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

29. 08. 201418:51Ekonomika

Zdieľať Odoslať

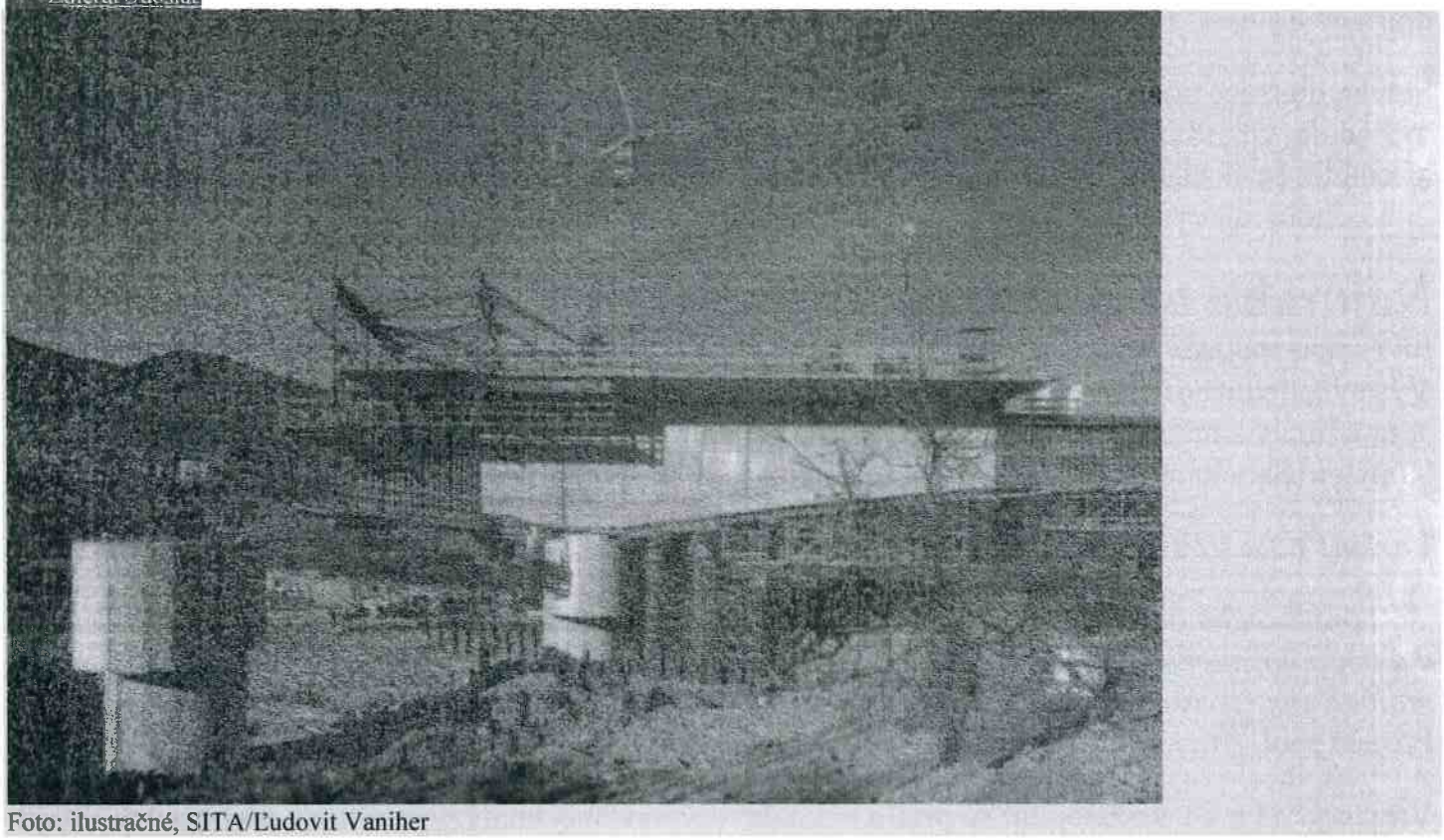


Foto: ilustračné, SITA/Ľudovit Vaniher

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.

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 Korbeľka)

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 Kraľovianskych 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 - HubováDiaľnica D1

21.12.2009 EIB stopla úver na D1 Turany - Hubová

21. 12. 200917:53Ekonomika

Zdieľať Odoslať

SITA

BRATISLAVA 21. decembra (WEBNOVINY) – Európska investičná banka (EIB) dočasne pozastavila schvaľovanie úveru na financovanie výstavby diaľnice D1 Turany – Hubová v rámci prvého balíka projektov verejno-súkromného partnerstva (PPP). Banka tak reagovala na sťažnosť organizácií Priatelia Zeme-CEPA a SOS-BirdLife Slovensko, ktorú podali v máji tohto roka, informovala agentúru SITA v pondelok mediálna koordinátorka organizácie Priatelia Zeme-CEPA a projektová koordinátorka CEE Bankwatch Network Irena Jenčová.

EIB posúdila sťažnosť mimovládnych organizácií a rozhodla, že slovenská strana musí ešte pred podpisom úverovej zmluvy predložiť dokumenty, ktoré potvrdia alebo vyvrátia podozrenia z porušení európskych smerníc. Podľa stanoviska banky musí ministerstvo dopravy preukázať, že neexistujú alternatívy k trasovaniu diaľnice po povrchu. Ministerstvo dopravy podľa ochranárov doteraz tvrdilo, že najväčším problémom tunela Korbeľka sú možné komplikácie pri výstavbe spôsobené geologickými podmienkami.

„Všetky informácie, ktoré uvádzate, nie sú oficiálne z EIB. EIB žiadnu takúto správu, alebo rozhodnutie nevydala. Nemáme o tom žiadne vedomie. Sme v procesoch rokovaní financovania doteraz bez záverečných stanovísk," uviedol pre agentúru SITA hovorca ministra dopravy Stanislav Jurikovič.

Ministerstvo dopravy ani Národná diaľničná spoločnosť (NDS) podľa ekológov nepredložili žiadne odborné argumenty, ktoré by preukázali, že tunel Korbeľka sa nedá postaviť. „Ich hlavným argumentom je, že nemajú dostatok informácií o geológii územia. Informácie však mohli už mať, ak by neprišlo politické rozhodnutie uľahčiť PPP koncesionárovi práce na úkor obyvateľov a životného prostredia," tvrdí Roman Havlíček z Priateľov Zeme-CEPA.

Priatelia Zeme-CEPA a SOS-BirdLife Slovensko v pondelok zaslali Európskej komisii a EIB expertízu zaoberajúcu sa posudzovaním vplyvov navrhovanej diaľnice na chránené územia, ktorá sa okrem nedostatkov pri doterajšom posudzovaní sústreďuje na hodnotenie nedostatkov zmierňujúcich a kompenzačných opatrení pri výstavbe povrchového variantu. Ak rezort dopravy a NDS „budú naďalej presadzovať povrchový variant diaľnice cez chránené územia a obec Šútovo, potom by EIB nemala poskytnúť úver na výstavbu tohto úseku," dodala Lucia Lackovičová z organizácie Priatelia Zeme-CEPA.

Priatelia Zeme-CEPA v máji tohto roka upozornili Európsku investičnú banku, Európsku banku pre obnovu a rozvoj (EBRD) a Európsku Komisiu na viacnásobné porušenie národnej a medzinárodnej legislatívy pri plánovaní výstavby úseku diaľnice D1 Turany-Hubová. Jadrom sporu je trasovanie diaľnice po povrchu údolím Váhu v tesnej blízkosti obce Šútovo. V roku 2002 posúdilo ministerstvo životného prostredia ako najvýhodnejší variant vedenie diaľnice tunelom Korbeľka. Diaľnica by sa tak vyhla obci Šútovo aj chráneným územiam.

Národná diaľničná spoločnosť však toto odporúčanie ignorovala a presadila povrchový variant, ktorý bude prechádzať národnými parkmi Malá Fatra a Veľká Fatra, ďalšími chránenými územiami sústavy Natura 2000 a okrajom Šútova. Odporúčaním rezortu životného prostredia sa podľa ochranárov nezaoberal ani stavebný úrad, čo je v rozpore s európsku aj slovenskou legislatívou.

„Povrchový variant diaľnice by zdevastoval územia, ktoré patria do európskej sústavy chránených území NATURA 2000 vrátane národných parkov Malá Fatra a Veľká Fatra a mnohých biotopov európskeho významu. Slovenské orgány ochrany prírody a stavebné úrady, ktoré ho schválili, neprijali dostatočné nápravné opatrenia. K ťažko zmierniteľným stratám pritom dochádza už teraz pri odlesňovaní," upozornil ekológ Ján Topercer.

SITA

Zdieľať Odoslať
FIRMY A INŠTITÚCIE **EIB Európska investičná banka**
VIAC K TÉME D1 Turany - Hubová PPP projekt

Analytici vyhodnotili projekt úseku diaľnice D1 Turany - Hubová, pozornosť vzbudili dvojnásobné náklady na tunely

24. 05. 2024 18:28 Slovensko Cestná doprava Doprava a infraštruktúra z lokality Slovensko

Zdieľať Odoslať

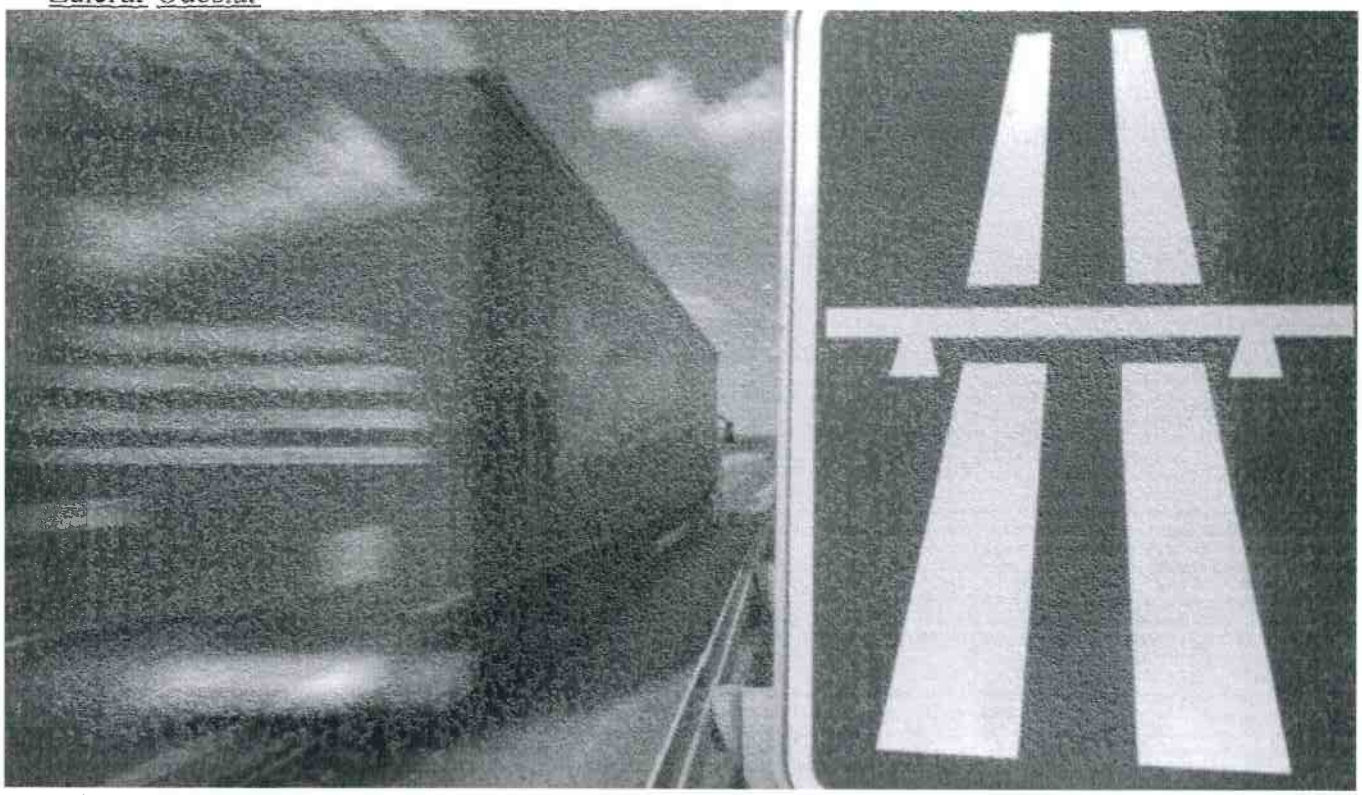


Foto: ilustračné, SITA/Tomáš Benedikovič

Remaining Time -3:26

1x

Tento článok pre vás načítala AI.

Martin Benko

Útvar hodnoty za peniaze (ÚHP) už vyhodnotil pripravovaný projekt výstavby úseku diaľnice D1 Turany – Hubová v plnom profile s dvoma tunelmi.

Ide o posledný nevysúťažený a nerozostavaný úsek hlavnej domácej diaľnice D1 medzi Bratislavou a Košicami. Analytici z Ministerstva financií SR odporúčajú hľadať priestor na optimalizáciu vysokých investičných nákladov.

Kilometer za 144 miliónov eur

Tie podľa štúdie realizovateľnosti od Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS) dosahujú predbežne 1,9 miliardy eur vrátane dane z pridanej hodnoty (DPH), z toho stavebné náklady sa odhadujú na 1,6 miliardy eur.

Súčasťou 13,5-kilometrového úseku spájajúceho Turiec s Liptovom majú byť tunely Korbeľka (5 868 metrov) a Havran (2 820 metrov).

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, inštitúciam 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 prúdení 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
Krpeľany

Ján Danko
primátor mesta
Martin

Ľuboš Palovič
starosta obce
Kraľovany

Peter Dávidík
starosta obce
Ľubochňa

Vladimír Mosný
člen expert skupiny
hydrológ

Jaroslav Kráľ
občiansky aktivista

Stanislav Kučírek
predseda
SPOK

Ján Mišura
predseda
Sekcia dopravy SOPK

Branislav Čulák
riaditeľ
ŽRK SOPK

Rastislav Frkáň
starosta obce
Ratkovo

(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 Sliači 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 dvojitý 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 Frkáň, starosta obce Ratkovo

Ing. Ján Mišura, predseda Sekcie dopravy SOPK TT 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@krpelany.sk

Vážený pán
Ing. Ladislav KAMENICKÝ
minister
Ministerstvo financií SR
Štefanovičova 2968/5
811 04 **BRATISLAVA**

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

Výnimka z envirocieľov pre Korbeľku poškodí spodné vody

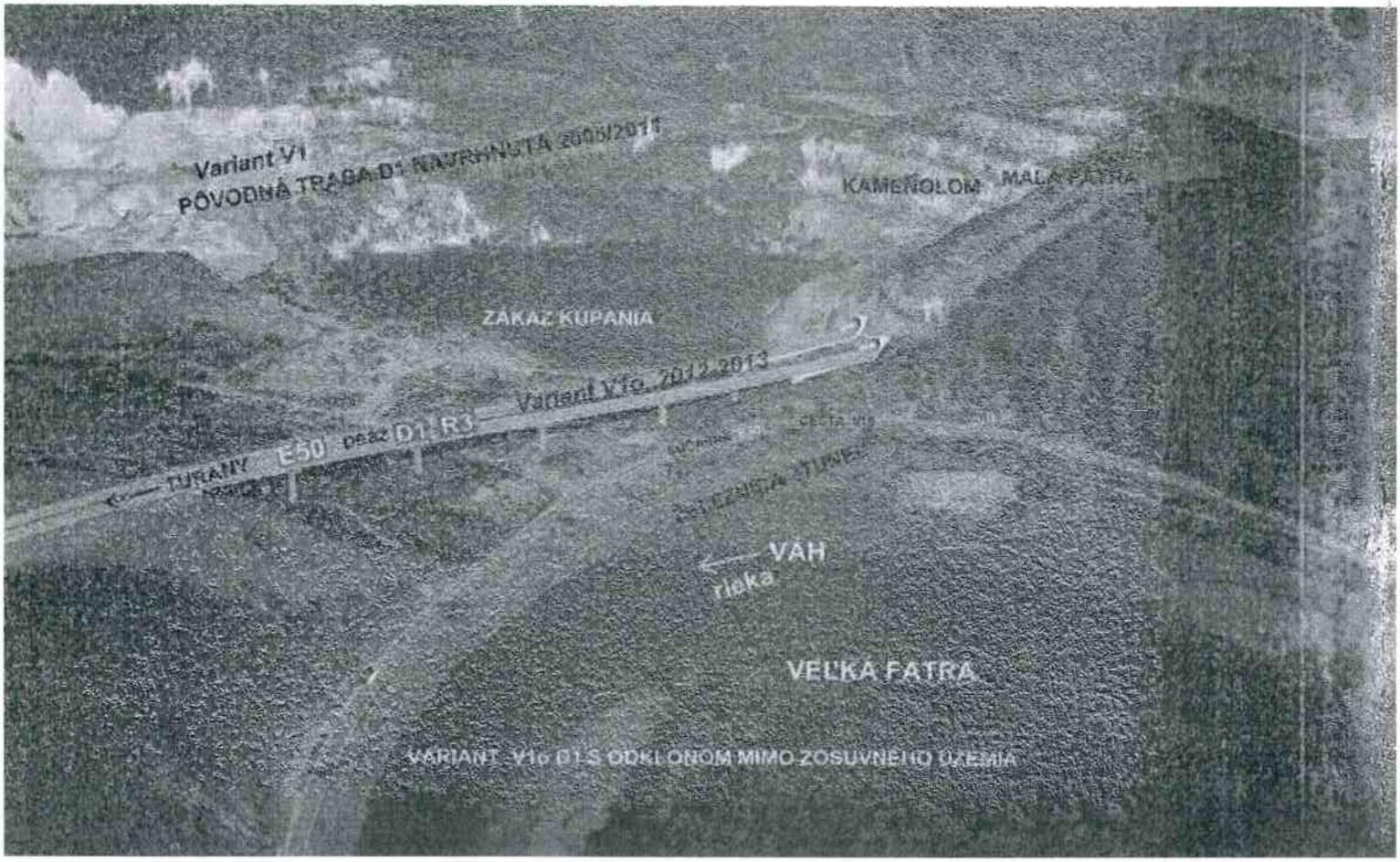
Stavba tunela Korbeľka na úseku diaľnice D1 Turany – Hubová môže zhoršiť zásoby podzemnej vody pre Turiec, Oravu a Liptov. Obávajú sa toho zástupcovia samospráv a Žilinskej regionálnej komory SOPK. Preto nesúhlasia s výnimkou z environmentálnych cieľov, ktorú na žiadosť Národnej diaľničnej spoločnosti (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 Korbeľka 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 Korbeľka. 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 Korbeľka, 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 Korbeľka 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 Korbeľka. Dobrý kompromis aj pre medvede, rašelinu, Národnú diaľničnú spoločnosť i zásoby vody v chránenej vodnej oblasti do budúcnosti.

Ekonomické barbarstvo

Na variant bez tunela Korbeľka 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 Kraľovanoch na Oravu a 2 km D1 Dubná Skala – Turany. Vo variante s tunelom Korbeľka by to znamenalo, že sa postavili zbytočne... Rozhodnutie okresného úradu však vyvoláva dojem, že to sú primerané náklady (???!). K nim však treba prirátať ďalší „primeraný" náklad – o tretinu drahší variant s Korbeľkou, drahší na investíciu aj na prevádzku.

S tunelom Korbeľka 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 Korbeľka 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 Korbeľka. A to je porušenie Rámcovej smernice o vode Európskeho parlamentu a Európskej komisie a ďalšej metodiky.

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 variand V2 s tunelom Korbeľka, sa píše: „...výstavba tunela Korbeľka 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, Figeľ a Počiatek presadzovali variant bez tunela Korbeľka. Experti Európskej komisie už v roku 2011 odporučili tiež variant bez tunela Korbeľka, a preto minister Figeľ pokračoval v príprave variantu V1o bez tunela Korbelka s odklonom mimo zosuvného 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 organizácii v rokoch 2008 – 2013 zdržali výstavbu úseku D1 Turany – Hubová o 14 rokov. Ak niekto tvrdí, že variant s tunelom Korbeľka je najekologickejší variant, zavádza.

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

Prečítajte si tiež rozhovor s predsedom Sekcie dopravy SOPK Jánom Mišurom v Žilinskom Štandarde: **TU**