

**VÁŽENÍ ČITATELIA,**

možno si niektorí z vás spomenú na môj príhovor v tomto časopise približne spred roka, v ktorom som vyjadril spokojnosť s aktuálnou rozostavanosťou diaľnic a rýchlostných komunikácií na Slovensku, vrátane vysokého počtu budovaných tunelov na týchto úsekoch. Vyjadril som aj určité obavy z toho, či máme dostatočný počet kvalifikovaných odborníkov na tunely – raziace práce, betonáž ostenia, vozovky či montáž technologického vybavenia. Prax ukázala, že ich v tejto oblasti máme dostatok, nakoľko slovenské a české stavebné spoločnosti, ktoré tunely na Slovensku realizujú, presunuli na ich výstavbu skutočných odborníkov.

V tomto čísle vám, čitateľom, za spoločnosť Doprastav priblížime informácie a zaujímavosti z výstavby tunela Poľana na stavbe D3 Svrčinovec – Skalité, kde je ukončená betonová vozovka a finišujeme s technológiami v tuneli tak, aby tunel mohol byť dokončený v zmysle zmluvného harmonogramu. Taktiež tu nájdete článok o pokračujúcom postupe razenia tunela Žilina na úseku D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka, kde riešime pri tomto nie dlhom tuneli momentálne asi najzložitejšie technické postupy. Všetko naše úsilie smeruje k tomu, aby sme v tomto roku obidve tunelové rúry, budované v mimoriadne zložitých geologických podmienkach, prerazili.

Ako to vyzerá s tunelovou výstavbou na Slovensku v najbližšej budúcnosti? Z diaľničných tunelov bude pokračovať výstavba tunela Ovčiarisko na D1 a Považský Chlmec na D3 ako aj náš najdlhší tunel Višňové na D1. Mrzí ma situácia okolo tunela Čebrať pri Ružomberku, kde z dôvodu zlých hydrogeologických podmienok bolo potrebné preprojektovať vedenie trasy tunela, čím sa výrazne predĺži výstavba úseku D1 Hubová – Ivachnová. Mimoriadne zložitá je aj situácia v hľadaní trasy úseku D1 Turany – Hubová, pričom sa tento proces neúmerne natáhuje. Najnovšie informácie hovoria o začatí tejto stavby najskôr v roku 2020, pričom finančné prostriedky na ňu zatiaľ nemáme. Zostáva nám aspoň sa tešiť zo skutočnosti, že pred nami je výstavba nových železničných tunelov – Milochovej a Diel – na úseku Púchov – Považská Teplá a v blízkej budúcnosti aj diaľničný tunel Prešov na obchvate mesta Prešov.

Pre budúcnosť stavebných firiem je kľúčovou otázkou vytvorenie záväznej koncepcie postupu dobudovania dopravnej infraštruktúry na Slovensku, vrátane zabezpečenia jej financovania. Veľa sa hovorí o tom, že prostriedkov je dosť, je však otázkou, koľko úsekov bude možné ešte stavať cez projekty PPP a aké prostriedky bude možné presunúť z iných operačných programov do infraštruktúry (OPII). Momentálny aktuálny stav, keď je prioritou prakticky všetko, pritom bez reálneho financovania je neudržateľný a nikam nevedie. Nemôžeme klásť na jednu úroveň výstavbu tunela Karpaty v rámci obchvatu Bratislavy, dobudovanie úseku D1 Turany – Hubová, chýbajúce tri stavby na ťahu D3, pokračovanie R1 cez Hiadlovské sedlo do Ružomberka, či budovanie dôležitých úsekov na R2 okolo Lučenca, tunela Soroška, úseku do Košíc ako aj južného ťahu na Nové Zámky bez presného určenia priorit a financovania. Pokiaľ nebude „na stole“ odsúhlasená koncepcia aj s financovaním jednotlivých úsekov, budeme stále tápať a budeme svedkami meniacich sa priorit tak, ako sme toho svedkami v tomto období.

V Českej republike investor Ředitelství silnic a dálnic vypísal užšie a otvorené súťaže na desiatky stavieb úsekov modernizácií a novostavieb úsekov diaľnic a ciest. Je pochopiteľné, že pozornosť stavebných firiem, a to aj niektorých zo Slovenska, sa sústreďuje na český trh. Rozhodujúce sú pri dopravných stavbách firmy, ktoré dielo zrealizujú, a to určite budú firmy prevažne z Čiech, a verím, že aj zo Slovenska. Napriek záujmu o tento trh zostane pre mňa kľúčovou otázkou slovenský trh a ambícia uspieť v súťažiach stavieb na ňom. Preto chcem veriť tomu, že nás aj na Slovensku čaká v blízkom období viacero zaujímavých súťaží na stavby, ktorých súčasťou budú náročné tunely a zaujímavé mostné objekty. Zvládnuť náročné obdobie najbližších rokov je pre nás všetkých výzvou.

**DEAR READERS,**

Some of you may remember my speech published in this journal approximately a year ago, in which I expressed my satisfaction with the existing motorway and fast highway construction projects underway in Slovakia, including the high number of tunnels under construction in these sections. But I also expressed certain concerns whether we have a sufficient number of experts on tunnels – tunnel excavation, casting of concrete linings and roadways or installation of tunnel equipment. The practice has shown that we have enough experts in this field because the Slovak and Czech civil engineering companies which realise tunnels in Slovakia have transferred real experts to the construction sites.

In this journal issue we will bring to you, the journal readers, on behalf of Doprastav, a. s., information and interesting facts about the construction of the Poľana tunnel on the Svrčinovec – Skalité section of the D3 motorway, where the concrete roadway surface has been finished and we are finishing with the installation of tunnel equipment so that the tunnel can be completely handed over to the project owner to be put into service in a month. In addition, you will find here a paper on the continuing progress of the excavation of the Žilina tunnel in the Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka section of the D1 motorway, where we are solving currently probably the most complicated technical procedures for this not long tunnel. All our efforts are focused on breaking through the two tunnel tubes in the exceptionally complicated geological conditions this year.

What is the status of the development of tunnels in Slovakia in the nearest future? Regarding the motorway tunnels, the construction work will continue on the Ovčiarisko tunnel on the D1 motorway and the Považský Chlmec tunnel on the D3 motorway, as well as our longest tunnel, the Višňové on the D1 motorway. I regret the situation around the Čebrať tunnel near Ružomberok, where it was necessary to change the tunnel route design due to poor hydrogeological conditions. As a consequence, the duration of the construction of the Hubová – Ivachnová section of the D1 motorway will be significantly extended. The situation about seeking the alignment for the Turany – Hubová section of the D1 motorway is extremely complicated and this process is being inadequately protracted. The newest information speaks about commencing this construction work at the latest in 2020 and for the time being, we do not have financial means for it. The fact has at least been left to us that we can look forward to the construction of new railway tunnels, the Milochovej and the Diel, in the Púchov – Považská Teplá section and, in the near future, even the Prešov motorway tunnel on the bypass of the town of Prešov.

The creation of a binding concept of the process of completing the transport infrastructure in Slovakia including providing the funds is the key question for the future of construction firms. A lot of talking is underway about the fact that the funding sources are sufficient, but there is a question how many sections can be developed through PPP projects and which means can be transferred from other operating programs to the infrastructure (OPII) in the future. The current state, where virtually everything is a priority, is unsustainable without real funding and it leads nowhere. Without precise determination of priorities and funding we cannot equate the development of the Karpaty tunnel within the framework of the Bratislava City bypass, the completion of the construction of the Turany – Hubová section of the D1 motorway, the three structures missing on the D3 motorway route, the continuation of the R1 fast highway across the Hiadlov pass to Ružomberok or the development of important sections on the R2 fast highway around the town of Lučenec, the Soroška tunnel, the section leading to the town of Košice as well as the southern route to the town of Nové Zámky. Without the agreed concept available “on the table” including the funding for individual sections, we will continue to grope and be witnesses to changing priorities as we are witnesses to in this period of time.

In the Czech Republic, the Road and Motorway Directorate has invited bids for closer and open competitions for tens of projects on the modernisation as well as construction of new motorway and road sections. It is understandable that construction firms, even those from Slovakia, will focus their efforts on the Czech market. Firms capable of realising transportation projects will be privileged. These firms will certainly be based in the Czech Republic, and I believe, also in Slovakia. Despite the interest in this market, the Slovak market and the ambition to succeed in competitions on this market will remain the key question for me. For that reason I want to believe that more interesting competitions for projects the parts of which will be complicated tunnels and interesting bridge structures, wait for us even in Slovakia in the near future. Coping with the demanding period of the nearest years is a challenge for all of us.

**ING. JURAJ ANDROVIČ***predseda predstavenstva a generálny riaditeľ Doprastav, a.s.**Chairman of the Board of Directors and General Manager of Doprastav, a.s.*