

Prebieha výstavba najkomplikovanejšieho úseku diaľnice D1

Author: Marián Hudec | Published: 06.05.2010

Okrem toho treba na „D-jednotke“ dokončiť ešte úseky medzi Martinom a Prešovom, čo je dovedna 75 kilometrov. Na trase budú aj 4 tunely a 106 mostov. Projekt sa má financovať ako Public Private Partnership (PPP). Za tridsať rokov zaplatí štát za výstavbu, prevádzku aj údržbu týchto úsekov koncesionárovi vyše 9 miliárd eur.

Najdlhší tunel na Slovensku usporí ročne 60 miliónov

Aké sú praktické plusy a mínusy celej obrovskej investície? Naše hospodárstvo dostane nesmierne silný impulz, ktorý zabezpečia najskôr stavebné práce na spomínaných kilometroch cesty, potom ďalší investori, ktorí prídu do Ružomberka alebo Spišskej Novej Vsi. Na druhej strane sa však dost' zadĺžime, čo niektorí ekonómovia kritizujú.

Najdlhší - 8-kilometrový tunel na Slovensku vznikne medzi Višňovým na Považí a Dubnou Skalou v Turci. Ide o najpripravenejšiu investíciu Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS). Tunel je prerazený už približne desať rokov a jeho konzervácia stojí ročne desiatky tisíc eur. „Myslím si, že najväčšia chyba bola urobená už v roku 1998. Tento úsek bol naplánovaný, jeho trasovanie sa vôbec nezmenilo a vláda, ktorá bola až do roku 2006, jeho výstavbu zastavila,“ povedal žilinský župan Juraj Blanár.

Podľa odborníkov zo žilinského Výskumného ústavu dopravného tunel ročne usporí 60 miliónov eur. Zníži spotrebu pohonných látok a bude menej dopravných nehôd, ktorých je na terajšej ceste zo Žiliny do Martina veľmi veľa. Po dokončení diaľnice v Považskej Bystrici koncom mája sa dopravou zahltí celá Žilina. V súčasnosti v jej okolí prejde denne do 40-tisíc áut, v dopraných špičkách aj viac. „Žilina svojim intravilánom a svojimi cestami neabsorbuje toto množstvo, a to už nehovorím o bezpečnosti cestnej premávky. Terajšie cesty okolo mesta sú maximálne vyťažené,“ zdôraznil jadro problému Ľubomír Palčák, generálny riaditeľ Výskumného ústavu dopravného.

Biológovia i ochranári sa na stavbárov hnevajú

Výstavba diaľnice medzi Turanmi v Turci a Hubovou v Liptove ohrozuje podľa biológov rezerváciu Rojkovské rašelinisko. Vzniklo pred asi 15-tisíc rokmi a je jedným z najstarších živých rašelinísk v strednej Európe. „Pri jeho sotva trojhektárovej výmere, výnimočnej biodiverzite a citlivosti najmä na zmeny vodného režimu spôsobí akýkoľvek negatívny zásah nenahraditeľné straty na európskej úrovni. Bola by obrovská medzinárodná hanba, keby rašelinisko neprežilo ďalšie roky,“ zdôraznil Ján Topercer, vedecký pracovník Botanickej záhrady Univerzity Komenského v Blatnici v Turci. Už pri krátkom narušení rašeliniska môže podľa neho rýchlo dôjsť k preschnutiu jeho horných vrstiev a následne k odumretiu vzácnych rastlín a celého biosystému.

Stavbári zasiahli do prírody na jar, keď sú rastliny najcitlivejšie. Pri výkope ryhy pre kábel týždeň odtekala z rašeliniska voda, ktorú potrebuje celý ekosystém. Ochrancovia prírody žiadajú národné i európske inštitúcie, aby zabránili ďalšej degenerácii najstaršieho slovenského rašeliniska. Výstavbu diaľnice D1 na úseku Turany - Hubová už mimovládne organizácie a vedci kritizovali aj v minulých mesiacoch. Tvrdia, že tento variant diaľnice vážne ohrozuje štyri mimoriadne cenné územia európskeho významu na severe Slovenska. Navrhnuté opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov považujú za nedostatočné. Európska komisia v Bruseli preto požiadala slovenskú vládu, aby vysvetlila, ako chce spomínané územia ochrániť.

Realizácia projektu sa najviac dotkne Bitarovej

Samospráva i podnikatelia výstavbu tunela z Višňového do Martina jednoznačne vítajú. Podľa župana Blanára všetci starostovia a primátori si uvedomujú, že dobudovanie tohto úseku diaľnice D1 je pre Žilinský kraj i Slovensko z hospodárskeho hľadiska strategické. Povedal to na stretnutí s predstaviteľmi obcí na Považí, kadiaľ povedie diaľnica. Ide predovšetkým o Hričovské Podhradie, Dolný Hričov, Ovčiarsko, Bitarovú, Lietavskú Lúčku, Žilinu - Bytčicu, Turie, Višňové na Považí a Vrútky v Turci. Počas výstavby bude vylúčená doprava na niektorých cestách druhej triedy, niekde sa zbúrajú domy i administratívne budovy a ťažkosti nastanú aj s vodným zdrojom.

Výstavba diaľnice sa zrejme najviac dotkne občanov Bitarovej, pretože bude kopírovať horizont tesne ponad obec a odreže jej juh. Najbližšie domy budú od nej podľa starostu Františka Drdáka vzdialené 150 metrov. „Už len musíme strpieť, kým ju postaví. Chceli sme dosiahnuť, aby išla viac do zárezu, ale už sa nedalo,“ hovorí Drdák. Útechou pre niektorých Bitarovčanov boli peniaze za pozemky. Susedného Ovčiarska sa výstavba dotkne iba okrajovo - prieskumná štôľňa tunela už vyúsťuje za obcou. Pokojnejšie bude aj v Dolnom Hričove a Hričovskom Podhradí, poza ktoré už D1 funguje a nový úsek sa tu bude napájať.

Diaľnica D1 medzi Bratislavou a Košicami by podľa ministerstva dopravy mala byť dokončená bez tunelov v roku 2012 a spolu s nimi v roku 2014. Európska banka pre obnovu a rozvoj (EBRD) už schválila úver 250 miliónov eur a pre finančné uzavretie projektu sa ešte čaká na vyjadrenie Európskej investičnej banky (EIB), ktorá by mala poskytnúť miliardu eur. Okrem EBRD a EIB financie poskytnú aj komerčné banky. Približne 75 kilometrov D1 má v čiastočne v náročnom teréne postaviť konzorcium pod vedením francúzskej spoločnosti Bouygues.

Časti 75-kilometrového úseku medzi Martinom a Prešovom:

Dubná Skala - Turany: 16,45 km

Turany - Hubová: 13,60 km

Hubová - Ivachnová: 15,25 km

Jánovce - Jablonov: 18,54 km

Fričovce - Svinia: 11,20 km

Foto - Žilinská galéria, NDS 1 - Úsek D1 vo výstavbe od Vrtižera do Považskej Bystrice. Naň nadväzuje estakáda, ktorá má byť spojzdnená koncom mája.

2, 3 - Výstavba šesťpruhového úseku diaľnice D1 z Bratislavy do Trnavy. Podmienkou rekonštrukcie stredného deliaceho pásu bolo, že doprava musí byť vedená sústavne v štyroch pruhoch.

4 - Trasa diaľnice D1 v mieste vyrúbaného lesného porastu v katastri obce Bitarová. Povedie od tunela Ovčiarsko a pokračovať bude, prevažne na mostných objektoch, zvlneným terénom ponad obec. V tomto úseku povedie estakáda aj ponad jej okrajovú zástavbu.

06.05.2010 08:50, Marián Hudec