

Juhozápadný obchvat Prešova je kompletne otvorený

Národná diaľničná spoločnosť slávnostne odovzdala motoristickej verejnosti diaľnicu D1 Prešov, západ – Prešov, juh. Tranzitná doprava smerujúca z Liptova na východné Slovensko a opačne už od 28. októbra 2021 obchádza Prešov. Do života ju uviedli, okrem iných vzácných hostí, aj 4 motoristi vyžrebovaní v rámci špeciálnej digitálnej kampane „Obchádzam už Prešov“. Diaľnica D1 Prešov, západ – Prešov, juh tvorí západný obchvat mesta Prešov. Diaľničný úsek je dlhý takmer 8 km, na trase je 18 mostov, dvojručový tunel Prešov s dĺžkou cez 2 km, 19 vetiev križovatiek a 6 km protihlukových stien. Prešovský obchvat je spoplatnený, motoristi potrebujú mať zakúpenú elektronickú diaľničnú známku. Súčasťou výstavby bola aj mimoriadne technicky zložitá križovatka, ktorá nemá na Slovensku obdobu. V križovatke Prešov, západ sa spájajú dve diaľnice a cesty I., II. a III. triedy. Vo vetvách to robí spolu 11,3 km, čo je viac ako je dĺžka celého úseku. Osobným vozidlám skráti nový obchvat jazdu o takmer 19 minút. Spreádzkovaním prešovského obchvatu prináša Národná diaľničná spoločnosť motoristom plynulú jazdu po severnej D1 v dĺžke 183 km, od Ivachnovej až po Košice. "Otvorenie juhozápadného obchvatu Prešova je pre naše mesto kľúčovým okamihom. Vďaka tomuto úseku diaľnice sa nám podarí odkloniť časť tranzitnej dopravy a časti obyvateľov nášho mesta sa tak zlepši kvalita života. Zároveň však verím, že rozbehnutá výstavba prešovských obchvatov sa týmto nekončí a že čoskoro sa nám podarí odštartovať aj výstavbu II. etapy severného obchvatu, ktorá je pre Prešov rovnako dôležitá," uviedla primátorka mesta Prešov Andrea Turčanová. "Je to skvelá správa pre celý východ Slovenska a pre Prešovčanov špeciálne. Som rád, že po rokoch im trochu uľavíme a uľahčíme životy. Intenzívne pracujeme na tom, aby k západnému obchvatu, ktorý sme otvorili 28. októbra 2021, čo najskôr pribudli aj obe etapy severného obchvatu a ďalej sme pokračovali s R4 až po hranice s Poľskom," skonštatoval Andrej Doležal, minister dopravy a výstavby SR. D1 Prešov, západ – Prešov, juh v číslach 7 870 m – dĺžka úseku 2 244 m – dĺžka tunela 6 689 m – dĺžka protihlukových stien 58 000 ks kríkov a 500 ks stromov – rekultivácia 20 000 áut – intenzita dopravy 1 411 660 m³ – objem výkopu 366 404 m² – plocha vozovky komunikácie 150 mechanizmov 680 pracovníkov 356 345 380,48 eur – zmluvná cena za výstavbu Vedeli ste, že? Pôvodne sa v projekte výstavby prešovskej D1 neuvažovalo s pyrotechnickým prieskumom. Národná diaľničná spoločnosť však disponovala informáciou, že počas II. svetovej vojny väčšina delostreleckých granátov dopadala do blízkych prešovských lesov, projektant súhlasil so zaradením pyrotechnického prieskumu. Správnosť rozhodnutia sa potvrdila a výsledkom boli nájdené delostrelecké granáty (14 ks), protipechotné míny (2 ks), rozniecovače (20 ks), reaktívne strely Katuša (2 ks) a letecké bomby (2 ks). Archeologický prieskum bol rovnako bohatý na nálezy. Preskúmaných bolo 12 územných celkov, na ktorých bolo objavených viac ako 360 archeologických objektov a 23-tisíc archeologických nálezov. Objavené bolo osídlenie z 12. až 14. stor. po Kr., čiže „Stredoveká dedina“. Našli sa tu objekty s obytnou funkciou s výhrevným telesom (domy, chaty), objekty s hospodárskou funkciou (kôlna, sklad), objekty s výrobnou funkciou (dielňa), zásobné jamy (zásobnice na skladovanie obilia), odpadové jamy (v podstate smetné koše) a dokonca i studňa. Medzi výnimočné nálezy patria hlinené zoomorfne figúrky – pravdepodobne hračky v tvare zvieratiek či bronzový závesný krížik. Archeologický výskum bol realizovaný približne počas jedného roka, od júna 2017 do septembra 2018 a participovalo na ňom 70 ľudí. Výstavba tunela Prešov bola výzvou. Tunel Prešov je tvorený dvomi tunelovými rúrami, južnou (pravou) a severnou (ľavou), ktoré sú prepojené 8 priečnymi prepojeniami. Razenie tunela začalo v lete 2018 – použitá bola technológia Nová rakúska tunelovacia metóda. Medzi najzásadnejšie výzvy patrili rozdielne geotechnické podmienky, legislatívne zmeny v oblasti navrhovania požiarnebezpečnostných riešení v tuneloch, ktoré sa museli zapracovať počas výstavby a v neposlednom rade celosvetová pandémia. Tunel sa razil súbežne na štyroch čelbách. Horninový masív poriadne potrápil razičov, ktorí museli ostenie zosilňovať viac, než čakali. Práce sa realizovali v nepretržitej prevádzke a podieľalo sa na nich 240 pracovníkov. V apríli 2020 sa tunelárom podarilo niečo mimoriadne. V rámci realizácie sekundárnej betonáže sa za 30 dní vybudovalo 30 blokov štandardného profilu železo-betónového ostenia hornej klenby tunela. Jeden blok je dlhý 12 metrov. Znamenalo to 260 metrov sekundáru vybudovaného za jeden mesiac. Pri výstavbe tunelov to bol skutočne unikátny výkon.