ÚSEK D1 TURANY-HUBOVÁ (T-H), VÝVOJ V ČASOVEJ OSI

.....

do r.1989 štúdia D1 nepredpokladala tunel Korbeľka (dôvod-voda)
1993-2004 predpoklad s tunelom Korbeľka,

2005 – ministerstvo dopravy za ministra dopravy p. Prokopoviča rozhodla s odborných dôvodov, že úsek D1 T-H sa bude stavať bez Korbeľky .....

2005-2016 prebiehala príprava úseku T-H bez tunela Korbeľka, štúdie, projekty, atď.

2006-2010 úsek T-H sa stal súčasťou 1. PPP Dubná Skala-Prešov

2009- prípravu a výstavbu zablokovali 1. krát mimovládky-MVO, sťažovali sa na Ministerstvo dopravy do európskych bánk u EIB, EBRD, EK a žiadali, aby Slovensku nedali úver na výstavbu 1. PPP, teda aj na úsek T-H. Využili niektoré nedotiahnuté veci MD SR.

UPRESNENIA, vysvetľujúce POZNÁMKY k ľavému stĺpcu, atď.

.....

Návrh v štúdiach MD SR za vlády V. Mečiara predbežne predpokladal tunel Korbeľka.

Odborné dôvody rozhodnutia (bez Korbeľky)**- Minister dopravy pán Pavol Prokopoviča, kontinuita za pánov ministrov Vážneho, Figeľa, Počiatka**:

1. EKOLOGICKÉ: po vstupe do EU Slovensko muselo implementovať Rámcovú smernicu o vode Európskej komisie Európskej komisie , EP (RSV EK). **Veľká Fatra - VF je Chránená vodohospodárska oblasť-CHVO zo zákona SR**. A aby neboli problémy s EK pri projekte výstavby, aby sa dalo financovať z fondov EU. CHVO VF pod Národným parkom VF –NP VF a pod Naturou VF sú najväčšie, najkvalitnejšie zásoby pitnej vody v podzemných vodných útvaroch v SR. Pretože VF štruktúru a výšku nad 1000 m a je vyššia ako „kopečky" Beskýd, Strážovských vrchov, M. Fatry.

2. EKONOMICKÉ: bez Korbeľky o stovky miliónov EUR lacnejšia výstavba investične a následne aj údržbu a prevádzku. Nebudú neprimerané vyvolané náklady,riziká (kauza Višňové) ako pri Korbeľke s pokusmi o zachovanie podzemných vodných útvarov (bez záruky), **preto žiadali z NDS výnimku z enviro cieľov v CHVO VF pre vodu,.....**

Skúsenosti zo Švajčiarska zo SC ministra z rokovania s ministrom dopravy. Švajčiarsko keď nemusí tunel nestavajú. (citácia ministra dopravy Švajč.)

Bez Korbeľky D1 realizovali ministri dopravy páni: Prokopovič, Vážny, Figeľ, Počiatek

Minister dopravy p. Vážny. Na 1. PPP nezohnal včas financie.

MVO: Priatelia zeme-CEPA, SOS-BirdLife, CEE Bankwatch Network a 14 ľudskoprávnych (?) organizácií

Obec Hubová, Šútovo, atď. neprotestujú.....ŽRK SOPK to nezdržuje.

.....

2010- realizovali sa prípravné práce za 40 mil. EUR zo štátneho rozpočtu, z 90 % sa vykúpili pozemky, odlesnenie, skrývka pôdy, zakladanie- **zabetónované pätky stĺpov**, postavené asfaltové obslužné cesty na stavbu bez tunela Korbeľka

2010-2012 1. PPP zastavený za vlády Radičovej. **Pán minister dopravy Ján Figeľ z 1. PPP (D. Skala-Prešov), ale obratom v priebehu funkcie rozostaval 3 úseky na D1 z 1. PPP: bez úverov na PPP, za kohézne európske fondy. Úseky: Dubná Skala-Turany a dva úseky od Prešova k Branisku. Pripravený bol aj úsek Turany-Hubová bez Korbeľky so súhlasom EK, DG Enviro** (v súčasnosti niekomu vyhovuje zavádzanie verejnosti).

2011-2012 po rokovaniach p. Figeľa s komisárom EK pre ŽP, s EK- GR ŽP, MŽP Slovensko dodatočne posúdi ekologicky úsek T-H.

2012- nezávislá expertná skupina EK pod vedením p. Rotha realizovala dodatočne posúdenie na enviro, ktorú objednalo MŽP, MD SR (biotopy, vtáčiky, voda, atď)

2013 – EK akceptovala správu nezávislého experta. Slovensko, minister p. Počiatek obdržal **súhlas Generálneho riaditeľstva pre životné prostredie EK (o ktoré požiadalo MŽP, MD SR za p. J. Figeľa) na stavbu** úseku T-H **bez tunela Kobeľka,** dali súhlas na financovanie z eurofondov.

2014-2015- pán minister Počiatek znechutený zdržovaním mimovládok a ich vypisovaním znovu do EK, (viď STV)

2016-2020 minister dopravy p. Ersek. MD a MŽP robia novú EIA**. Ale bez posúdenia vodných útvarov na všetky varianty podľa Rámcovej smernice o vode EK, EP (RSV) implementovanej v legislatíve. 2017-v ZS EIA vybrali ekonomicky najdrahší variant V2 s Korbeľkou napriek stanovisku EK GR ŽP, porovnávacej ekonomickej štúdie-2014. Podaných 8 rozkladov,** MŽP zamietlo**. 2018-podaná 1. žaloba na MŽP.**

.....upresnenia, vysvetľujúce poznámky k ľavému stĺpcu .....

Dôvodom bolo, že to blokujú mimovládky, neboli preto peniaze, a aby sa to nezdržovalo skrz mimovládky. Obce súhlasili so stavbou až na jednu (Šútovo).

2010-2012 minister dopravy p. Ján Figeľ.
Takže Slovensko sa nezadlžilo cez 1.PPP. Úsek: Turany –Hubová musel prerokovať (2011) s komisárom pre životné prostredie Janesom Potočnikom, s MŽP SR, atď. Malo sa stavať tiež z eurofondov, aby sa ušetrili verejné financie.

Vyvolali to zdržovanie mimovládky. Vtedy obce Hubová, Šutovo neprotestovali v roku 2009, 2012, ani v roku 2017, keď sa začalo od nuly.

mimovládky znovu nespokojné aj po správe z EK, expertov, zdržujú znovu za ministra pána Počiatka.

viď príloha

kde boli vtedy obce Hubová, atď., nevadilo im zdržovanie 2009-2024?
ŽRK SOPK vadilo zdržovanie mimovládok, NDS, MD SR po 2017.....
ŽRK SOPK priebežne publikuje, že sa zdrží výstavba, prepadne stavebné povolenie, akceptovaná EIA EK. Média: napr. Pravda -2017, 2018, Mesačník SOPK „Obchod, priemysel, hospodárstvo“ OPH, 2020, 2022, 2023, 2024, Žilinský Večerník-2018, atď.

2018 nová EIA („klasická“ na vtáčiky, medvede ,atď.), voda mala v tejto EIA najmenšiu váhu. **Neurobili podľa správneho konania ako sa má**

2018- cena v Záverečnom stanovisku EIA **bez Korbeľky 890 mil**. EUR Investičná cena **s Korbeľkou 1,1 miliady** EUR.
Prevádzkové náklady s Korbeľkou násobne vyššie. **Podrobný hydrogeologický prieskum realizovali dodatočne 2019 (pre vopred určený variant**) bez porovnania- bez „Posúdenia vodných útvarov" na všetky varianty.
2024, máj - Správa Útvaru hodnoty za peniaze UHP: Ekonomická analýza bez porovnania variantov. Investičná cena skoro 1,9 miliardy EUR, s rizikom navýšenia. **Ekonomická efektívnosť najhoršia zo všetkých stavieb: 0,55.**
Variant bez tunela stúpol ozaj len o infláciu, ale variant s Korbeľkou stúpol väčšinou opatreniami na vodu a teda zbytočne vyvolanými nákladmi. Vyvolané investície bez tunela Korbeľka sú zásadne nižšie a bez rizík. (viď porovnanie technicko-ekonomické z roku 2014)

2014 Pre NDS (MD) bola vypracovaná **„Porovnávacia štúdia na D1 T-H na základe technicko-ekonomického hodnotenia**" združením vedené spoločnosťou Dopravoprojekt. Autor Michal Poláček (HBH Projekt spol. s r.o.) . **viď príloha.**

Napriek tomu, že existuje „súhlas z GR pre ŽP Európskej komisie" – ekológia, **„Porovnávacia technicko-ekonomická štúdia"** ministri páni Ersek, Doležal, Ráž presadzujú ekologicky a ekonomicky horší variant, ktorý sa môže **stavať len cez výnimku z environmentálnych cieľov.** Pritom „výnimka" sa udeliła v konaní, kde sa porušila legislatíva SR aj EU.

Stavba s tunelom Kobeľka bude min. o 3 roky dlhšia ako bez Korbeľky. Príprava bez tunela Korbeľka bude kratšia , a to ešte majú nový zákon o strategických investíciach na urýchlenie prípravy, a hotové aj projekty lebo v roku 2010 stavali tzv. prípravné práce, odlesnili,

.....upresnenia, vysvetľujúce poznámky.....
„Posúdenie vodných útvarov"podľa RSV-Rámcovej smernice o vode EK – tzv. „Vodná EIA" **na všetky varianty trasy V1, V1o, V2 !!!!!**
2024 – investičná cena s tunelom 1,9 miliardy, v dôsledku opatrení na záchranu vody. Prevádzkové náklady na verejné financie Aj **tak nie je istota účinnosti opatrení a preto žiadali „Výnimku s environmentálnych** cieľov" z dôvodu ohrozenia vodných útvarov, aby nebola zodpovednosť do budúcnosti, pretože tzv. vodnú EIA – posúdenie vodných útvarov podľa RSV EK nemajú, i keď tvrdia verejnosti, že majú. Verejné financie: prevádzkové náklady s Korbeľkou niekoľkonásobne vyššie ako bez tunela Korbeľka

Citácie z Porovnávacej štúdie: SITA 29.8.**2014:** -„...NAJMENEJ BY STÁL VARIANT V1o s odklonom ..."(odklon mimo zosuvu bez tunela Korbeľka)
- „.....**Najdrahší by bol variant trasy V2....**" **(V2 - s Korbeľkou**)
-„...**variant s tunelom Korbeľka (V2) má nižší stupeň poznania trasy a je rizikovejší. Pri tomto variante by sa preto náklady zvyšovali**....."

Presadzujú len jeden verejný záujem- D1. Pritom sú tam minimálne tri:
1. Zachovanie vodných útvarov v CHVO VF
2. postaviť D1 Hlavná sieť (Core Corridor) TEN-T Európy
3. Šetriť verejné financie SR, EK – konsolidovať (kritika z EU v júni 2024 za deficit verejných financií). Tu je možnosť konsolidovať nie na úkor všetkých daňovníkov: podnikateľov, občanov.

September 2024 neprávoplatná EIA na variant V2 s tunelom Korbeľka

...
dokonca založili, zabetónovali pätky stĺpov na D1 v Šútove, vykúpili pozemky pod D1 bez Korbeľky na úseku T-H, zo ŠR na to spotrebovali 40 miliónov EUR na V1o. „Cuo Bono" . Zavádzajú vládu, verejnosť, že musia začať pri príprave od nuly. A že sa to zdrží o 5 rokov. Však mali stavebné povolenie, projekty, majú súhlas EK na V1o okrajom Natura...

Výhody bez tunela Korbeľka - variant **V1o** (s odklonom mimo zosuvu):
1. **Skrátená príprava a EIA**, využije sa nový zákon o stg. inv., využiť sa dajú hotové projekčné materiály, stanovisko DG Enviro EK, vykúpené pozemky, realizované prípravné práce, atď
2. **Kratšia výstavba** ako s Korbeľkou rádovo o roky
3. S oveľa **menšími rizikami technickými**
4. **Náklady nižšie o cca 0,5 miliardy** EUR, netreba tak vysoko konsolidovať
5. Oveľa **nižšie riziko navýšenia nákladov** ako pri V2 s Korbeľkou
6. **Bez významneho vplyvu na Natura 2000 (citácia stanoviska EK DG Enviro**.)
7. **Nižšie náklady na prevádzku** rádovo o stovky miliónov EUR (ŠR)
8. Bude **existovať križovatka, odbočka z D1 do Dolného Kubína, na Oravu**, do Poľska v Kraľovanoch
9. A to hlavné**. Zachovajú sa , zachránia sa zásoby podzemnej vody, vodných útvarov** pre Turiec, Oravu, Liptov, Slovensko (bez výnimky z enviro cieľov, bez finančne náročných opatrení, s neistým výsledkom, ktoré predražujú projekt s tunelom Korbeľka- variant V2, vyvolanými investíciami) **v CHVO – v Chránenej vodohospodárskej oblasti Veľká Fatra, spod Natura, spod Národného parku v území definovanom zákonom č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení zákona č.384/2009 Z.z. a požiadavkami „RÁMCOVEJ SMERNICE O VODÁCH" Európskej komisie a Európskeho parlamentu.**

VARIANT V2 s TUNELOM KORBEĽKA JE

ÚTVAR HODNOTY ZA PENIAZE z MFi. SR
spočítal náklady na variant V2 s tunelom Korbeľka

1,9 miliardy EUR !!!

a s rizikami navýšenia

Stav: platí zatiaľ **EIA** z 2018 **s výnimkou, aby sa obišlo požadované** „Posúdenie vodných útvarov" tzv. vodná EIA podľa RSV-Rámcovej smernice o vode EK a EP, pri tejto stavbe so súvislosťami, rizikami,...
Nerealizovalo sa (v médiach exekutíva tvrdí, že sa realizovalo!!!???)

„Posúdenie vodných útvarov„

sa musí realizovať pri všetkých variantoch takejto stavby a to sa nerealizovalo. Urobili vrty - geologický prieskum realizovali len pre jeden vopred určený variant V2 zo Záverečného stanoviska EIA (posudzuje len rastliny a zver ,atď., nie vodné útvary) len každých cca. 500 metrov a tomu hovoria „podrobný" prieskum**. Preto sú dve žaloby na MŽP. Ústavný súd priznal prieťahy v konaní. Nerešpektuje sa rozhodnutie Generálneho riaditeľstva životného prostredia Európskej komisie z 2013, zákon o vodách, vyhlásená zo zákona CHVO Veľká Fatra sa obchádza udelením výnimky MŽP a opatreniami, ktoré stavbu vyvolanými investíciami enormne predražujú, bez záruky a s rizikami technickými, vodohospodárskymi, vysoko finančnými na neprimeranú investíciu a vysokými nákladmi na prevádzku.**
Nerešpektujú sa odborné argumenty, posudky INGEO, VÚVH (obchádzajú sa „výnimkou..."), Združenia miest a obcí Turca-ZMOT, podnikateľov, Turčianskych vodární, vplyv zmeny klímy na radikálny pokles výdatnosti vodných zdrojov, prax pri stavbe tunelov Višňové, Milochov, v Skalitom-D3, nerešpektujú sa Smernice EK a EP, atď.

EKOLOGICKÉ a EKONOMICKÉ BARBARSTVO !!!