

Severný obchvat Prešova ako príklad komplexnej dopravnej stavby

Severný obchvat Prešova – I. etapa patrí medzi najvýznamnejšie dopravné stavby, ktoré v posledných rokoch vznikli na východnom Slovensku. Projekt, ktorý sa stal absolútnym víťazom súťaže Cena inžinierskej komory vo výstavbe (CING), ukazuje, že aj rozsiahle a technicky náročné dopravné diela možno pripraviť a realizovať tak, aby spĺňali princípy funkčnosti, bezpečnosti, environmentálnej zodpovednosti a dlhodobej udržateľnosti. Práve o ňom bol podcast Z komory, ktorý vzniká pod hlavičkou Slovenskej komory stavebných inžinierov. Hostom bol Jozef Harvančík, výrobný riaditeľ spoločnosti Dopravoprojekt, prihlasovateľa projektu do súťaže.

Výstavba dopravnej infraštruktúry patrí medzi najkomplexnejšie investičné aktivity verejného sektora. Na rozdiel od bežných stavieb ide o projekty s výrazným územným, environmentálnym a spoločenským dopadom, ktoré si vyžadujú dlhodobú prípravu, koordináciu mnohých aktérov a schopnosť reagovať na meniace sa podmienky. Severný obchvat Prešova je ukázkovým príkladom takéhoto procesu. Jeho príprava zahŕňala viacero stupňov projektovej dokumentácie, posudzovanie vplyvov na životné prostredie, majetkovoprávne vysporiadanie aj verejné obstarávanie. Až po splnení všetkých týchto krokov bolo možné pristúpiť k samotnej realizácii. **„Príprava infraštruktúrneho projektu takéhoto rozsahu je vždy záležitosťou dlhých rokov. Ide o postupný proces, kde na seba nadväzujú jednotlivé fázy prípravy, obstarávania a výstavby,“** zdôraznil Jozef Harvančík.

Severný obchvat Prešova v kontexte rozvoja regiónu

Prešov dlhodobo patrí medzi dopravne najzaťaženejšie mestá na Slovensku. Významná časť tranzitnej dopravy prechádza priamo jeho zastavaným územím, čo negatívne vplýva na kvalitu života obyvateľov. Úlohou obchvatu je presmerovať časť tohto dopravného prúdu mimo mesta a znížiť jeho dopady. Prvá etapa severného obchvatu už dnes túto funkciu čiastočne plní, no jej plný význam sa prejaví až po dobudovaní nadväzujúcich úsekov. Ide o typický príklad etapizácie dopravnej stavby, kde jednotlivé časti nadobúdajú maximálny efekt až v rámci celku. Z odborného hľadiska je dôležité zdôrazniť, že cieľom nie je úplne eliminovať dopravu v meste, ale predovšetkým presmerovať tranzitnú a ťažkú dopravu.

„Zmyslom diaľnic a rýchlostných ciest je prevziať na seba tranzit, ktorý nemá cieľ v meste a zbytočne zaťažuje jeho vnútornú dopravnú sieť,“ vysvetľuje Harvančík. Severný obchvat Prešova pritom nie je izolovaným projektom. Je súčasťou širšieho dopravného konceptu Via Carpatia – severojužného koridoru, ktorý má prepájať regióny od Pobaltia až po Balkán a vytvárať alternatívu k tradičným západo-východným trasám. Pre projektantov to znamená navrhovať riešenia, ktoré spĺňajú nielen národné, ale aj medzinárodné parametre kapacity, bezpečnosti a spoľahlivosti. Pre región Prešova to zároveň predstavuje príležitosť výraznejšie sa zapojiť do európskych dopravných tokov bez toho, aby bola mestská infraštruktúra nadmerne zaťažovaná.

Projektovanie ako tímová práca

Jedným z opakujúcich sa motívov rozhovoru je dôraz na tímovosť. Veľké dopravné stavby nevznikajú ako dielo jedného subjektu, ale ako výsledok spolupráce projektantov, investorov, zhotoviteľov, technického dozoru, odborných konzultantov a verejných inštitúcií. Dopravoprojekt bol síce prihlasovateľom stavby do súťaže CING, no podľa Harvančíka by bolo nepresné pripisovať zásluhy výlučne jednej firme. **„Na projekte sa podieľalo veľké množstvo subjektov a odborníkov v rôznych stupňoch prípravy a realizácie. Bez tejto spolupráce by výsledok nebol možný,“** pripomenul odborník. Takýto prístup je dnes štandardom pri infraštruktúrnych projektoch, kde sa čoraz viac presadzuje integrovaný spôsob prípravy a realizácie.

Technická náročnosť projektu

Severný obchvat Prešova je technicky mimoriadne komplexná stavba. Zahŕňa viacero mostných objektov, tunelové úseky a zložitú mimoúrovňovú križovatku s napojením na diaľnicu D1, cestu I. triedy aj miestne komunikácie. **„Z hľadiska projektovania ide o územie s náročnými geologickými a morfológickými podmienkami, ktoré si vyžadovali precízne technické riešenia a koordináciu jednotlivých stavebných objektov. Významným prvkom je aj tunel Bukov, ktorý patrí medzi technologicky moderné tunelové stavby, vrátane využitia kompletného LED osvetlenia,“** vymenoval Jozef Harvančík najdôležitejšie aspekty, ktoré ovplyvnili projekt. Ani najdôkladnejší prieskum však nedokáže úplne eliminovať riziká spojené s podzemnými podmienkami. Geologické a archeologické nálezy patria medzi najčastejšie faktory, ktoré si počas výstavby vyžadujú operatívne zmeny projektových riešení.



V prípade severného obchvatu Prešova došlo poodlesnení k objaveniu židovského cintorína, o ktorom sa v čase prípravy dokumentácie nevedelo. Reakciou bolo prepracovanie niektorých objektov a prijatie opatrení na ochranu znovuoobjavenej lokality. **„Takéto situácie potvrdzujú, že projektovanie infraštruktúry je dynamický proces, ktorý musí počítat' s nepredvídateľnými vstupmi z reality stavby,“** hovorí odborník.

Zlepšovacie návrhy a efektívne riadenie zmien

Druhá etapa severného obchvatu už umožňuje systematické uplatňovanie zlepšovacích návrhov. Ide o mechanizmus, ktorý umožňuje optimalizovať technické riešenia na základe aktuálnych poznatkov z realizácie, najmä v oblasti geológie a technológie výstavby. Podľa Harvančíka nejde len o úsporu nákladov, ale aj o čas a kvalitu. **„Ak sa počas výstavby ukáže, že geologické podmienky sú priaznivejšie, môže sa technické riešenie upraviť tak, aby bolo primerané reálnym podmienkam,“** hovorí Havrančík a pripomína, že tento prístup podporuje efektívne hospodárenie s verejnými zdrojmi a motivuje všetky zúčastnené strany k aktívnemu hľadaniu lepších riešení. Treba dodať, že veľké dopravné stavby podliehajú prísnemu posudzovaniu vplyvov na životné prostredie. Výsledkom sú konkrétne podmienky, ktoré musia byť zapracované do projektovej dokumentácie aj samotnej realizácie. Tieto opatrenia môžu mať vplyv na náklady, no nejde o prirážku, ale o cenu za ochranu územia. **„Je to cena za to, že prírodu nepoškodíme alebo ju budeme chrániť,“** zdôrazňuje prihlasovateľ v závere podcastu. Z odborného hľadiska ide o nevyhnutný prvok udržateľnej infraštruktúry, ktorý sa stáva štandardom v celej Európe.

Ocenenie ako potvrdenie kvality

Získanie ceny CING pre severný obchvat Prešova – I. etapa možno vnímať ako potvrdenie, že projekt spĺňa vysoké odborné kritériá v oblasti projektovania, koordinácie a realizácie. Ocenenie zároveň poukazuje na rastúcu úroveň slovenského inžinierskeho staviteľstva, ktoré je schopné realizovať komplexné dopravné diela porovnateľné s európskymi štandardmi. Severný obchvat Prešova – I. etapa tak nie je len dopravnou stavbou, ale výsledkom dlhodobého odborného úsilia, spolupráce a schopnosti reagovať na technické aj spoločenské výzvy. Práve v tomto kontexte má ocenenie CING svoj význam, ako uznanie kvalitnej inžinierskej práce, ktorá má reálny dopad na rozvoj regiónu a kvalitu života jeho obyvateľov.

Podcast Z KOMORY si môžete vypočuť na [Spotify](#) aj [YouTube](#).

