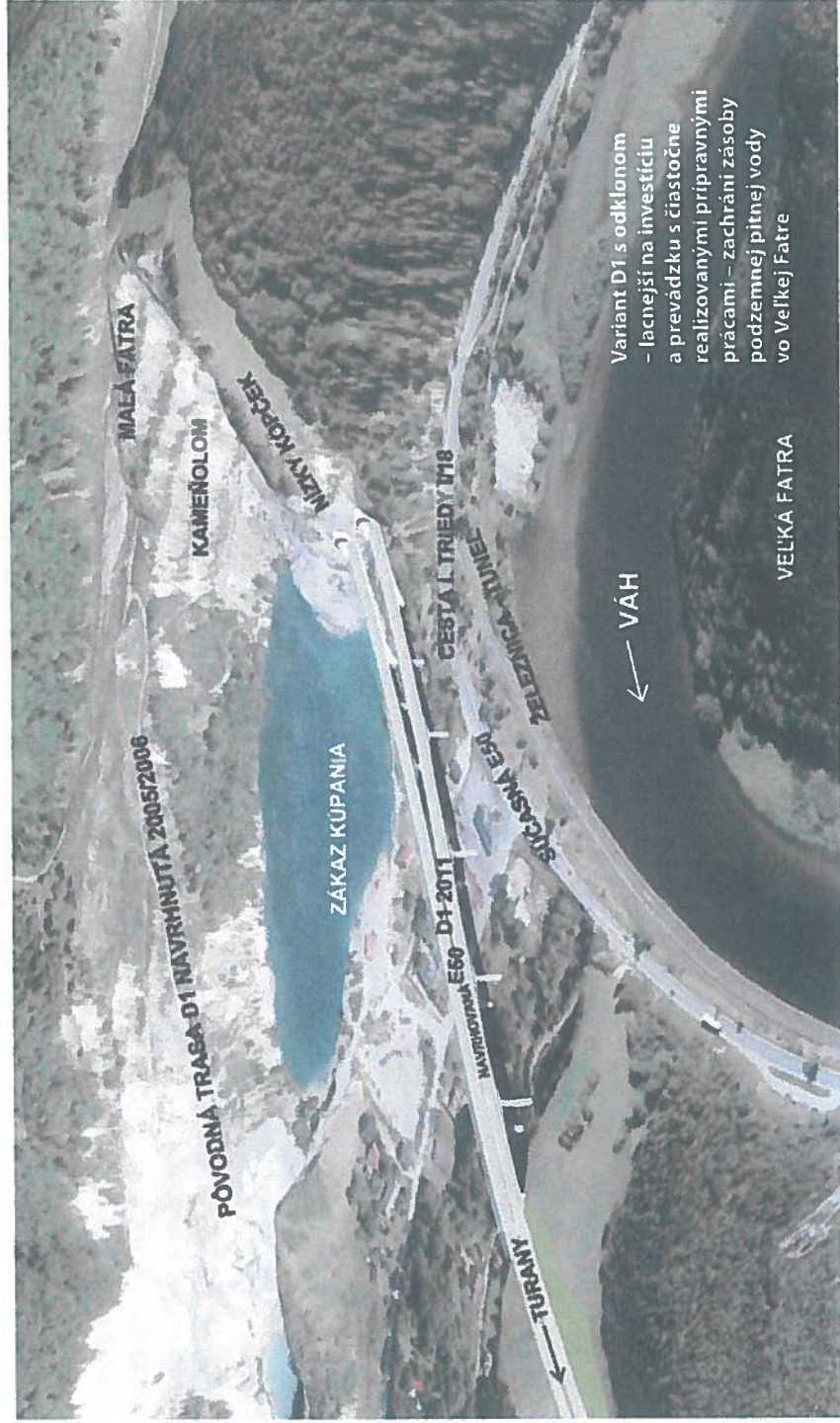
sa realizovali prípravné práce (okrájka pôdy, betónové patky pod slupy, asiálny, odlesenie, prístupové cesty, atď.) za desiatky miliónov eur z čia obyvateľov SR.

Obce, mesto Turany, vodárne, občania, verejnosť, organizácie podnikateľov, firm podali osem rozkladov proti záverečnému stanovisku Ministerstva životného prostredia (MŽP) ich však zamietlo, ako keby mu nezáležalo na výdavkoch štátu, Európskej komisii, názoroch obyvateľov mesta Turany a obci, komunít, firm, ale hlavne ako keby mu nezáležalo na ochrane a zveladení zásob podzemnej pitnej vody pri stavbách. Zvolilo trasu s tunelom Korbel'ka priekráť navrhnutú za Mečiarovej vlády.

Treba upozorniť, že spor pokračuje, pretože bola podaná žaloba o preskúmanie zákonnosti rozhodnutia MŽP v záverečnom stanovisku o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ktorom ministerstvo súhlasí so zmenou a stavbou vo variante s tunelom Korbel'ka. Je pozoruhodné, že ani štátne, ani súkromné „slobodné“ médiá veria, nosť o tom od marca 2018 neinformujú. Štát a MŽP pritom suverénne koná a dodatočne si objednáva a realizuje vraj podrobný hydrogeologický prieskum.

Zásoby pitnej vody sa zmenšujú. Vydávame nové zákony, nariadenia Európskej komisie na ochranu zásob podzemnej vody a tu ich ideme stavbou tunela Korbel'ka vydrénovať.

Hoci bola podaná žaloba, neexistuje žiadne predbežné upratenie. V súčasnosti už kolkujú trasu, označili v novembri stromy na výrub. Napriek tomu, že neexistuje dokumentácia, napriek tomu, že je podaná žaloba, toľko všetko sa deje, len teraz sa začal podrobný hydrogeologický prieskum. Je Slovensko právny štát?



Variant D1 s odklonom
– lacnejší na investíciu
a prevádzku s čiastočne
realizovanými prípravnými
pracami – zachráni zásoby
podzemnej pitnej vody
vo Veľkej Fatre

VEĽKÁ FATRA

← VÁH

Drahšia výstavba a územie bez vody

o trase úseku Turany – Hubová na D1/E50 bez podrobného hydrogeologického prieskumu a prísukumu zásob najkvalitnejšej podzemnej pitnej vody na Slovensku. Prieskum sa realizoval vrtmi každých 300 až 500 metrov. Jedna z mimovládok tvrdila, že rozhodnutie predchádzal napodobnený prieskum na Slovensku. Ten sa však robí na tuneli Višňové. Klamú verejnosť a poukazujú to na „ich“ záujmy a populizmus. Na tunel sa spotrebuje v priemere 2,8 krát viac betónu na kilometer ako na povrchový variant a z toho plynú financie. Komuniti už čiastočne dostali zaplatené a istý vedec, obhajca tunela, keď nemá argumenty, píše o boľevizme. Komuniti, obce, obyvateľia, firmy, ktoré sú proti prednáženému tunelu Korbel'ka, nerobili internetové petície, ktoré sa dajú manipulovali, ale normálne písomné, listové. Ktoré sú serióznejšie?

Zvolená trasa Korbel'ka bude drahšia o 183 miliónov eur než povrchový variant, vyšiello pôvodne ministerstvo dopravy. O pár rokov neskôr sa v záverečnej správe MŽP uvádza cena trasy s tunelom Korbel'ka „iba“ o 100 miliónov eur vyššia. Pozoruhodné... Kam sa podalo na papieri 83 miliónov eur nákladov, kde sú zohľadnené ďalšie zbytočné vyvolané náklady? Za ušetrených 183 miliónov eur by štát mohol postaviť momentálne najpotrebnejší slovenský úsek Brodno – Kysucké Nové Mesto na D3/E75, čo je multikmódlny Core Corridor TEN-T z Bratislavy do Česka a Poľska. Minister dopravy tvrdí, že nemá peniaze na tento úsek. Tu

sú, len sa treba k tomu postaviť chlapsky. Vieme, že ministri dopravy a životného prostredia to majú ťažké s mimovládami, keď tie majú za sebou medvedie želmy (tenito rok šetrí s premnoženými šelmami neprežili dvaja ľudia).

Ale voda má najväčšiu váhu pre existenciu človeka a firm. V správe sa váha iohlo kritéria nezodpovedne (učelovo?) relatívne znižila alebo sa dikciou, textáciou v správe problém vody relativizuje.

Vážené dámy a páni, vážení muži, slušní ľudia,

hľadáme sprítvedcov po živote, ľudí, ktorých slová sú pravé, dôveryhodné a so zárukou. Ľudi, čo už pred nami niečo vedli, čo poputovali od prameňa života kus cesty, sú akcnejší, múdrejší, prítodže kráčajú hrdinknejšie a nekrývajú sa pripomenie ctiť. Voda je jednoduchá substancia, jej prirodzenosťou je, že je

studena, víťazka a porážka" < AVICEN-
NA, 980 - 1037, lektor: prírodovedec >

Popredný slovenský klimatológ profesor Milan Lapin na otázku v novinách, či máme byť pripravení, že úrady vyzvú ľudí a firmy na šetrné vodou, odpovedal: „Samozrejme, Slovensko rozhodne nepatrí medzi krajiny, ktoré majú prebytok vody, nie sme krajinou, ktorá má veľmi výdatné zásoby vodných zdrojov“. Na Slovensku budeme šetriť nielen skrz klímu, ale aj pre tunel Korbefka.

Mimovládsky po prvý...

Prvé zabránenie výstavby spôsobili mimovládsky už v roku 2008. Atakovali ministerstvo a poslali list Európskej in-

vestičnej banke, aby neposkytla penaze na variant bez tunela Korbefka, ktorý bol vtedy v procese schvaľovania. Žiadali nové posúdenie vplyvov na životné prostredie, z čoho plynie ich pokynstvo, že kritizujú v súčasnosti obyvateľov ďalších ôsmich obcí, inštitúcií, firiem (že brzdia stavbu úseku D1), ktorí presadzujú lacnejší, rýchlejší substitučný variant, ktorý im zaručí čistú pitnú vodu bez úpravne,

teda bez zbytočne vyvolaných vyšších nákladov. Akého ich budú - tieto vyššie náklady na diaľnicu a pitnú vodu - v budúcnosti ako vyvolanú škodu hradíť mimovládsky so štátom a Európskou komisiou obyvateľom a firmám? A čo klimatické zmeny? Zásoby pitnej vody sa zmenšujú. Vydávame nové zákony,

nariadenia Európskej komisie na ochranu zásob podzemnej vody a tu ich ideme stavbou tunela Korbefka vyriešovať. Bez znalosti histórie sa ľahko mami- puluje s ľuďmi. Preto pripomíname ďalšie aktivity, vývoj.

Hospodárske noviny 12. júna 2018 uviedli: „Tunel Korbefka... ktorý si vyžiadali ekoaktivisti, sa nepozdáva samospráve a vodárom“.

Odtiaľ: Kto z nich je volený, má zodpo- vednosť pred občanmi a firmami?

Ustava SR, čl. 4 ods. 1: „podzemné vody... sú vo vlastníctve SR...“

ka chráni a zveľaďuje toto bohatstvo... v prospech občanov a nasledujúcich generácií.

Odtiaľ: Preto mimovládsky a pod ich lobingom exekutíva nedodržiavajú úsuvy?

O tom by mali rozhodovať súdy.

Minister László Sólymos, TASR, 1. februára 2018: „Zrejme nikoho netre-

ba presvedčiť, že ochrana vody je pre každú krajinu tá najpodstatnejšia zá-

ležitosť a naša nová (vodného zákona) zvykne...ochrana...“

by podľa odhadov nenob dokončený skôr ako v roku 2029. Mimovládsky v infor-

ma po tretie

Tretikrát zabrzdlili začiatok výstavby v roku 2017, keď presadili v rámci tzv

EIA tunel Korbefka v záverečnom stano-
visku MZP. Dokazom sú slová ministra
dopravy v denníku Pravda 29. mája 2017:
...výjde variant s tunelom Korbefka,
z toho vyplýva, že samozrejme, ideme
od nuly...“ Takže ten úsek s Korbefkou
by podľa odhadov nenob dokončený skôr
ako v roku 2029. Mimovládsky v infor-

od Prateľov zeme - CEPA a 14 mimo-
vládnych organizácií by nemali finan-
covať projekty, ktoré porušujú rámcovú
smernicu o vode 2000/60/ES, nariadenia
EÚ, zákony a vyhlášky SR o ochrane
podzemných vôd. Tým sa porušuje právo
obyvateľov, budúcich generácií SR a EÚ

Úlohou štátu a EÚ je zabezpečiť vše-
strannú ochranu vôd a zlepšiť jej kvalitu

Pochybný projekt „Korbefka“ je náhra-
diteľný modifikovaným povrchovým
variantom V10 mimo zosuvného územia,

ktorý okrem zachránny zásob podzemnej
pitnej vody je lacnejší na investície a aj na
prevádzku (viď záverečná správa MZP)

...po druhé...

Druhýkrát mimovládsky zabrzdlili vý-
stavbu diaľnice, keď sa minister dopravy
Ján Figel snažil na D1 urýchlene roz-

Ministerstvo životného
prostredia rozhodlo
o trase úseku Turany

- Hubová na D1/E50
bez podrobného
hydrogeologického
prieskumu a prieskumu
zásob najkvalitnejšej
podzemnej pitnej vody
na Slovensku.

hebnú výstavbu povrchového variantu
úseku Turany - Hubová po splnení
ekologických pripomienok Európskej
komisie pre modifikovaný variant bez
tunela Korbefka. Štát ich splnil. Veď
medvede môžu migrovať aj pod diaľnicou
a ekodukťami. Aj tak zavádza migrantom
a ekodukťami. Vtedy mimovládsky
triefy a železnica. Vtedy mimovládsky
znovu písali Európskej komisii žiadosti,
ešte vo väčšom rozsahu.

...a po tretie

Tretikrát zabrzdlili začiatok výstavby
v roku 2017, keď presadili v rámci tzv

EIA tunel Korbefka v záverečnom stano-
visku MZP. Dokazom sú slová ministra
dopravy v denníku Pravda 29. mája 2017:
...výjde variant s tunelom Korbefka,
z toho vyplýva, že samozrejme, ideme
od nuly...“ Takže ten úsek s Korbefkou
by podľa odhadov nenob dokončený skôr
ako v roku 2029. Mimovládsky v infor-

ma po tretie

Tretikrát zabrzdlili začiatok výstavby
v roku 2017, keď presadili v rámci tzv

EIA tunel Korbefka v záverečnom stano-
visku MZP. Dokazom sú slová ministra
dopravy v denníku Pravda 29. mája 2017:
...výjde variant s tunelom Korbefka,
z toho vyplýva, že samozrejme, ideme
od nuly...“ Takže ten úsek s Korbefkou
by podľa odhadov nenob dokončený skôr
ako v roku 2029. Mimovládsky v infor-

ma po tretie

Tretikrát zabrzdlili začiatok výstavby
v roku 2017, keď presadili v rámci tzv

EIA tunel Korbefka v záverečnom stano-
visku MZP. Dokazom sú slová ministra
dopravy v denníku Pravda 29. mája 2017:
...výjde variant s tunelom Korbefka,
z toho vyplýva, že samozrejme, ideme
od nuly...“ Takže ten úsek s Korbefkou
by podľa odhadov nenob dokončený skôr
ako v roku 2029. Mimovládsky v infor-

ma po tretie

Tretikrát zabrzdlili začiatok výstavby
v roku 2017, keď presadili v rámci tzv

EIA tunel Korbefka v záverečnom stano-
visku MZP. Dokazom sú slová ministra
dopravy v denníku Pravda 29. mája 2017:
...výjde variant s tunelom Korbefka,
z toho vyplýva, že samozrejme, ideme
od nuly...“ Takže ten úsek s Korbefkou
by podľa odhadov nenob dokončený skôr
ako v roku 2029. Mimovládsky v infor-

ma po tretie

Tretikrát zabrzdlili začiatok výstavby
v roku 2017, keď presadili v rámci tzv

EIA tunel Korbefka v záverečnom stano-
visku MZP. Dokazom sú slová ministra
dopravy v denníku Pravda 29. mája 2017:
...výjde variant s tunelom Korbefka,
z toho vyplýva, že samozrejme, ideme
od nuly...“ Takže ten úsek s Korbefkou
by podľa odhadov nenob dokončený skôr
ako v roku 2029. Mimovládsky v infor-

ma po tretie

Tretikrát zabrzdlili začiatok výstavby
v roku 2017, keď presadili v rámci tzv

EIA tunel Korbefka v záverečnom stano-
visku MZP. Dokazom sú slová ministra
dopravy v denníku Pravda 29. mája 2017:
...výjde variant s tunelom Korbefka,
z toho vyplýva, že samozrejme, ideme
od nuly...“ Takže ten úsek s Korbefkou
by podľa odhadov nenob dokončený skôr
ako v roku 2029. Mimovládsky v infor-

ma po tretie

Tretikrát zabrzdlili začiatok výstavby
v roku 2017, keď presadili v rámci tzv

EIA tunel Korbefka v záverečnom stano-
visku MZP. Dokazom sú slová ministra
dopravy v denníku Pravda 29. mája 2017:
...výjde variant s tunelom Korbefka,
z toho vyplýva, že samozrejme, ideme
od nuly...“ Takže ten úsek s Korbefkou
by podľa odhadov nenob dokončený skôr
ako v roku 2029. Mimovládsky v infor-

ma po tretie

Tretikrát zabrzdlili začiatok výstavby
v roku 2017, keď presadili v rámci tzv

EIA tunel Korbefka v záverečnom stano-
visku MZP. Dokazom sú slová ministra
dopravy v denníku Pravda 29. mája 2017:
...výjde variant s tunelom Korbefka,
z toho vyplýva, že samozrejme, ideme
od nuly...“ Takže ten úsek s Korbefkou
by podľa odhadov nenob dokončený skôr
ako v roku 2029. Mimovládsky v infor-

ma po tretie



Ďalšia škoda štátu a EÚ: Ak bude tunel Korbefka od tohto miesta (modré auto), musí sa postaviť (odbočuje) nový úsek D1 k tunelu, takže už existujúce 2 km boli v roku 2014 zbytočne postavené, financované. V ČR sa snažia využiť existujúci úsek rýchlostný do Slušovic pre D49, v SR sa taketo úseky nevyužívajú, pretože... viď tento článok na s. 6 - 9.

Stúpec zásob vody v masive klesol zhruba o 100 m a ako upozornili vodárne, na martinskej strane vyschli potoky, stratili sa niektoré studne alebo sa museli prehĺbovať. To sú fakty a realita. Vytekajúca voda je prietokom tak zakalená, že jej spätná úprava na parametre pitnej vody by si vyžadovala vybudovanie nákladnej úpravárenskej technológie.

Pochybný projekt

„Korbefka“ je

nahradiť

modifikovaným

povrchovým variantom

V10 mimo zosuvného

území, ktorý okrem

zachrány zásob

podzemnej pitnej vody

je lacnejší na investície

a aj na prevádzku.

Příklad, z ktorého

sa treba poučiť

Nemožno opomenúť skúsenosti s vod-

nými zdrojmi v Maľej Fatre pri stavbe

tunela Višňové - Dubňá skala na D1,

západne cca 16 km. Z tunela neustále

vytieka voda v množstve 230 - 300 litrov/

sekundu. Zdá sa, že Slovensko obišlo

nariadenia o ochrane podzemných vôd

v Turci teploty, aké boli pred 15 rokmi

Vo Veľkej Fatre sú však väčšie zásoby

pitnej vody. Sme poctení? Alebo „kaš-

leme“ na deň, na vnučkov, čo tu budú po

nás? Nie všetky mimovládsky sú vhodným

spravidcom životom a službám zdrojom

tunela Višňové - Dubňá skala na D1,

západne cca 16 km. Z tunela neustále

vytieka voda v množstve 230 - 300 litrov/

sekundu. Zdá sa, že Slovensko obišlo

nariadenia o ochrane podzemných vôd

v Turci teploty, aké boli pred 15 rokmi

Vo Veľkej Fatre sú však väčšie zásoby

pitnej vody. Sme poctení? Alebo „kaš-

leme“ na deň, na vnučkov, čo tu budú po

nás? Nie všetky mimovládsky sú vhodným

spravidcom životom a službám zdrojom

tunela Višňové - Dubňá skala na D1,

západne cca 16 km. Z tunela neustále

vytieka voda v množstve 230 - 300 litrov/

sekundu. Zdá sa, že Slovensko obišlo

nariadenia o ochrane podzemných vôd

v Turci teploty, aké boli pred 15 rokmi

Vo Veľkej Fatre sú však väčšie zásoby

pitnej vody. Sme poctení? Alebo „kaš-

leme“ na deň, na vnučkov, čo tu budú po

nás? Nie všetky mimovládsky sú vhodným

spravidcom životom a službám zdrojom

tunela Višňové - Dubňá skala na D1,

západne cca 16 km. Z tunela neustále

vytieka voda v množstve 230 - 300 litrov/

sekundu. Zdá sa, že Slovensko obišlo

nariadenia o ochrane podzemných vôd

v Turci teploty, aké boli pred 15 rokmi

Vo Veľkej Fatre sú však väčšie zásoby

pitnej vody. Sme poctení? Alebo „kaš-

leme“ na deň, na vnučkov, čo tu budú po

nás? Nie všetky mimovládsky sú vhodným

spravidcom životom a službám zdrojom

tunela Višňové - Dubňá skala na D1,

západne cca 16 km. Z tunela neustále

vytieka voda v množstve 230 - 300 litrov/

sekundu. Zdá sa, že Slovensko obišlo

nariadenia o ochrane podzemných vôd

v Turci teploty, aké boli pred 15 rokmi

Vo Veľkej Fatre sú však väčšie zásoby

pitnej vody. Sme poctení? Alebo „kaš-

leme“ na deň, na vnučkov, čo tu budú po

nás? Nie všetky mimovládsky sú vhodným

spravidcom životom a službám zdrojom

tunela Višňové - Dubňá skala na D1,

západne cca 16 km. Z tunela neustále

vytieka voda v množstve 230 - 300 litrov/

sekundu. Zdá sa, že Slovensko obišlo

nariadenia o ochrane podzemných vôd

v Turci teploty, aké boli pred 15 rokmi

Vo Veľkej Fatre sú však väčšie zásoby

pitnej vody. Sme poctení? Alebo „kaš-

leme“ na deň, na vnučkov, čo tu budú po

nás? Nie všetky mimovládsky sú vhodným

spravidcom životom a službám zdrojom

tunela Višňové - Dubňá skala na D1,

západne cca 16 km. Z tunela neustále

vytieka voda v množstve 230 - 300 litrov/

sekundu. Zdá sa, že Slovensko obišlo

nariadenia o ochrane podzemných vôd

v Turci teploty, aké boli pred 15 rokmi

Vo Veľkej Fatre sú však väčšie zásoby

pitnej vody. Sme poctení? Alebo „kaš-

leme“ na deň, na vnučkov, čo tu budú po

nás? Nie všetky mimovládsky sú vhodným

spravidcom životom a službám zdrojom

tunela Višňové - Dubňá skala na D1,

západne cca 16 km. Z tunela neustále

vytieka voda v množstve 230 - 300 litrov/

sekundu. Zdá sa, že Slovensko obišlo

nariadenia o ochrane podzemných vôd

v Turci teploty, aké boli pred 15 rokmi

Vo Veľkej Fatre sú však väčšie zásoby

pitnej vody. Sme poctení? Alebo „kaš-

leme“ na deň, na vnučkov, čo tu budú po

nás? Nie všetky mimovládsky sú vhodným

spravidcom životom a službám zdrojom

tunela Višňové - Dubňá skala na D1,

západne cca 16 km. Z tunela neustále

vytieka voda v množstve 230 - 300 litrov/

sekundu. Zdá sa, že Slovensko obišlo

nariadenia o ochrane podzemných vôd

v Turci teploty, aké boli pred 15 rokmi

Vo Veľkej Fatre sú však väčšie zásoby

pitnej vody. Sme poctení? Alebo „kaš-

leme“ na deň, na vnučkov, čo tu budú po

nás? Nie všetky mimovládsky sú vhodným

spravidcom životom a službám zdrojom

tunela Višňové - Dubňá skala na D1,

západne cca 16 km. Z tunela neustále

vytieka voda v množstve 230 - 300 litrov/

sekundu. Zdá sa, že Slovensko obišlo

nariadenia o ochrane podzemných vôd

v Turci teploty, aké boli pred 15 rokmi

Vo Veľkej Fatre sú však väčšie zásoby

pitnej vody. Sme poctení? Alebo „kaš-

leme“ na deň, na vnučkov, čo tu budú po

nás? Nie všetky mimovládsky sú vhodným

spravidcom životom a službám zdrojom

tunela Višňové - Dubňá skala na D1,

západne cca 16 km. Z tunela neustále

vytieka voda v množstve 230 - 300 litrov/

sekundu. Zdá sa, že Slovensko obišlo

nariadenia o ochrane podzemných vôd

Zúčastnené strany

**SLOVENSKÁ OBCHODNÁ A PRIEMYSELNÁ KOMORA, ŽILINSKÁ REG. KOMORA – SOPK ŽRK
KRAJSKÁ HOSPODÁŘSKA KOMORA ZLÍNSKEHO KRAJE, ČESKÁ REPUBLIKA – KHK ZK
KRAJSKÁ HOSPODÁŘSKA KOMORA MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE, ČR – KHK MSK
HOSPODÁŘSKA KOMORA ČESKÉ REPUBLIKY – HK ČR
SDRUŽENÍ PRO ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA MORAVĚ - SRDIM
SDRUŽENÍ PRO ROZVOJ MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE - SRMSK
SLOVENSKO-KÓREJSKÝ HOSPODÁŘSKÝ VÝBOR – SKHV
ZDRUŽENIE PODNIKATEĽOV PÚCHOVSKÉHO REGIÓNU - ZPPR
MESTO MARTIN, MESTO ŽILINA, MESTO TURANY, OBEC KRPEĽANY, OBEC RATKOVO, OBEC TURČEK**

MEMORANDUM

**o koordinovanej spolupráci pri príprave a presadzovaní priorít
vo výstavbe diaľnic súvisiacich s dopravou
v Slovenskej republike, Českej republike, Európskej únii v rámci
Core Corridor TEN-T.**

MEMORANDUM

Preambula

V záujme posilnenia ekonomických, sociálnych väzieb medzi SR a ČR predstavitelia **obchodných, priemyselných, hospodárskych komôr a združení SR, ČR, obcí, miest, verejnosti** žiadajú exekutívu a authority SR, ČR a EK **prioritne realizovať výstavbu uvedených úsekov diaľnic Core Corridor TEN-T.**

Zdôvodnenie:

V záujme posilnenia ekonomických, sociálnych väzieb medzi SR, ČR a v EÚ považujeme za potrebné vytvárať kvalitné podmienky pre rozvoj a zvyšovanie konkurencieschopnosti v oblasti medzinárodnej dopravnej infraštruktúry.

Predstavitelia dotknutých komôr, združení, obcí, miest v súlade s Nariadením EP a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o hlavných smeroch Únie pre rozvoj TEN-T konštatujú, že doteraz nedošlo k odstráneniu miest s nedostatočnou priepustnosťou a doplneniu chýbajúcich prepojení dopravnej infraštruktúry, ktorá by zlepšila podmienky dopravy pre podnikateľov, firmy a tým i regionálnu a miestnu dopravu, vrátane dostupnosti a prepojenosti regiónov ČR a SR. Dokonca na Slovensku v roku 2018 a 2019 dochádza na prioritných úsekoch D1, R3, D3, R6 k negatívnym krokom exekutívy!? Výsledkom je na D1 zastavenie výstavby a na R3, D3, R6 spomalenie procesov súvisiacich s prípravou infraštruktúrnych projektov!

Signatári „Memoranda“ deklarujú týmto prehlásením prioritné úseky výstavby v období 2019 – 2025:

Na území SR:

- **R6** **Púchov – Dohňany – Mestečko, začať výstavbu roku 2020, polovičný profil**
- **D1/R3/E50** **Turany - Hubová bez tunela Korbeľka,**
- **D1/E50** **tunel Višňové na úseku Lietavská Lúčka - Dubná Skala (Martin - Žilina), okamžite pokračovať vo výstavbe**
- **D3/E75** **Brodno - Kysucké Nové Mesto, začať výstavbu 2020**
- **R3** **Martin - Rakovo, začať výstavbu 2021**
- **R3** **Horná Štubňa – Turček - Kremnica, začať výstavbu 2023, polovičný profil, okamžite stavať – riešiť havarijný stav na Core Corridor TEN-T, I/65 cez obec Turček.**

Na území ČR:

- **D49** **Hulín – Fryšták/Zlín – Lípa, začať výstavbu 2020**
- **D49** **Lípa – Vizovice – Střelná (štátna hranica ČR/SR), začať výstavbu 2023**
- **I/68/E75** **Třanovice - Nebory, začať výstavbu 2021, rýchlostná cesta medzi D48 a D3**

V súlade s týmto Memorandom považujeme za nutné, aby štátne a samosprávne orgány v SR, ČR a Európska komisia urýchlili všetky procesy súvisiace s prípravou hore uvedených infraštruktúrnych projektov, predovšetkým urýchlene začali výstavbu pri rešpektovaní ekonomickej efektívnosti a ochrany zásob podzemnej pitnej vody (ekológia). Hore uvedené inštitúcie, združenia, obce, mestá apelujú na všetky zainteresované orgány a inštitúcie, aby aktívnou spoluprácou prispeli k urýchleniu prípravy a realizácie uvedených priorit dopravnej infraštruktúry zaradených do hlavnej európskej siete Core Corridor TEN-T.

Žilina, 16. mája 2019

Iveta Tábořská
riadiateľka KHK ZK

Natália Šitavancová
riadiateľka KHK MSK

Michal Štefl
viceprezident HK ČR
dopravu a stavebníctvo

Jozef Federič
predseda SKHV

Ján Mišúra
riadiateľ SOPK ŽRK

Rastislav Frkán
starosta obce Ratkovo

Ján Teltsch
starosta obce Turček

Peter Habanc
primátor mesta Žilina

Radúz Mácha
riadiateľ SRMSK

Libor Lukáš
predseda SRDM

Renáta Tvarožná
poslankyňa obec. zastup.
predsedníčka petičného výboru

Jaroslav Král
starosta obce Krpeľany

Vladimír Tarabá
prezident ZPPR

Dušan Novýsedlák
primátor mesta Turany

Ján Danko
primátor mesta Martin

názor Dražšia diaľnica aj voda

PRÍLOHA
6.11.2020

Ján Mišura
riaditeľ SOPK Žilina

Jaroslav Kráľ
starosta obce Krpelany

Niektoré mimovládne organizácie majú ambíciu byť štátnym v štáte. Vyvíjajú nátlak na prijatie závažných rozhodnutí bez toho, aby niesli akúkoľvek zodpovednosť za možné došahy. Príkladom je úsek diaľnice D1 Turany - Hubová, po ktorej sme už mohli jazdiť.

V decembri 2019 prepadlo stavebné povolenie na variant bez tunela Korbeľka s už vykonanými pozemkami a realizovanými prácami do 40 miliónov eur. Preto sa tak stalo? Pretože agitačné skupiny mimovládok už trikrát spomali výstavbu.

Sabotovali prácu a plnenie podmienok Európskej únie ministerstvom dopravy od roku 2005 do roku 2016. Ministerstvo životného prostredia (MŽP) znovu od roku 2017 posudzovalo vplyv na životné prostredie. Vybralo oveľa drahší variant na investíciu i prevádzku s tunelom Korbeľka. Paralelne existovalo aj stavebné povolenie.

Ekologické dobrodružstvo
Škandálom je, že ministerstvo rozhodlo o trase cez chránenú vodohospodársku ob-

... Pokiaľ sa podarí mimovládkam presadiť tunelový variant a postupne degradujú zásoby vody, predraží sa stavba. Vzniknú technické problémy, čo bude mať aj ekonomické a politické dôsledky.

lasť európskeho významu bez podrobného hydrogeologického prieskumu. Realizovali ho až dodatočne! To vyvoláva podozrenia o vopred určených výsledkoch plnenia. To je asi tá transparentnosť, ktorej nás učia mimovládky... Okolité obce, mesto Turany, vodárne, občania, verejnosť i podnikatelia trvajú na oveľa lacnejšej a ekologickej trase, ktorá neohrozuje zásoby vody pre budúcnosť. Podali osem rozkladov proti Korbeľke. MŽP ich zamietlo, ustúpilo mimovládkam.

My tu však žijeme a potrebujeme

íme aj vodu, aj diaľnicu. A variant D1 mimo zosuvu existuje. Na úseku sú v konfliktu dva ciele EÚ. Chráníť zásoby podzemnej vody pre ľudí a biotopy a postaviť D1 na „Core Corridor TEN-T“. Variant s ekoduktami, ktorý to optimálne zabezpečuje, je zamietnutý. Dotknuté obce spolu s podnikateľmi a občanmi podali žalobu o preskúmanie zákonnosti rozhodnutia MŽP. Súď sa nekoná a zdá sa, že sa exekutíva snaží nezaviesť súdnu moc ovplyvniť, aby sa ani nekonala. Vyhadzujú sa peniaze na projekty, hoci súd nerozhodol, alebo je to už dohodnuté?

Slovensko a Európska komisia by toto ekonomické a ekologické dobrodružstvo so zásobami vody vôbec nemali financovať. Naopak, mali by ochrániť dlhodobé záujmy obyvateľov a podnikateľov pri očakávaných klimatických zmenách. Výsledky práce odborníkov na vodu a tunely vidíme na tuneloch Višňové, pri Skalitom a v Milochove. Všaďe sa stratila voda v studniach alebo klesla ich výdatnosť. Stratil sa potok a z Višňového vytekajú od roku 2002 hektolitry pôvodnej pitnej vody, teraz 300 až 400 litrov za sekundu.

Projektanti z Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS) tvrdia, že ju využijeme. Ľudia a podnikatelia ju momentálne nepotre-

nikatelia ju momentálne nepotrebujú, no zásoby vody budú nevyhnutné v budúcnosti pri zmenách klímy. Súčasný prameň nie sú pre potreby ekonomiky i občanov postačujúce. Nepotrebuje však vodu okolo tunela vydrénovať a jej podzemné zásoby vysušit. Okolo Korbeľky vo Veľkej Fatre sú ešte väčšie zásoby podzemnej vody.

Ako môžeme veriť odborníkom z Ústavu vodného hospodárstva a ich záverom, keď sú financovaní štátom, ministerstvom? Preto by malo ísť prostredníctvom MŽP, keď už rozhodlo o trase vopred. Žilinský samosprávny kraj (ŽSK) chce prevziať trasu D1 na cyklotrasu. NDS sa bude vyhovárať, že nemôže stavať, pretože pozemky odovzdala kraju. Takže ak to súčasný poslanci schvália, s vedením ŽSK ohrozujú budúcu existenciu obyvateľov tohto regiónu. Alebo nám zabezpečia drahšiu vodu z úpravne. Štátovo musí brať vodu z Veľkej Fatry, pretože tá z Malej Fatry obsahuje zdravotne škodlivý arzén.

Mimovládky podporujú betónovú lobu

Pokiaľ sa podarí mimovládkam presadiť tunelový variant a postupne degradujú zásoby vody, predraží sa stavba. Vzniknú technické problémy, čo bude

mať aj ekonomické a politické dôsledky. Za bezpečnosť dávok vody však neponesie zodpovednosť žiadna z nezávislých, ale predstaviteľov štátu, kraja, občanov, podnikateľov a daňoví poplatníci. Voda bude potrebná pre našich vnútrozemných výrobcov a náklady však bude možné počítať až po výstavbe, no to už budú agitatóri z mimovládok niekde na teplých miestech tvrdiť: „My nič, my nenesieme žiadnu zodpovednosť.“

Vezmú si to však na zodpovednosť projektanti, ministri a Európska komisia? A chce ona zdať pomáhať podľa žalobcu nepriamo možným nezákonnostiam v členskom štáte? Komisia by rozhodne mala preskúmať postupy rozhodnutí ministerstva, či sa dôsledne aplikuje tzv. vodná EIA. Komisia by mala zväziť etickú zodpovednosť z hľadiska obrovského rizika zachovania zásob vody a predraženia úseku. Na tunel sa spotrebuje 2,8- až 3-krát viac betónu ako na povrchový variant V10.

Paradoxne, mimovládky podporujú betónovú lobu. MŽP spustilo mohutné salvy reklám za peniaze EÚ, ako ochraňuje vodu. To je pokrytectvo a manipulácia s vedomím ľudí.

© AUTORSKÉ PRÁVA VYHRADENÉ

Problematika výstavby diaľnic v Žilinskom kraji je jeho nielen takpovediac pracovnou náplňou, ale aj srdcovou záležitosťou. V mene SOPK obhajuje záujmy podnikateľov pri budovaní diaľničnej siete. Tvrdí, že pri jej výstavbe sa nielen dá, ale aj musí chrániť príroda a zdroje pitnej vody. A ešte to môže byť lacnejšie. Riaditeľ Žilinskej regionálnej komory SOPK JÁN MIŠURA.



Foto: TASR/Martin Pavelek

SOPK v Žiline, obce a mestá výstavbu D1 a D3 nezdržujú

Na D1 a D3 zostávajú nerozostavané dva kľúčové úseky. Prečo Žilinská regionálna komora SOPK s obcami a mestami presadzuje povrchový variant diaľnice D1 Turany – Hubová bez tunela Korbelka?

Povrchový variant V1o mimo zosuvného územia presadzuujeme, pretože z odborného hľadiska je o stovky miliónov eur lacnejší na investície a o milióny eur lacnejší na prevádzku. Aj keby to boli peniaze z EÚ, sú to naše dane.

Tento variant je rýchlejšie postaviť, spotrebuje asi 2,8-krát menej betónu. Súčasne ochráni chránenú vodohospodársku oblasť slovenského a európskeho významu. Pri klimatických zmenách treba vodu chrániť. Kvantitatívne aj kvalitatívne sa zásoby pitnej vody pod národným parkom zachovávajú pre súčasnosť i budúce generácie podnikateľov a obyvateľov Slovenska. Podnikatelia sú racionálni, chcú lacnejšiu diaľnicu aj lacnejšiu vodu, ktorú nám tu príroda darovala a je pitnou vodou podľa noriem bez úpravy.

Na povrchový variant už neexistuje platné stavebné povolenie. Aké sú teraz možnosti?

Za to, že platné stavebné povolenie v decembri 2019 prepadlo, nesie zodpovednosť exekutíva SR, ktorá podľahla nátlaku mimovládok. Ministri dopravy Figel' a Počiatek sa snažili splniť podmienky ochrany prírody požadované Európskou komisiou, aby sa dali efektívne využiť už realizované prípravné práce v roku 2010 za 40 miliónov eur na úseku D1 Turany – Hubová bez tunela Korbelka, čím by sa zachránili aj zásoby podzemnej vody. Žiaľ, po nástupe novej vlády v roku 2013 sa na základe tlaku extrémistov z mimovládok politicky rozhodlo v neprospech vody aj diaľnice. Mimovládky však už v roku 2009 bránili výstavbe tohto úseku a písali napr. do Európskej investičnej banky, aby na diaľnicu D1 neposkytla financie. Teraz to zdržali tretíkrát. Žilinská regionálna komora SOPK, obce a mestá výstavbu diaľnice D1 a D3 nezdržujú.

Ministerstvo dopravy tvrdí, že takáto alternatíva už v hre ani nie je a tzv. „vodná EIA“ rozhodne len o kompenzáciách pre dotknuté obce.

Áno, ministerstvo to na stretnutí so starostami a primátormi takto prítomným tvrdilo. Za povšimnutie stojí, že

exekutíva nechcela, aby si na rokovanie priviedli svojich odborníkov.

Viete, prečo?

Po prvé: Povrchová alternatíva V1o splní dva verejné záujmy. Ochranu vodohospodárskej oblasti a ochranu prírody. Sú vykúpené pozemky na cca 80 %. Tento variant je lacnejší na investície aj prevádzku. Teda dá sa následne efektívne ekonomicky preštátny rozpočet, fondy EÚ a Európsku investičnú banku splniť tretí verejný záujem, postavenie diaľnice D1 Turany – Hubová.

Po druhé: Je podaná žaloba na ministerstvo životného prostredia, že nepostupovali správne a dôsledne pri EIA. Sú tam zásadné chyby a predsa o trase rozhodlo. Dodatočne sa robí hydrogeologický prieskum, „vodná EIA“. V tabuľkách je uvedené, že variant s tunelom Korbelka bude drahší len o 100 miliónov eur, pritom v súčasnosti sa už publikuje, že to bude až 300 miliónov eur. Napriek tomu všetkých 8 namietajúcich rozkladov voči EIA ministerstvo životného prostredia zamietlo. O trase sa rozhodlo na základe EIA, ktorá posudzovala prírodu bez

→ koordinácie a realizácie „vodnej EIA“. Teraz, keď sa „vodná EIA“ ide dopracovať, zaväňa to účelovosťou, aby sa potvrdil tunel Korbelka. Kto bude mať z toho zisk? Určite nie daňoví poplatníci, teda podnikatelia a obyvatelia.

Po tretie: Prizvaní experti Európskej komisie v rokoch 2010 – 2012 na základe odborných podkladov a analýz odporučili varianty bez tunela Korbelka. Je zaujímavé, že o niekoľko rokov neskôr ministerstvo životného prostredia odporučilo na základe tých istých podkladov, ktoré mali k dispozícii, tunel Korbelka. Vyše dvoch rokov sa čaká na súd! Predbežné opatrenie na zastavenie prípravy dokumentácie pre územné rozhodnutie zamietli. Súd je objektívny a nezávislý, uvidíme, ako rozhodne. Ak nerozhodne v prospech vody a diaľnice, ešte sú ďalšie možnosti, ako zachrániť pitnú vodu, diaľnicu aj prírodu.

Po štvrté: Počuli sme o tom, že vysoký predstaviteľ ministerstva dopravy na rokovaní s obcami a mestom povedal, že tunel bude a nech rozmýšľajú nad kompenzáciami. Zdá sa, že je to legálna korupcia.

Budete ďalej podnikať kroky proti ďalšej príprave projektu s tunelom Korbelka?

Áno, obce a podnikatelia by boli sami proti sebe, veď ide o udržanie si prístupu k lacnej pitnej vode bez úpravy a o nižšiu cenu diaľnice za 1 km. Preto majú etické aj morálne právo využiť ďalšie odborné možnosti ochrany vody, prírody a diaľnice. Posúdiť to treba racionálne bez extrémistických úchyliet. Pozitívne v tejto chvíli je aspoň to, že ministerstvo dopravy súhlasilo, aby obce navrhli dvoch členov komisie na posudzovanie problémov vody a diaľnice. Nevieime však, aké právomoci komisia bude mať.

Už v súčasných materiáloch, a to bez „vodnej EIA“, sa konštatuje, že realizáciou projektu s tunelom Korbelka sa zhorší kvantitatívny stav podzemnej vody. Podľa legislatívy EÚ a rozhodnutia súdneho dvora sa to pri takejto stavbe nesmie stať. Prečo rozhodli o trase

bez „vodnej EIA“? Prečo počítajú s novým vodojemom a novými vodovodmi, keď sú si takí istí, že tunel Korbelka neznižuje množstvo zásob podzemnej pitnej vody cez súčasné vodovody? Zároveň je tu postavený zálohový vodovod pre Martin a Turiec, keď sa zníži výdatnosť ich prameňov. A výdatnosť sa v dôsledku klimatických zmien znižuje, čo je potvrdené dlhodobou analýzou. Dodávky vody majú ohrozené aj obce, cez ktoré diaľnica nemá prechádzať.

Prečo na úsek s tunelom zvyšujeme enormne náklady, keď peniaze sú potrebné v zdravotníctve, školstve alebo na iné úseky D3? Vyvolané náklady sú naše peniaze. Realita a príklady neustálej straty podzemnej vody na tuneloch Višňové (Malá Fatra tu vysychá), Milochovej, Skalité atď. potvrdzujú náš odborný pohľad, že akokoľvek podrobný hydrologický prieskum nedokáže stopercentne zistiť prepojenia a trasy zásob podzemnej vody. To nám potvrdili aj realizátori stavieb tunelov, ktorí dodržia projekty odborníkov, a aj tak sa vydrénuje alebo stratí okolo tunela voda do širokého okolia.

Na tuneli Višňové uniká 250 – 350 litrov vody za sekundu už od roku 2001 a Veľká Fatra je ešte väčšia „špongia plná vody“ ako Malá Fatra. Pri tuneli Korbelka voda nebola posúdená cez „vodnú EIA“ a o tuneli sa rozhodlo iba jednostranne na základe EIA, ktorá posúdila len vplyvy na prírodu. To legislatíva EK nedovoľuje. Vyzerá to tak, že toto ekologické a ekonomické barbarstvo, ktoré sa pripravuje za naše dane pod dohľadom odborníkov z ministerstva životného prostredia a NDS za akúkoľvek vysokú cenu, chcú realizovať. Zdá sa, že sa správajú ako dobrodruhovia na divokom západe USA. Asi zabudli, že Slovensko je súčasťou civilizovanej Európy a „Hodnota za peniaze“ mlčí.

Čo by sa dalo za ušetrených 300 miliónov eur na trase Turany – Hubová postaviť?

Za to sa dá postaviť na Slovensku v súčasnosti najpotrebnejší úsek diaľnice →



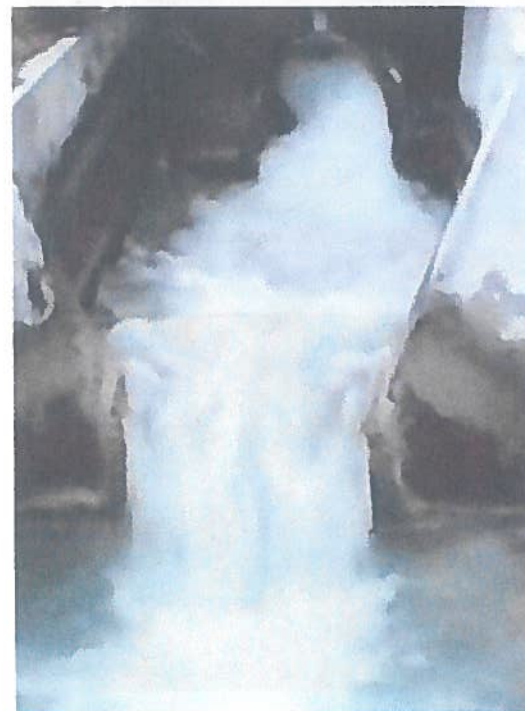
E50/D1 – TURANY – HUBOVÁ

Ďalšia škoda štátu a EÚ: Ak bude tunel Korbelka od tohto miesta (modré auto), musí sa postaviť (odbočuje) nový úsek D1 k tunelu, takže existujúce 2 km boli v roku 2014 zbytočne postavené a financované.



ODLESŇOVANIE A PRÍPRAVA TERÉNU

Realizovali sa v roku 2010 v súvislosti s prípravou na stavbu diaľnice. Mimovládne organizácie spôsobili zastavenie prác, neuhradili zatiaľ vynaložené financie. Použili sa na to peniaze z daní podnikateľov a obyvateľov Slovenska.



D1 DUBNÁ SKALA

Stav vodných zdrojov na západe Žilinského kraja je ohrozený. V rokoch 2005 – 2018 klesla výdatnosť veľkých vodných zdrojov o 9 %, malých zdrojov v priemere o 44 %.

→ D3 Žilina – Kysucké Nové Mesto. Čiže peniaze by boli a netreba žiadne provizórne riešenia do roku 2029. Keď sa bude racionálne, rozumne, ekologicky rozhodovať, budú sa aj šetriť financie, aj sa zachráni pitná voda (nevznikne nová vodná kauza tunel Višňové). A za ušetrené peniaze sa postaví úsek D3 Brodno – Kysucké Nové Mesto, na ktorý vraj nezostávajú peniaze. Celý úsek Turany – Hubová so zabezpečením ochrany rašeliniska a vody na už na 80 % vykúpených pozemkoch by tak bol v prevádzke o niekoľko rokov skôr.

Kto navrhoval provizórne riešenie na úseku Brodno – Kysucké Nové Mesto?

Bol to petičný výbor Kysúc, samosprávny kraj a NDS. Mestá, obce, Kia Motors Slovakia a Žilinská regionálna komora SOPK nesúhlasili s týmto riešením. Zdá sa však, že niekto potreboval oddialiť začiatok výstavby tohto úseku o ďalších 5 rokov. Najsmutnejšie na tom je, že to presadzujú samotní niektorí Kysučania. Nehovoriac o zaplatených tisícoch eur za analýzu, či je to vhodné z daní cez ministerstvo.

Čo bolo podstatou tohto riešenia na D3?

Navrhovali premosťovať semafor na križovatke do Kysuckého Nového Mesta dočasnými provizórnymi železnými mostami, kadiaľ by prechádzali autá 20-km rýchlosťou. Tento odborný nezmysel a jeho posudzovanie spôsobuje ďalšie odkladanie výstavby tohto úseku. Niektorí dopravní inžinieri na protest a s komentárom, že je to ďalšie zdržovanie zo strany štátu a krajskej samosprávy a petičného výboru, odišli z rokovania o tomto probléme na samosprávnom kraji. Žilinská regionálna komora SOPK, Kia Motors Slovakia, mestá a obce sú tiež proti provizórnemu riešeniu a sú za urýchlené doprojektovanie a začatie výstavby úseku. Realita je taká, že v roku 2020 sa „hľadá dokumentácia“.

Aké boli pôvodné plány s týmto úsekom?

Tento úsek je multimodálny TEN-T Core Corridor s intenzitou dopravy 30-tisíc áut a kamiónov za deň. V roku 2016 zanechal investičný riaditeľ harmonogram prípravy výstavby tak (odsúhlasený mestom Kysucké Nové Mesto a obcami), že najneskôr v roku 2018 sa má začať stavať. Žiaľ, 26. mája 2020 sme sa z Hospodárskych novín dozvedeli, že vraj sa v kompetentných inštitúciách hľadá dokumentácia k príprave tohto úseku. To je škandál. Myslíme si, že okolo tohto úseku D3 Brodno – Kysucké Nové Mesto sa potichu hľadajú skutočnosti, „objektívne“ postupy, ako to spomaliť. Pritom oficiálne na medzivládnych komisiách Slovensko-poľskej aj Slovensko-českej zástupcovia ministerstva dopravy SR prezentujú, že D3 je ich najvyššia priorita. Posledná informácia je, že sa má začať stavať v roku 2023. Priorita tak zostáva iba na papieri, a to už od roku 2000.

Popíšte realitu na Slovensku.

V roku 2023 bude Slovensku chýbať z 50 km D3 ešte 24 km. Poliaci budú mať v tomto roku v prevádzke všetkých 50 km úseku od hranice po Bielsko Bialu a Česko všetkých 30 km od hranice vo Svrčinovci po diaľnicu D48 v Českom Tešíne.

A čo prípojka od D3 – rýchlocesta R5 do Česka?

NDS oznámila ministerstvu životného prostredia v lete tohto roku pri príprave dokumentácie na ekodukt, že od rýchlocesty R5 po českú hranicu (1,8 km) sa upúšťa. To znamená, že ministerstvo nemusí posudzovať ekodukt s dvoma budúcimi otvormi pre R5, ekodukt sa podľa tohto postaví bez „otvorov“ ktorými by mala prechádzať R5. No R5 je multimodálny koridor, takže bez súhlasu Česka a akceptácie Európskou komisou sa od R5 nemôže upustiť. Čiže tie otvory v ekodukte bude treba napokon predsa len urobiť. Je to úmysel, alebo neodbornosť? Z hľadiska ekonomickej efektívnosti, keďže R5 je projektovaná niekoľko metrov od železnice, je to odbornosť a ekonomika „par excellence“. Kto teda reálne spomaľuje?



KAUZA D1 VIŠŇOVÉ

Na tuneli Višňové uniká 250 – 350 litrov vody za sekundu už od roku 2001. Stratil sa potok, studne na martinskej strane tunela Višňové vysychajú. Podzemná voda sa postupne stráca na tuneloch Višňové (Malá Fatra tu vysychá), Milochov, Skalité atď.



E50/D1 – TURANY – HUBOVÁ

Keď sa postaví variant s tunelom Korbeľka, bude treba vybudovať aj novú odbočku k tunelu. Už postavené 2 km cesty budú zbytočné. V Česku sa snažia využiť existujúci úsek rýchlocesty do Slušovic pre D49, v SR sa takéto úseky nevyužívajú.



E50/D1/R3 – TURANY – HUBOVÁ

V tabuľkách sa uvádza, že variant s tunelom Korbeľka bude drahší len o 100 miliónov eur, pritom v súčasnosti sa už publikuje, že to bude až 300 miliónov eur. Dodatočne sa robí hydrogeologický prieskum.

Nekonečný príbeh slovenských diaľnic

ČASŤ PIATA – D1, úsek Turany – Hubová

Na úseku D1 Turany – Hubová Ministerstvo životného prostredia SR Záverečným stanoviskom z procesu EIA z roku 2017 pripravilo podmienky na najväčšie ekologické a ekonomické barbarstvo v SR od roku 1989 tým, že vybralo variant V2 s tunelom Korbelka. Treba pripomenúť, že existuje variant V1o, ktorým by boli s istotou zachránené vzácne zásoby podzemnej pitnej vody – mimochodom, najkvalitnejšej na Slovensku – a bola by aj diaľnica.

Pre koho? Pre občanov Slovenska, teda Európskej únie, a ekonomiku. Je to pre ministerstvá životného prostredia a dopravy málo? Alebo Národná diaľničná spoločnosť (NDS) a ministerstvo životného prostredia doplatia mesačne obyvateľom Turca, Oravy, Liptova či podnikateľom rozdiel, keď bude v dôsledku Korbelky drahšia pitná voda pre náklady na vyvolané investície?

Ako sa k tomu barbarstvu ministerstvo životného prostredia „prepracovalo“? Pod tlakom nikým nevolených mimovládok, napriek protestom volených starostov, poslancov, dotknutých obcí, občanov, podnikateľov, obchodných a priemyselných komôr v Záverečnom stanovisku k EIA plnom chýb a nedostatkov „odborne“ presadilo Korbelku. Tieto subjekty podali osem rozkladov – nesúhlasov s Korbelkou. Ministerstvo životného prostredia a štátna správa všetky zamietli. Výsledkom bude zhoršenie stavu hladiny a zásob podzemnej pitnej vody pod Veľkou Fatrou. Tie sú strategické nielen pre Žilinský kraj, ale pri klimatických zmenách aj pre celé Slovensko a Európsku úniu. Teraz ich nepotrebujeme, lebo nám postačujú existujúce pramene vo Veľkej Fatre. Z Rámcovej smernice o vode (RSV) 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady ustanovujúcej rámec pôsobnosti Spoločenstva v oblasti vodnej politiky sa uvádza, že pri liniovej stavbe sa nesmie zhoršiť kvantitatívny ani kvalitatívny stav podzemných zásob pitnej vody, teda ani výška.

Dôkazom účelovosti rozhodnutia je postup ústrednej a regionálnej štátnej správy v správnom procese pri posudzovaní rizika zhoršenia stavu hladiny zásob podzemnej pitnej vody najvyššej kvality v SR v dôsledku variantu V2 s tunelom Korbelka.

1. Najprv si NDS objednala posúdenie EIA. V EIA najväčšiu váhu dali ochrane biotopov, živočíchov a vtáctva. Vode sa venovali okrajovo bez konaní, ktoré pri takejto stavbe požaduje RSV. A tak podzemná voda mala v Záverečnom stanovisku najmenšiu váhu.

2. Až potom sa realizoval podrobný hydrogeologický prieskum. Iba pre jeden „vopred určený“ variant V2 s tunelom Korbelka.

3. Po tlaku obcí, občanov a obchodných komôr sa realizovala tzv. „vodná EIA“. Návrh expertov (zastupujúcich obce, podnikateľov, komory atď.) zaradiť do protokolu expertnej skupiny pre vodnú EIA text, že „...treba postupovať podľa RSV čl. 36 v SR pri tuneli Korbelka...“, zástupcovia obstarávateľa odmietli explicitne zapísať. RSV označili ako právne nezáväznú! Potrebovalo ich tam ministerstvo iba ako komparz pre Európsku komisiu a súd?

4. Zhotoviteľ napísal správu „Diaľnica D1 Turany – Hubová – Spracovanie posúdenia podľa článku 4.7. smernice EP a Rady 2000/60/ES“ (posúdenie). Ale iba pre jeden vopred určený variant V2!!

5. Paralelne s vodnou EIA (bod 3 v texte vyššie) sa zmenil zákon o vode, ktorý by mal byť

transponovaný z RSV. Je platný od 1. 1. 2022. Posúdenie bude publikované po začiatku platnosti. Časová súslednosť čisto náhodná.

6. Iné varianty sa vodnou EIA neposudzovali, nie je čo porovnávať. Je to relevantné pre Európsku komisiu? Dokument je plný chaosu, opisov histórie, právnych predpisov atď.

7. Výsledkom je rozporný (bez porovnania „o vode“ pri iných variantoch) a nepodložený záver objednávateľa, že k zhoršeniu kvantitatívneho stavu štruktúry podzemných vôd nedôjde, ale paralelne zdôvodňuje splnenie podmienok na udelenie výnimky z environmentálnych cieľov (vodný zákon platný od 1. 1. 2022 to už umožňuje).

8. V danom geologickom prostredí nie je splnená ani podmienka vedenia trasy nad hladinou podzemnej vody. Eliminácia drenážneho účinku opatreniami nemôže prieniesť očakávaný efekt.

Nesedí to čitateľovi? Pritom logika vraví, že správny postup mal byť v inom poradí. Vyplýva to aj z RSV. Preto je podaná správna žaloba na Ministerstvo životného prostredia, aby zrušilo Záverečné stanovisko k EIA.



Variant V1o, ktorý ministerstvo životného prostredia zamietlo. Pritom využije 80 % už vykúpených pozemkov.



Ak by sa realizoval tunel Korbelka, 2 km D1 v Turanoch boli postavené zbytočne a navyše financované z fondov EÚ.

→ Na tejto trase sú dva verejné záujmy. Postaviť diaľnicu Turany – Hubová a verejný záujem zachrániť a zároveň nezhoršiť zásoby a hladinu podzemnej pitnej vody a pramene, čo požaduje aj Európska komisia v rámci RSV. Voda je pre verejnosť, podnikateľov, živočíchov. Bez vody nebude kvalita života verejnosti a podnikania, a bez variantu V2 bude.

Čo je vyšší a strategicky dôležitejší verejný záujem pri klimatickej zmene?

Základným variantom v časoch ČSSR bol v roku 1985 variant bez tunela Korbelka. Vychádzalo sa zo Štúdie súboru stavieb na diaľnici D1/E50 medzi Prahou, Martinom a Košicami, kde okrem iných najvyššou spoločenskou hodnotou bola vtedy ochrana zásob podzemnej vody vo Veľkej Fatre pre budúce generácie popri zvyšovaní ekonomickej efektívnosti výroby a diaľničnej infraštruktúry. Tak sa smerovala aj výchova na školách a výsledkom analýz vzdelaných odborníkov v tom čase, ktorí boli, zdá sa, odborne slobodnejší ako v súčasnosti, bol návrh na variant bez tunela Korbelka. V časoch, keď zisk a inštinkt egoizmu neboli systémom podporovanou vlastnosťou človeka, bola voda v plánoch odborníkmi zachránená pre potomkov. Ministerstvo životného prostredia sa po kauzách zhoršenia stavu podzemných vôd napr. na tuneloch D1: Višňové, D3: Skalité – Polom, Milochov atď. nepoučilo...

Ministerstvo dopravy 30. júna 2005 rozhodlo o príprave úseku D1 vo variante bez tunela Korbelka. V Kraľovanoch bude križovatka na Oravu (s tunelom Korbelka by nebola). V roku 2009 bolo vydané právoplatné stavebné povolenie.

Keby mimovládky neboli odborne jednostranné/nekompentné/nezodpovedné, tak by sme už jazdili po D1.

Mimovládky po prvé:

Prvé zabrzdzenie výstavby spôsobili mimovládky už v roku 2008 – 2009. Atakovali ministerstvá, Európsku komisiu, Európsku investičnú banku, aby neposkytli peniaze Slovensku na variant bez tunela Korbelka. Žiadali novú EIA.

Tunel vo Veľkej Fatre spôsobí vydrénovanie podzemnej pitnej vody ako v Malej Fatre,

ktorá bude potrebná v budúcnosti, keď prichádza klimatická zmena. Na tuneli Višňové 20 rokov vyteka 250 až 350 litrov vody za sekundu.

Mimovládky po druhé:

Druhé zabrzdzenie výstavby D1 mimovládky spôsobili, keď sa ministri dopravy Ján Figeľ a Ján Počiatek snažili začať výstavbu úseku bez tunela Korbelka mimo zosuvného územia (modifikovaný variant s odklonom V1o) po splnení environmentálnych pripomienok Európskej komisie. Štát ich splnil. Veď medvede môžu migrovať aj pod stĺpmi D1 alebo ekoduktami. Vtedy mimovládky v rokoch 2011 – 2012 znovu vypisovali Európskej komisii a ešte viac zdržali výstavbu.

A mimovládky po tretie:

Tretikrát zabrzdili začiatok výstavby v roku 2017, keď cez agitátorov presadili v rámci EIA znovu tunel Korbelka. Dôkazom sú slová ministra dopravy v denníku Pravda 29. 5. 2017: „...vyjde variant Korbelka, z toho vyplýva, že samozrejme ideme od nuly...“. Takže mimovládky sú pokrytecké, nekorektné, keď hovoria, že občania, obce, mestá, podnikatelia zdržujú výstavbu D1. Celkovo mimovládky spôsobili zdržanie na D1 o 20 rokov.

Hospodárske noviny 12. 6. 2018 uviedli: „Tunel Korbelka si vyžiadali ekoaktivisti, ...“

Prečo ekologické barbarstvo?

- Odborný posudok súčasne uviedol, že všetky závery EIA ohľadne vplyvu výstavby a po výstavbe Korbelky na pramene a na existujúce podzemné vodné útvary sú iba v rovine predpokladov.

- Hodnotenie kvantitatívneho stavu podzemných vôd sa vykonáva podľa výsledkov hydrogeologických prieskumov, a nie na základe hladinového režimu podľa prílohy V bod 2.1. RSV. Podľa úvah bol ako najväčšie riziko Korbelky definovaný trvalý pokles hladiny zásob podzemnej vody. Klimatická zmena.

- Objednávateľ, obstarávateľ a ministerstvo životného prostredia chcú na základe už spomínanej novely zákona o vode nadradenie využívania vôd (výstavba úseku diaľnice) v neprospech ochrany vôd.

- Objednávateľ a ministerstvá životného prostredia a dopravy chcú presadiť výnim-

ky z environmentálnych cieľov pri ochrane zásob podzemnej vody pri Korbelke.

- Ochrana podzemných vôd nie je v realite prioritou súčasného vedenia ministerstva životného prostredia – prax pri Korbelke.

Prečo ekonomické barbarstvo?

- V rokoch 2009 – 2010 sa vykupovali pozemky, realizovali sa stavebné práce za 40 mil. € (základy mostov, výrub drevín, odstránenie humusu, prístupové cesty, preložky vedení atď.).

- Minister dopravy v roku 2012 hovoril, že trasa s tunelom Korbelka bude drahšia o 183 miliónov €.

- Ministerstvo životného prostredia v roku 2017 tvrdilo, že s tunelom Korbelka bude úsek drahší o 100 mil. €. Kde zmizlo 83 mil. €?

- Po opatreniach na „záchranu vody“ cena raketovo narástla. V súčasnosti je úsek s Korbelkou drahší o 300 mil. €. A bez záruky, že nevydrénujeme vodu. Tie peniaze by stačili na úsek D3 Žilina – Kysucké Nové Mesto.

- Prevádzka tunela je drahšia ako povrchového variantu V1o až o desiatky tisíc ročne.

- Na tunel sa v priemere spotrebuje 2,8-krát viac betónu ako na variant bez tunela.

Zhmutie:

Pochybný projekt Korbelka je nahraditeľný modifikovaným povrchovým variantom V1o mimo zosuvného územia, ktorý okrem zachrany zásob podzemnej pitnej vody pod národným parkom a NATURA 2000 je lacnejší na investície aj prevádzku o stovky miliónov. Zároveň by tak boli zohľadnené obidva verejné záujmy: diaľnica aj ten dôležitejší – podzemná pitná voda použiteľná bez úprav. Bolo by to ekonomicky výhodné bez vyvolaných investícií a pri zohľadnení klimatickej zmeny. ■

Vážený pán predseda vlády SR,
Vážený pán minister životného prostredia SR,
Vážený pán minister dopravy SR,
Vážení páni poslanci.

22.VI.2023

Vec: **Otvorený list ministrom, predsedovi vlády, poslancom, inštitúciám SR a EK,**
úsek Turany-Hubová diaľnice D1.

Tento otvorený list vznikol v dobrej viere s realizáciou projektu pri nezhoršení stavu vodných útvarov povrchových a podzemných vôd:

A.) **Zachrániť zásoby podzemnej vody**, použiteľnej bez úpravy pre ekonomiku, priemysel a občanov SR pre budúce generácie SR. Vodu z týchto najvýznamnejších vodných útvarov pod Národným parkom Veľká Fatra (NP VF) udržať v nezhoršenom kvantitatívnom a kvalitatívnom stave. V súčasnosti postačujú existujúce pramene, ale ich výdatnosť neustále klesá v dôsledku zmien klímy.

B) **Znížiť významne výdavky Štátneho rozpočtu SR (ŠR), resp. Európskej komisie (EK) na výstavbu a prevádzku úseku** je možné pri variante V1o (variant s odklonom, mimo zosuvného územia) v porovnaní s V2 s tunelom Korbeľka (ďalej „V2“) o cca. 25 – 30%.

C.) **Znížiť náklady a výdavky ŠR na projektovú dokumentáciu a prípravné fázy súvisiace s variantom V2**, pri ktorom ako Výskumný ústav vodného hospodárstva (VÚVH) konštatuje, že **nie je možné vylúčiť „významný negatívny vplyv stavby D1 v úseku Turany Hubová“ pri variante V2 „predovšetkým na podzemnú vodu“**, teda na kvantitu a kvalitu zásob podzemnej vody

List teda vznikol s cieľom **SPLNIŤ a REALIZOVAŤ OBIDVA VEREJNÉ ZÁUJMY SR a EU** a pritom vytvoriť významne lepšie podmienky pre zabránenie negatívnych dôsledkov na existujúce zásoby podzemnej vody pri zmene klímy:

1. Ako prvý a **prvoradý verejný záujem je zachovať, udržať terajší stav vodných útvarov podzemných vôd pitnej vody** pod NP VF. To požaduje Rámcová smernica o vode EK a EP (RSV),
2. Verejný záujem **postaviť diaľnicu D1 v úseku Turany-Hubová.**

Aby boli oba verejné záujmy splnené v maximálnej miere treba postaviť ten variant úseku, ktorý vychádza z posúdenia vodných útvarov v rámci RSV ako najvhodnejší, aby nemal významný negatívny vplyv a nezhoršujúci stav na existujúce vodné útvary ako pri tuneloch Višňové, v Skalitom na D3, v Milochove, atď.

Z uvedených odborných argumentov a z dôvodu, že sa porušil správny postup absenciou posúdenia vodných útvarov (RSV) nesúhlasíme s udeľovaním žiadnych výnimiek z enviromentálnych cieľov pri stavbe vo variante V2 s tunelom Korbeľka .

Zdôvodnenie: 1. V Záverečnom stanovisku EIA (ZS EIA) bol vopred vybraný variant V2 bez posúdenia vodných útvarov v rámci RSV. Bez posúdenia vodných útvarov bol vybraný V2 z variantov V1, V1o, V1or, V2. Dokonca podrobný hydrologický prieskum sa realizoval až po zverejnení štúdie EIA, vybratia V2.

2. Okrem toho stavbou a prevádzkou vo V2 dôjde k zmene v odtokovom režime podzemných vôd čo bude mať trvalé negatívne dôsledky v prúde podzemných vôd pri súčasne prebiehajúcej zmene klímy v následných synergických negatívnych dopadoch na ekonomiku, občanov, sociálno- ekonomický rozvoj SR.

3. Pri stále významnejšom vplyve zmeny klímy klesá kontinuálne výdatnosť existujúcich zdrojov a prameňov podzemnej pitnej vody. V súčasnosti ako zachytenú a odvedenú vodu umelo v dôsledku drénovania a narušenia (za tisícročia z vytvorených) vodných útvarov v dôsledku stavby a prevádzky

tunela Korbeľka, je dôležitejší nezhoršujúci sa stav vodných útvarov pre ekonomiku a občanov. Existujúce pramene a zdroje zatiaľ postačujú. **Zásoby podzemnej vody vo vodných útvaroch v chránenej vodnej oblasti pod NP VF**, pod NATURA sú strategickou rezervou pre sociálno-ekonomický rozvoj v SR, teda pre občanov, podnikateľov, investorov, zdravotníctvo, školstvo, SR. **Má nevyčísliteľnú hodnotu.**

4. VÚVH v liste vyhodnotil pripomienky a **uviedol, že nie je možné vylúčiť významný negatívny vplyv stavby vo variante V2 s tunelom Korbeľka predovšetkým na podzemnú vodu.**

Okrem toho **opatrenia (ktoré žiadateľ o enviromentálne výnimky navrhuje) enormne zvýšia náklady** na stavbu a monitorovanie v prevádzke. **Hodnota za peniaze sa radikálne zhorší.** Ušetrené prostriedky môže žiadateľ použiť na úseky D3, alebo štát na štátne zdravotníctvo, školstvo, zníženie daní. Pritom ani pri predraženom V2 v dôsledku vyvolaných opatrení nie je záruka a istota negatívneho vplyvu na stav zásob podzemnej pitnej vody vo vodných útvaroch v Chránenej vodnej oblasti pod NP VF.

Na záver jeden citát: „O pár desaťročí sucho ohrozí Fatru, Tatry.....“ In: *Sme*, 14.VI.2023.

P.S.

Nestačí spoločnosti výsledok, poučenie - tunel Višňové - kde na martinskej strane z Malej Fatry vyteká 350 až 450 litrov vody za sekundu drénovaním podzemných vôd okolo tunela čo zhoršuje stav vodných útvarov a zvyšuje odtok z územia SR. Tú vodu v súčasnosti nepotrebujeme pre ekonomiku a občanov. Táto voda odteká po úprave do Váhu a do mora. Dôsledok tohto je vysychanie potokov, straty prameňov a prehlbovanie studní. Malá Fatra oveľa rýchlejšie vysychá.

Preto pri podzemnej vode pod NP VF treba rozumne, odborne uvažovať a rozhodovať.

Martin Schestág
starosta obce
Krpel'any

Ján Danko
primátor mesta
Martin

Ľuboš Palovič
starosta obce
Kraľovany

Peter Dávidík
starosta obce
Ľubochňa

Vladimír Mosný
člen expert skupiny
hydroológ

Jaroslav Král
občiansky aktivista

predseda
SPOK

Ján Mišura
predseda
Sekcia dopravy SPOK

Branislav Čulák
riaditeľ
ŽRK SPOK

Rastislav Frkáň
starosta obce
Ratkovo

Ján Mišura • predseda Sekcie dopravy SOPK • www.sopk.sk/za • www.sopk.sk/tt
 Ján Danko • primátor Martina • www.martin.sk

Výnimka z envirociel'ov pre Korbelku poškodí spodné vody

Stavba tunela Korbelka na úseku diaľnice D1 Turany – Hubová môže zhoršiť zásoby podzemnej vody pre Turiec, Oravu a Liptov. Obávajú sa toho zástupcovia samospráv a Žilinskej regionálnej komory SOPK. Preto nesúhlasia s výnimkou z environmentálnych cieľov, ktorú na žiadosť Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS) vydal Okresný úrad (OÚ) v Žiline. Informovali o tom 29. februára 2024 na tlačovej konferencii v Martine.

Platnosť výnimky by v praxi znamenala, že ak pri stavbe a prevádzke tunela Korbelka dôjde k poškodeniu spodných vôd, nebude to ekologický problém a nikto za to nebude zodpovedný.

Nikto nebude zodpovedný, keď sa stratia pramene, súčasné zdroje pitnej vody, keď budú neprimerané náklady na hľadanie, privedenie a výstavbu

nových zdrojov pitnej vody, nikto nebude zodpovedný, keď budú neprimeranejšie náklady na tunel Korbelka. Nikto nebude zodpovedný, keď sa zníži hladina zásob podzemnej vody vo vodných útvaroch v Chránenej vodnej oblasti (CHVO) Veľká Fatra, hoci je to porušenie zákona. Nikto nebude zodpovedný, že nezohľadnil zmenu klímy a že voda bude čoraz vzácnejšia.

Výdatnosť súčasných prameňov pomaly klesá. V dôsledku zmeny klímy.

Ekologické barbarstvo

Orgán štátnej správy, ktorý by mal zo zákona chrániť vodné útvary v CHVO, povolí výnimku na prvoradý verejný záujem, ktorým je zachovanie súčasného stavu zásob podzemnej pitnej vody pre podnikateľov a vôbec pre →



Variant V1o, ktorý ministerstvo životného prostredia zamietlo. Pritom využije 90 % už vykúpených pozemkov.

obyvateľov Slovenska. Vykladá si zákony a Rámcovú smernicu o vode (RSV) neodborne. Pritom existuje variant V1o D1 bez tunela Korbalka, ktorým sa verejný záujem realizuje – postavenie úseku D1 aj splnenie litery zákonov o chránenej vodnej oblasti, životnom prostredí aj RSV Európskej komisie.

Okresný úrad v Žiline však posudzoval environmentálne vplyvy iba pri jednom variante – s tunelom Korbalka a dodatočne urobil podrobný hydrogeologický prieskum iba pre tento jeden variant. **Obce a SOPK preto žiadajú predložiť posúdenie vodných útvarov pri všetkých variantoch a následne vybrať ten najlepší podľa Rámcovej smernice o vode (tzv. „vodná EIA“).** To, čo bolo predložené, nie je posúdenie.

Okresný úrad uvádza iba jeden nadradený verejný záujem – výstavbu diaľnice. No nadradeným verejným záujmom je predsa aj ochrana hladiny podzemných vôd v CHVO Veľká Fatra. Dokonca vyšším ako diaľnica. Odbor starostlivosti o životné prostredie by mal v prvom rade chrániť vodu. Bez nej nebude život, podnikanie, ľudské zdravie, trvalo udržateľný ekonomický a sociálny rozvoj. Bez diaľnice môže byť.

Ale aj medzi dvoma nadradenými verejnými záujmami je možný kompromis. A dokonca už aj existuje. Variant V1o bez tunela Korbalka. Dobrý kompromis aj pre medvede, rašelinu, Národnú diaľničnú spoločnosť i zásochy vody v chránenej vodnej oblasti do budúcnosti.

Ekonomické barbarstvo

Na variant bez tunela Korbalka sa už v roku 2010 vynaložilo investične 40 mil. €, z 90 % sa vykúpili pozemky, zabetónovali sa pätky budúcich stĺpov na mosty atď. Postavila by sa križovatka z D1 v Kralovanoch na Oravu a 2 km D1 Dubná Skala – Turany. Vo variante s tunelom Korbalka by to znamenalo, že sa postavili zbytočne... Rozhodnutie okresného úradu však

S tunelom Korbalka sa úsek bude stavať o 4 roky dlhšie

a bude stáť asi o 300 až 500 mil. € (uviedol minister dopravy v Hospodárskych novinách) viac ako bez tunela. Náklady na variant bez tunela Korbalka boli v roku 2018 vyčíslené na 890 mil. €. Teraz to bude asi jedna miliarda.

To je v rozpore s tým, čo uvádza okresný úrad, že výnimka sa môže udeliť pri primeraných nákladoch. Pre istotu to neporovnali s variantom bez tunela Korbalka. A to je porušenie Rámcovej smernice o vode Európskeho parlamentu a Európskej komisie a ďalšej metodiky.

vyvoláva dojem, že to sú primerané náklady (???). K nim však treba prirátať ďalší „primeraný“ náklad – o tretinu drahší variant s Korbalkou, drahší na investíciu aj na prevádzku.

Takto rozhadzovať peniaze si podnikateľ, investor, firma, rodina, študent ani bežný občan nemôžu dovoliť. A pritom nemáme na zdravotníctvo, lieky, školstvo, na primerané dôchodky, peniaze na diaľnicu D3, R3.

Proti tomuto rozhodnutiu sa odvoláme, máme záujem rokovať s ministerstvami životného prostredia aj dopravy. Sú ďalšie možnosti, napr. stavbu možno preskúmať súdom, expertmi Eurokomisie. Jedna žaloba na porušenie legislatívy už bola podaná a žiadne súdne pojednávanie sa nekonalo!!! Ďalšie kroky nebudeme prejudikovať, je ich ešte mnoho.

V rozhodnutí, ktoré podporuje variant V2 s tunelom Korbalka, sa píše: „...výstavba tunela Korbalka významne ovplyvní režim podzemných vôd vo vodných útvaroch CHVO Veľká Fatra...“, „.....realizovaný podrobný hydrogeologický prieskum nezachytil a neidentifikoval všetky jaskyne, pukliny a preferenčné toky podzemnej vody v nich...“ vo Veľkej Fatre. V Zákone o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd č. 305/2018 Z. z. je zakázané vykonať plošné odvodnenie, ktorým sa narušia vodné pomery v CHVO.

Dúfame, že súčasná vláda a ministerstvá zachránia vodné útvary aj postavia lacnejšie D1. Ministri dopravy Prokopovič, Vážny, Figel' a Počiatek presadzovali variant bez tunela Korbalka. Experti Európskej komisie už v roku 2011 odporučili tiež variant bez tunela Korbalka, a preto minister Figel' pokračoval v príprave variantu V1o bez tunela Korbalka s odklonom mimo zošuvného územia.

Rozhodnutie v Záverečnom stanovisku EIA z roku 2017 bolo vydané pod nátlakom mimovládnych organizácií. Mimovládky pokrytecky poučujú občanov, ako treba zadržiavať vodu za peniaze občanov, štátu či Únie pri zmene klímy.

Slovensko nemá ropu, ale naším bohatstvom je podzemná voda. Voda z CHVO Veľká Fatra je čistejšia ako z CHVO Žitný ostrov. Aktivity mimovládnych organizácií v rokoch 2008 – 2013 zdržali výstavbu úseku D1 Turany – Hubová o 14 rokov. Ak niekto tvrdí, že variant s tunelom Korbalka je najekologickejší variant, zavádza.

Na tlačovej konferencii sa okrem autorov článku zúčastnil Martin Schestág, starosta obce Krpelany, Rastislav Frkán, starosta obce Ratkovo, Vladimír Mosný, člen expertnej skupiny NDS a poslanci Mestského zastupiteľstva mesta Turany Jaroslav Hlavatý a Roman Matko.

Prečítajte si tiež rozhovor s predsedom Sekcie dopravy SOPK Jánom Mišúrom v Žilinskom štandarde: [TU](#)



Vec: Chceme zachovať pre budúce generácie podzemnú vodu aj D1, my to nezdržujeme.

Vážený pán minister,

dovoľujeme si Vás osloviť a požiadať o rokovanie vo veci prípravy a výstavby stavby „Diaľnica D1 Turany -Hubová“. V prílohe priloženým listom sme oslovili pána premiéra Slovenskej republiky avšak predseda vlády SR list postúpil zdá sa iba na Ministerstvo dopravy SR. S MD SR sú rokovania vyčerpané.

Nakoľko je zjavné, že výstavba úseku D1 Turany-Hubová (úsek T-H) je v súčasnom stave aj v agende Ministerstva životného prostredia SR, dovoľujeme poprosiť o rokovanie. Váš predchodca v roku 2017 na základe neúplných podkladov a posúdení vybral variant V2 s tunelom Korbeľka. Dá sa doložiť, že to bolo na nátlak mimovládnych organizácií (MVO). Žiaľ Váš predchodca napriek petícii občanov, zdôvodnených 8 rozkladov k Záverečnému stanovisku EIA vybral variant V2 bez posúdenia vodných útvarov (Rámcová smernica o vode - RSV) pri všetkých variantoch. Keďže rozklady zamietol a stanovisko nezmenil je podaná od roku 2018 správna žaloba na MŽP SR.

Riziko je tam tak veľké, že napriek opatreniam a následne zbytočne vyvolaným investíciám, dôjde k neidentifikovanému zásahu do hladín podzemných vôd.

Ministerstvo životného prostredia SR a Okresný úrad Žilina odbor životného prostredia (OU ZA ŽP) vydali v súlade s platným vodným zákonom a legislatívou SR viac právoplatných rozhodnutí a záverečných stanovísk k danej stavbe, no ich viazanie a dodržiavanie sa investorom nerešpektuje.

No a v rozpore s týmito rozhodnutiami a stanoviskám OÚ Žilina vydal rozhodnutie OU-ZA-OSZP2-2024-003147-040 o udelení výnimky z environmentálnych cieľov 31.1.2024 na žiadosť NDS a.s. v zastúpení Dopravoprojektom v rozpore s právoplatnými rozhodnutiami, bez posúdenia vodných útvarov (RSV) a v rozpore s Usmernením ministerstva životného prostredia SR č. 36.

Voči tomuto rozhodnutiu sa odvolala odborná, miestna verejnosť dotknutých obcí a priemyselná komunita podnikateľov s obáv nad stratou kvantity a hladiny podzemných vôd v danej oblasti. Odvolanie bolo postúpené MŽP SR.

V Chránenej vodnej oblasti Veľká Fatra (CHVO VF), pod Národným parkom Veľká Fatra, pod Naturou 2000 sa plánuje budovať stavba v rozpore s legislatívou SR a EÚ. Zdá sa, že niekto sa pokúša legalizovať obchádzanie, nedodržiavanie dikcie predpisov, zákonov, SR a smerníc Európskej komisie a Európskeho parlamentu.

Z týchto dôvodov Vás oslovujeme so žiadosťou o stretnutie a vysvetlenie postojov dotknutých obcí, a odbornej verejnosti k riešeniu danej stavby. So stavbou a prevádzkou súvisí vysoké a preukázateľné riziko pre budúcnosť životného prostredia v oblasti prvoradého verejného záujmu ochrany a zachovania zásob podzemných vôd vo vodných útvaroch v CHVO VF, vyhlásenej zákonom. Zákonodarca myslí týmto zákonom na občanov a podnikateľov SR, hlavne na budúce generácie občanov a podnikateľov a ich sociálny a ekonomický rozvoj SR pri **prebiehajúcej zmene klímy**

Výnimka z environmentálnych cieľov bola udelená v rozpore so zákonom na žiadosť investora prostredníctvom projektanta, **ktorý priamo v projekte preukazuje poškodenie vodných útvarov znížením hladín podzemných vôd. Ak by bola istota, že sa vodné útvary nepoškodia, nezhorší sa ich stav po stavbe a počas prevádzky, tak by nežiadali výnimku a to bez preukázania poškodenia vodných útvarov. K tomuto dotknuté subjekty mali tri roky na spracovanie posúdenia vodných útvarov, čo sa nestalo. Chce sa niekto cez MŽP SR zbaviť zodpovednosti?**

Nie je nikde preukázané, čo sa stane s vodnými útvarmi podzemných a povrchových vôd po výstavbe a či obce, podnikatelia a občania neprídu o vodné zdroje nielen v súčasnosti. V budúcnosti o cca. 20 rokov takýmito krokmi s vysokou pravdepodobnosťou sa zníži sa kvantita podzemných vôd, hladina podzemných vôd, prideme o existujúce zásoby podzemnej kvalitnej vody vo vodných útvaroch v CHVO VF. A pri zmene klímy sa má obzvlášť prihliadať a odborne posúdiť budúcnosť CHVO VF. Citujeme z „Rozhodnutia“ OU ZA ŽP: „...CHVO VF je určená na ochranu významných akumulácií podzemných vôd...“

Z praxe: „**Pri R1 neplánujú stavať tunel pod Donovalmi, aby sa nenarušili vodné útvary do budúcnosti, pri Sliaci zrušili tunel a pôjde dlhší variant, aby sa neohrozili podzemné vody. A ako sa chráni voda v CHVO VF pre Žilinský kraj – tam to nejde!!!?? Bude dvojité meter k obyvateľom SR??**“

Realizovať niektorý zo štyroch variantov výstavby je možné len na základe „**posúdenia vodných útvarov v rámci RSV**“, ktorá preukáže variant nepoškodzujúci vodné útvary v danej záujmovej časti výstavby.

Tieto nejasnosti nás viedli k presadzovaniu výsledkov odborných analýz, kde sme od roku 2020, resp. od roku 2015 požadovali spracovanie **posúdenia vodných útvarov**, v zmysle Usmernenia č. 36 MŽP SR a na Slovensku platnej RSV, ktorá bola transponovaná do vodného zákona v SR. Ostatné - detailný popis v liste premiérovi. Nevieme či list postúpil pán premiér aj Vám pán minister?

Vodu nám tu darovala ako bohatstvo príroda, správajme sa k nej zodpovedne pri zmene klímy. A nemusíme financovať vodozádržné opatrenia, revitalizácie a iné hypotetické riešenia v krajine cez MVO. Financie môžu ísť do vodných stavieb s parametricky definovanými kritériami a účelovo riešenými krokmi pre zlepšenie hydrologických podmienok v štáte, ktoré zlepšia kvantitatívne a kvalitatívne parametre podzemných a povrchových vôd na prospech celej spoločnosti.

Vážený pán minister prosíme Vás o pomoc pri riešení problémov na ochranu vôd.

S úctou,

Ing. Vladimír Mosný, PhD, člen expertnej skupiny Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Ing. Martin Schestág, starosta obce Krpeľany, Rastislav Frkán, starosta obce Ratkovo

Ing. Ján Mišura, predseda Sekcie dopravy SOPK TT, Ľuboš Palovič, starosta obce Kraľovany

Ing. Jaroslav Hlavatý, poslanec Mestského zastupiteľstva mesta Turan

Roman Maťko, poslanec Mestského zastupiteľstva mesta Turany

Kontakt: 0903-546 777, 0949-552 856, sekrza@za.scci.sk, starosta@ratkovo.sk, starosta@krpeľany.sk, sopkrkt@sopk.sk,

Prílohy: 1. list premiérovi, 2. otvorený list, 3. článok primátora Martina a predsedu Sekcie dopravy SOPK

14.V.2024

Vážený pán

Tomáš TARABA

minister

Ministerstvo životného prostredia SR

Námestie Ľudovíta Štúra 1

812 35 BRATISLAVA

(Otvorený list)

Motto: „Chceme zachovať pre budúce generácie financie štátu, podzemnú vodu aj D1, my to nezdržujeme.“
„...Politik - ŠTÁTNIK myslí na budúce generácie, obyčajný politik myslí len na najbližšie voľby....“
„...O pár desaťročí sucho ohrozí Fatru,.....“ (In: Sme 14.6.23, str.3)

Vážený pán minister,

dovoľujeme si Vás osloviť a požiadať o rokovanie vo veci nákladov, rizík stavby „Diaľnica D1 Turany - Hubová“ (D1 T-H). V prílohe priloženým listom sme oslovili pána premiéra Slovenskej republiky avšak predseda vlády SR list postúpil zdá sa iba na Ministerstvo dopravy SR. S MD SR sú rokovania vyčerpané. Chceme bez rizík a s čo najnižšími nákladmi boli realizované oba verejné záujmy: D1 a voda pre budúcnosť.

Na úvod citujeme správy agentúry SITA: a) z 12.2.2013 (ekológia, ekonomika, financie)

„...Európska komisia (EK) akceptovala postup Slovenska pri skúmaní vplyvov výstavby D1 Turany-Hubová na životné prostredie. Generálne riaditeľstvo pre životné prostredie EK odsúhlasilo finálnu správu nezávislého experta P. Rotha, ktorá konštatovala, že výstavba úseku Turany-Hubová nebude mať významný negatívny vplyv na integritu území Natura 2000 a stavba môže byť financovaná z eurofondov.“...(variant bez Korbeľky).

b) SITA, 1.9.2013. Existuje porovnávacia štúdia pre D1 Turany-Hubová, (ekonomika, financie):

„...Najmenej by stál variant V1 s odklonom – V1o (mimo zosuvu).....,
.....Najdrahší by bol variant trasy V2 s tunelom Korbeľka.....V2 s tunelom Korbeľka má nižší stupeň poznania trasy a je rizikovejší. Pri tomto variante by sa preto náklady ešte zvyšovali.....“!!!

Nakoľko je zjavné, že rozhodovanie o financovaní výstavby úseku D1 T-H je aj v agende Ministerstva financií SR, dovoľujeme si Vás osloviť. V rozpore s Rámcovou smernicou o vode – RSV EK, EP bol vybraný variant V2 s Korbeľkou. Bolo to na nátlak mimovládnych organizácií (MVO). Žiaľ minister MŽP SR napriek petícii občanov, zdôvodnených 8 rozkladov obcí, miest, podnikateľov k Záverečnému stanovisku EIA vybral variant V2 bez posúdenia nákladov na investície a prevádzku a bez posúdenia vodných útvarov (RSV EK, EP) pri všetkých variantoch. Keďže rozklady zamietol a stanovisko nezmenil je podaná od roku 2018 žaloba na MŽP SR.

Riziko je tam tak veľké, že napriek finančným opatreniam a následne zbytočne vyvolaným investíciám, dôjde k neidentifikovanému zásahu do hladín vodných útvarov. Vybraný variant V2 už vychádza na cca. 2 miliardy EUR (UHP) investičných nákladov v roku 2024, bez rozpočtovania prevádzkových nákladov za dobu životnosti diela. MD SR na konferencii SCS v marci 2024 na otázku z čoho sa bude financovať odpovedalo, že zo štátneho rozpočtu (ŠR). V roku 2017 sa predpokladala cena v dokumentácii variantu V2 s tunelom Korbeľka cca. 1-1,1 mld. Bez Korbeľky – 890 mil.EUR (s DPH).

Zvýšenie je infláciou spôsobené cca o 20%. Avšak zbytočne vyvolané opatrenia (s tunelom Korbeľka) zvýšili cenu o megalomanských cca 600 miliónov EUR. Nie je to inflácia z 80%. Pritom s megalomanskými navýšenými nákladmi na opatrenia a s rizikami výstavby v zložitom geologickom prostredí na záchranu vodných útvarov nie je si istý investor a preto požiadal o výnimku z enviromentálnych cieľov (!) pri kvantite a hladine vôd v Chránenej vodnej oblasti Veľká Fatra (CHVO VF). Existuje zásadná otázka. Sú to primerané náklady k stavu štátnych financií ak existuje zdá sa variant zásadne lacnejší a zdá sa s lepšou enviromentálnou voľbou zhruba s rovnakým kumulovaným časom prípravy a výstavby. To sa dá zistiť posúdením vodných útvarov v rámci RSV EK, EP.

Výnimka z environmentálnych cieľov bola udelená v rozpore s legislatívou SR, EU. Zdá sa, že investor si to zjednodušuje na úkor daňovníkov chce vydolovať zo ŠR megalomanské financie pod čiastkovými verejnými záujmami a nezohľadňuje iné verejné záujmy. MŽP SR a Okresný úrad Žilina odbor životného prostredia (OU ZA ŽP) vydali v súlade s platným vodným zákonom a legislatívou SR viac právoplatných rozhodnutí a záverečných stanovísk k danej stavbe, no ich viazanie a dodržiavanie sa investorom nerešpektuje. No

a v rozpore s týmito rozhodnutiami a stanoviskám OÚ ZA vydal rozhodnutie OU-ZA-OSZP2-2024-003147-040 o udelení výnimky k V2 z environmentálnych cieľov v rozpore s právoplatnými rozhodnutiami, bez posúdenia vodných útvarov (RSV) a v rozpore s Usmernením ministerstva životného prostredia SR č. 36.

Vážený pán minister,

chcete konsolidovať ŠR SR, nie sú financie na zdravotníctvo, školstvo, obce, diaľnice, na spolufinancovanie, na kanalizáciu v obciach, atď a tu je možnosť ušetriť v ŠR minimálne 600 mil. EUR z uvažovaných 1,5 mld. pre konsolidáciu. UHP posudzoval len jeden vopred určený variant V2 a aj to iba investičné náklady. Pričom prevádzkové náklady dlhodobo zaťažia verejné financie SR budúcich generácií, daňovníkov niekoľkonásobne oproti variantu bez tunela Korbeľka. **V roku 2010 už investoval štát do variantu bez Korbeľky 40 mil. EUR!** Variant bez tunela Korbeľka po zvýšení od roku 2017 bude stáť cca 1 – 1,1 mld. V roku 2017 stál 890 mil. Pretože pri ňom sú vyvolané investície a náklady na prevádzku zásadne nižšie, **spotreba betónu bez tunela sa dá presne spočítať.!!!** Z praxe pri tuneloch vidíme, že ceny sú vždy vyššie. Višňové zatiaľ drahšie o cca. 120%.

So stavbou a prevádzkou súvisí **vysoké a preukázateľné riziko pre ŠR, konsolidáciu ŠR, budúcnosť životného prostredia v oblasti verejného záujmu ochrany a zachovania zásob vodných útvarov a verejného záujmu D1.** Ide o sociálny a ekonomický rozvoj SR budúcich generácií pri prebiehajúcej zmene klímy. Nie je nikde preukázané či sa ešte nezvýšia náklady s Korbeľkou na investíciu, na prevádzku.

Z praxe: „**Pri R1 neplánujú stavať tunel pod Donovalmi, aby sa zachovali vodné útvary do budúcnosti, pri Sliachi na R1/R2 zrušili tunel a pôjde dlhší variant, aby sa neohrozili vody. A ako sa chránia financie a voda v CHVO VF pre Žilinský kraj – tam to nejde!!!?? Bude dvojité meter na občanov a podnikateľov v SR?**“
Ostatné detailne v liste premiérovi.

Dane platia podnikatelia a občania. Vodu nám darovala ako bohatstvo príroda, **má nevyčísliteľnú hodnotu, majme zodpovednosť. Následne nemusíme financovať vodozádržné opatrenia, revitalizácie a iné hypotetické riešenia v štáte.** Vážený pán minister prosíme, zvážte konsolidáciu ŠR s pomocou stavby D1 T-H.

S úctou,

Ing. Vladimír Mosný, PhD, člen expertnej skupiny Ministerstvo dopravy SR

Ing. Stanislav Kučírek, predseda Slovensko-poľskej obchodnej komory

Ing. Martin Schestág, starosta obce Krpeľany,

Rastislav Frkaň, starosta obce Ratkovo

Ing. Ján Mišura, predseda Sekcie dopravy SOPK

Ľuboš Palovič, starosta obce Kraľovany

prof. MUDr. Ján Danko, CSc. predseda ZMOT

Taťána Sivová, starostka obce Nolčovo

Ing. Jaroslav Hlavatý, poslanec Mestského zastupiteľstva mesta Turany

Roman Maťko, poslanec Mestského zastupiteľstva mesta Turany

17.6.2024

Kontakt: 0949-552 856, 0903-546 777, starosta@ratkovo.sk, starosta@krpeľany.sk

Vážený pán

Ing. Ladislav KAMENICKÝ

minister

Ministerstvo financií SR

Štefanovičova 2968/5

811 04 **BRATISLAVA**