

Dopravné tunely - na Slovensku v zajatí nepochopenia a mýtov

Author: SF / Juraj Pokorný | Published: 11.06.2009

Nespočetné úspory a iné benefity

23. júna 2009 uplynú dva roky od otvorenia tunela Sitina na diaľnici D2 Lamačská cesta - Staré grunty. Na jeho existenciu si už nielen tranzitní, ale takisto domáci motoristi zvykli ako na samozrejmy fakt. Vychutnávajú si ho tak, akoby úplne zabudli na desaťročia poznamenané čakaním a prískokmi v nekonečných zápchach pred svetelnou križovatkou na Patrónke.

Tunel, ktorý bol ocenený titulom Stavba roka 2008, výrazne odľahčil dopravu v západnej časti slovenského hlavného mesta. O početných benefitoch v podobe citeľného zlepšenia ovzdušia (menej palív - menej spodín), výrazného zníženia hladiny hlučnosti, estetizácie intravilánu mesta či celkového skvalitnenia životného prostredia obyvateľov širokého okolia ani nehovoriac.

„Vďaka nemu ušetrí každé auto pri jednej jazde v priemere šesť minút, pričom denne ich tunelom prejde okolo 40-tisíc. Za rok to predstavuje celkovú úsporu všetkých cestujúcich približne 90-tisíc dní,“ vyzdvihla na utorkovej tlačovej besede prednosti Sitiny členka výboru Slovenskej tunelárskej asociácie (STA) Viktória Chomová zo spoločnosti Dopravoprojekt Bratislava, ktorá sa dotkla aj trendov a perspektív tohto sľubného odvetvia dopravného staviteľstva na Slovensku.

Podmienkou nezávislá úniková cesta

Najpádnejším argumentom v prospech stavania tunelov je však ich bezpečnosť. Od nej sa odvíja nižšia nehodovosť spojená s šetrením ľudských životov alebo zdravia. „Nehody v tuneloch sú oveľa atraktívnejšie ako na ostatných komunikáciách, preto sa o nich viac hovorí. Tunely sú však bezpečné, komplikácie vzniknú v prevažnej väčšine vinou vodičov, ktorí nepoznajú pravidlá jazdy či postup, ako je potrebné zachovať sa v prípade mimoriadnej udalosti,“ vyvrátil v povedomí verejnosti hlboko zakorenený mýtus člen výboru STA Miloslav Frankovský zo spoločnosti Terraprojekt Bratislava, ktorý ponúkol krátky exkurz do minulosti podzemného staviteľstva vo svete i na Slovensku.

Cestné tunely na Slovensku boli postavené po požari v tuneli Mont Blanc (11 611 m) pred desiatimi rokmi (1999). Podľa Chomovej musia mať v súlade so smernicou EÚ z roku 2004 o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely dlhšie ako 500 m samostatnú únikovú cestu. Napríklad Sitina má 5 priečných prepojení medzi rúrami a nezávislú únikovú cestu. Branisko disponuje nezávislou únikovou štôľňou, do ktorej sa dá označenými trasami dostať každých 360 m.

Ako predstavitelia STA zdôraznili, slovenské tunely sa budujú v súlade s európskymi požiadavkami na ich vybavenosť bezpečnostnými prvkami, ktorá je na maximálne vysokej úrovni. V prípade vzniku kritickej situácie ju pomáhajú odhaliť, okamžite upovedomiť servisné i záchranné zložky a organizovať záchrannú akciu. Navyše, tento druh stavby je vybavený svetelnou signalizáciou, kamerovým systémom a dostatkom únikových východov.

Tunely majú svoje nezastupiteľné miesto v dopravnej infraštruktúre krajiny hornatého charakteru, akou je Slovensko. Naši odborníci v oblasti podzemného staviteľstva sú v zahraničí uznávaní, čo potvrdili na projektoch realizovaných v Nemecku, Slovinsku, Sýrii či Spojených arabských emirátoch. Paradoxne sa podľa STA najčastejšie práve na Slovensku stretávajú s nepochopením či neprimeranými reakciami. „Tunely

sú inžinierske stavby mimoriadne náročné na návrh, realizáciu i prevádzku a nezaslúžia si negatívnu odozvu, ktorá možno vyplýva z neporozumenia a nedostatku informácií,“ neskrýva rozčarovanie predseda STA Róbert Turanský.

Rekordy, prvenstvá, priority

Na Slovensku je dnes podľa STA 76 železničných, 4 diaľničné a 1 cestný tunel.

- Prvý slovenský cestný tunel (793 m), ktorý pod Bratislavským hradom spája nábrežie s centrom mesta, sa začal stavať v roku 1943 a počas 2. svetovej vojny slúžil ako protiletadlový kryt. Po obnove (1983-84) sa zmenil na električkový. Cieľom prebiehajúcej rekonštrukcie je rýchlejšia doprava a vyššia bezpečnosť.
- Na jar 1997 boli zahájené práce na razení tunela s jednou rúrou (4 975 m), ktorý pod názvom Branisko uviedli do prevádzky v júni 2003 ako najdlhší a zároveň prvý moderný diaľničný tunel na Slovensku.
- V lete roku 2003 sa začala na bratislavskom úseku diaľnice D2 Lamačská cesta - Staré Grunty výstavba diaľničného tunela Sitina (1 440 m), ktorý sa stal prvým slovenským dvojrúrovým tunelom (každou rúrou prechádza denne viac ako 20-tisíc vozidiel). A dodnes aj najmodernejším. Má špičkové technologické vybavenie na zabezpečenie plynulej a bezpečnej premávky - informačný systém, osvetlenie, vetranie, požiaru signalizáciu.
- Zatiaľ posledným realizovaným diaľničným tunelom je Bôrik (985 m) na úseku D1 Mengusovce - Jánovce. Stavebná časť je už ukončená a po montáži technologického vybavenia sa otvorenie plánuje koncom tohto roka.
- Najdiskutovanejším tunelom je Višňové (7 460 metrov) v kritickom úseku cesty medzi Žilinou a Martinom, ktorý STA považuje za najväčšiu prioritu. Hoci podľa pôvodných plánov mala byť stavba už v prevádzke, začiatok jej výstavby sa stále odsúva. „Podľa štatistík je na tomto 19-kilometrovom úseku nehodovosť trikrát väčšia ako celkový priemer na diaľniciach. Napríklad v rokoch 2003-2007 tu bolo 815 dopravných nehôd, ktoré si vyžiadali 16 obetí a 40 ťažko zranených. Ak by tunel bol v prevádzke, mohli byť tieto čísla oveľa nižšie,“ povedal podpredseda STA Peter Witkovský, kritizujúci nevyhovujúci stav diaľničných tunelov u nás. Ak by stavba začala v roku 2010, budúci najdlhší cestný tunel by mohol byť podľa neho odovzdaný 5 rokov nato.
- Ako kľúčový pre regionálnu i vnútromestskú hromadnú dopravu vníma STA aj projekt železničného prepojenia TEN-T, ktorý sa v máji na Svetovom tunelárskom kongrese v Budapešti stretol s veľmi priaznivým ohlasom. Trať spojí Bratislavu s Parížom či Stuttgartom a zároveň v časti vedenej popod Dunaj poslúži MHD.

Kto je za ňou a čo pripravuje?

STA je dobrovoľným združením právnických a fyzických osôb pôsobiacich v odbore podzemného staviteľstva. Podporuje aktivity zamerané na intenzívne a extenzívne využitie podzemných priestorov v oblasti dopravnej infraštruktúry, vodného hospodárstva, energetiky, podzemných inžinierskych sietí či ekologických stavieb. S cieľom poskytnúť priestor na odovzdávanie skúseností z tunelového staviteľstva organizuje 18. 6. 2009 v bratislavskom Doprastave seminár Požiarne vetranie a bezpečnosť dopravných tunelov.

Na jún pripadajú výročia otvorenia dvoch najvýznamnejších tunelov na Slovensku - Sitiny a Braniska. Aj preto vyhlásila STA od 15. 6. do 15. 7. Mesiac tunelov, ktorého cieľom je zvýšiť povedomie a korektné informovanie o týchto stavbách. Počas neho sa uskutoční v slovenských mestách aj putovná výstava 10 Naj s fotografiami nášho najstaršieho (Lamač), najdlhšieho (Branisko), najkratšieho (Stratená), najširšieho (Horelica), najdiskutovanejšieho (Višňové), najoriginálnejšieho (Telgárt), najradikálnejšie zmeneného (Pod hradom), najočakávanejšieho (Bôrik), najdlhšieho železničného (Čremošiansky) či najmodernejšieho tunela (Sitina). Akcia sa začne v Bratislave (Avion Shopping Park), potom sa presunie do Žiliny (Obchodné

centrum Max), neskôr do Košíc a svoju púť zavŕši v Martine.

Foto - STA

1. Tunel Branisko
 2. Tunel Sitina
 3. Lamačský tunel
 4. Tunel Mont Blanc
 5. Slovenskí tunelári v zahraničí
-

11.06.2009 09:09, SF / Juraj Pokorný