

17. Odpoveď ministra dopravy Slovenskej republiky Jozefa Ráža na interpeláciu poslanca Národnej rady Slovenskej republiky Mariána Čaučíka podanú 5. novembra 2024 vo veci výstavby diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová

JOZEF RÁŽ
minister dopravy
Slovenskej republiky

KANCELÁRIA NR SR PODPIŠŤA	
Došlo: 02-12-2024	
Číslo záznamu: 25552	Číslo spisu: KNL-ODOS-20677/2024-42
Listy: 31	Prilohy: Vybavuje:

Bratislava
Číslo: 31048/2024/SCDPK/94438-M
Stupeň dôvernosti: VJ

Vážený pán poslanec,

na požiadanie predsedu Národnej rady SR (list č. KNL-ODOS-0677/2024-42 zo dňa 5. novembra 2024) zasielam odpoveď na Vašu interpeláciu podanú dňa 5. novembra 2024 vo veci výstavby diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová.

Pre úsek diaľnice D1 Turany – Hubová prebehol proces posúdenia vplyvov všetkých navrhovaných variantov v súlade so zákonom č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

V správe o hodnotení vplyvov stavby diaľnice D1 Turany – Hubová (z roku 2016) boli posudzované štyri varianty: pôvodný povrchový (úžinový) variant trasy V1 s tunelmi Malá Fatra, Rojkov a Havran, ďalšie dva povrchové (úžinové) varianty V1o s odklonom, ktoré sú kombináciou pôvodného povrchového (úžinového) variantu údolím Váhu so subvariantmi, a štvrtý bol variant V2 dĺžky 13,53 km s tunelom Korbeľka a Havran.

Hodnotenie vplyvov stavby D1 Turany – Hubová na životné prostredie v správe o hodnotení vplyvov, ktorá komplexne a korektne zohľadnila všetky špecifické požiadavky vyplývajúce z rozsahu hodnotenia Ministerstva životného prostredia SR, bolo vykonané odborne spôsobilými osobami a špecialistami pre jednotlivé oblasti. Spracovatelia a konzultanti správy odborne a nezáujato analyzovali všetky problematické oblasti a navrhli opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov stavby na životné prostredie, ktoré budú rešpektované v ďalšej príprave stavby a pri jej realizácii.

V správe o hodnotení vplyvov boli podrobne popísané a vyhodnotené aj vplyvy povrchových (úžinových) a tunelových variantov vedenia diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová na povrchové aj podzemné vody. V prípade razenia tunela Korbeľka sa počíta s použitím celoplošnej hydroizolácie a návrhom ďalších technologických postupov, ktoré zabránia drénovaniu podzemných vôd. Taktiež bola navrhnutá výšková úprava trasy diaľnice nad ustálenou hladinou podzemnej vody tak, aby sa zmiernili negatívne vplyvy na zdroje podzemných vôd.

Na základe výsledkov správy o hodnotení vplyvov, záverov z verejných prerokovaní správy o hodnotení vplyvov a jej nezávislého odborného posúdenia v odbornom posudku vydalo Ministerstvo životného prostredia SR dňa 18.05.2017 Záverečné stanovisko podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

V predmetnom stanovisku bol na základe celkových výsledkov procesu posudzovania, pripomienok a stanovísk príslušných, dotknutých a povoľujúcich orgánov, dotknutých obcí, orgánov štátnej správy a verejnosti odsúhlasený variant V2 s tunelom Korbeľka a tunelom Havran, ktorý sa po nadobudnutí právoplatnosti záverečného stanoviska stal záväzným rozhodnutím pre Ministerstvo dopravy SR, ako aj pre Národnú diaľničnú spoločnosť, a. s., pre následnú prípravu stavby D1 Turany – Hubová a pre ďalšie povoľovacie konanie.

Záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia SR stanovilo pre etapu prípravy, realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti D1 Turany – Hubová podmienky týkajúce sa technických opatrení, opatrení na ochranu vôd, obyvateľstva, opatrenia na elimináciu hluku, ochranu ovzdušia, bioty a ďalšie zmierňujúce opatrenia na predmet ochrany.

V zmysle dikcie smernice EÚ o biotopoch sa má v prípade závažného negatívneho vplyvu stavby na sústavu chránených území Natura 2000 realizovať taký variant, ktorý bude mať menší negatívny vplyv na životné prostredie. Medzinárodné záväzky Slovenskej republiky v oblasti ochrany životného prostredia, ako aj reálne zosuvy v trase diaľnice neumožňovali pokračovať v príprave a výstavbe povrchového/úžínového variantu diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová v zmysle vydaného stavebného povolenia z roku 2009.

Ministerstvo životného prostredia SR ako príslušný orgán štátnej správy vo veci starostlivosti o životné prostredie v odôvodnení Záverečného stanoviska uviedlo, že v danom prostredí za stavu prírodných a legislatívnych obmedzení je riešenie vedenia trasy diaľnice tunelom optimálnym riešením. Nie je v kompetencii Ministerstva dopravy SR spochybňovať uvedené rozhodnutie Ministerstva životného prostredia SR.

Tunelový variant je výhodnejší nielen z pohľadu ochrany prírody a krajiny, má i najmenšie riziká zosuvov, zabezpečí najväčšie úspory pohonných látok, bezpečnejšiu premávku a najmenšiu hlukovú a emisnú záťaž pre väčšinu obcí, ako aj najmenšie vplyvy na poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo.

Na základe právoplatného Záverečného stanoviska MŽP SR zo dňa 18.05.2017, ktoré stanovilo podmienky pre prípravu a realizáciu stavby, bola vypracovaná v roku 2019 projektová dokumentácia pre územné rozhodnutie pre stavbu Diaľnica D1 Turany – Hubová, v rámci ktorej bolo spracované aj podrobné vyhodnotenie splnenia podmienok Záverečného stanoviska Ministerstva životného prostredia SR.

V dokumentácii bolo navrhnuté nové smerové a výškové vedenie diaľnice D1 Turany – Hubová v kategórii D 26,5/100. Celková dĺžka trasy úseku D1 Turany – Hubová je 13,533 km. Diaľnica je vedená v novom koridore v dvoch tuneloch – tunel Korbeľka, dĺžky 5 868 m, a tunel Havran s dĺžkou 2 820 m, ktoré sú navrhované ako dvojúrovňové s jednosmernou premávkou v kategórii 2T – 8,0/100. Technické riešenie tunelov bolo navrhnuté na základe výsledkov realizovaného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu. Z dôvodu zabezpečenia migračného koridoru pre zver boli navrhnuté aj dva ekodukty – nad diaľnicou D1 a nad cestou I. triedy č. I/18.

Z dôvodu minimalizácie ovplyvnenia vodných zdrojov v oblasti masívu Kopy a masívu Havran bolo upravené výškové vedenie trasy diaľnice v tuneloch Korbeľka a Havran. Niveleta tunelových rúr bola zdvihnutá tak, aby sa vylúčili, resp. minimalizovali nepriaznivé vplyvy razenia tunelov na hydrogeologické pomery v horninovom masíve a aby sa eliminovali ovplyvnenia vodných zdrojov. Výškové vedenie trasy tunela Korbeľka bolo navrhnuté v maximálnej možnej miere nad úroveň hladiny podzemnej vody.

Pri riešení náročných environmentálnych otázok a taktiež pri návrhu opatrení na zmiernenie a elimináciu negatívnych vplyvov stavby Diaľnica D1 Turany – Hubová na jednotlivé zložky životného prostredia je a bude zabezpečená úzka súčinnosť štátnej, verejnej správy a všetkých zainteresovaných organizácií s cieľom minimalizovať vplyvy stavby tak, aby bolo možné zabezpečiť zosúladenie všetkých podmienok a požiadaviek na čo najskoršiu realizáciu vybraného variantu diaľnice D1 v predmetnom úseku ako súčasti základnej siete TEN-T.

Dobudovanie plnohodnotného diaľničného prepojenia D1 medzi mestami Bratislava – Košice, a teda aj výstavba chýbajúceho, technicky aj finančne najnáročnejšieho úseku diaľnice D1 Turany – Hubová naďalej zostáva hlavnou prioritou Ministerstva dopravy SR.

S pozdravom

Vážený pán
Marián Čaučík
poslanec NR SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava



Na vedomie:

Vážený pán
Peter Žiga
predseda Národnej rady SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava