

## Cestná infraštruktúra mesta Prešov

ŠTEFAN KUŽMA, MIROSLAV ŠIRGEL

Keywords: dopravná infraštruktúra, doprava

### **1. Úvod – hlavné dopravné problémy v meste Prešov**

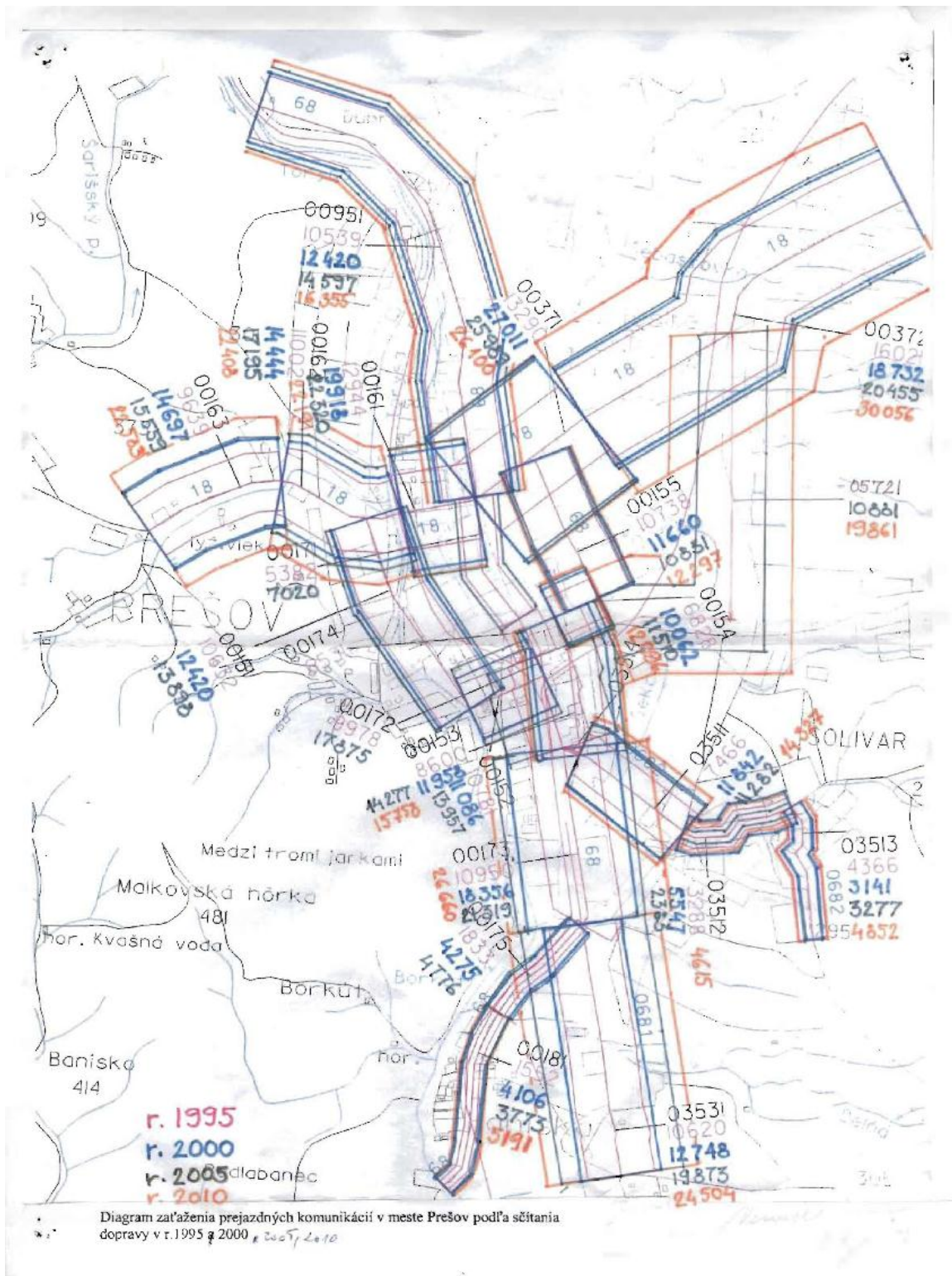
Mesto Prešov je historické sídlo, založené na križovatke dávnovkých obchodných ciest. Jeho vnútorná a vonkajšia komunikačná sieť sa rozvíjala v závislosti na rozsahu a prevládajúcom druhu dopravy.

Pre dnešné mestá je najdôležitejším dopravným systémom cestná doprava. Tento vývoj sa na Slovensku urýchlil na prelome tisícročí, kedy došlo k dvom dôležitým zmenám. Prvou bol výrazný presun diaľkovej dopravy tovarov zo železnice na cestnú dopravu, čo ovplyvnilo výrazný nárast nákladnej, najmä kamiónovej dopravy na cestách. Druhou je enormný pokles prepravných výkonov verejnej hromadnej dopravy a nárast individuálnej osobnej dopravy. Obidva tieto faktory spôsobili vysoký rast intenzity cestnej dopravy, ktorý predbehol mnohé prognózy a najmä technickú kapacitu cestnej siete. Tento vývoj sa dotkol všetkých slovenských miest a aj mesta Prešov, a to veľmi výrazne.

Mestom Prešov prechádzajú dve trasy medzinárodnej európskej cestnej siete. Prvá je cesta E50, ktorá vedie cez Poprad, Prešov, Košice, Michalovce a Užhorod na Ukrajinu, ktorá je dopravným multimodálnym koridorom č. V. a zároveň je súčasťou transeurópskej magistrály TEM 4. Druhou medzinárodnou cestou, ktorá veľmi ovplyvňuje vnútromestskú dopravu v Prešove je cesta s označením E371. Táto cesta zaradená do trás medzinárodných cestných ťahov "TEM" s označením TEM 7 začína v Prešove a vedie ďalej cez Giraltovce a Svidník do Poľska (Rzeszow). Na uvedených trasách je nutné počítať s dlhodobým neustálym rastom intenzity tranzitnej dopravy. Prejazd diaľkovej dopravy, vedenej po týchto cestách cez mesto Prešov, je pre ňu obmedzujúcim faktorom a je dopravnou závadou týchto trás. Z hľadiska mesta Prešov je prejazd tranzitnej dopravy výrazným negatívnym faktorom, zvyšujúcim zaťaženosť vnútromestských komunikácií s negatívnymi dopadmi poškodzujúcim životné prostredie, lebo v nej má veľký podiel kamiónová doprava. Kamiónová doprava veľmi zaťažuje dopravný systém rozmermi a váhou jazdných súprav, malou dynamikou pohybu a vysokou produkciou exhalátov a hluku. Najväčším problémom cestnej dopravy v Prešove je fakt, že mesto doteraz nemá vybudovaný cestný obchvat a jednotlivé trasy tranzitnej dopravy vedú cez zastavané územie mesta, dokonca až cez jeho samotné centrum.

V súvislosti s celkovým rastom mesta, kedy stále viac jeho častí je navzájom mimo pešiu dostupnosť, rastie v závislosti od zvyšujúcej sa mobility obyvateľov individuálna osobná doprava, ktorá výrazne ovplyvňuje dopravu medzi jednotlivými časťami mesta. Základným problémom mesta Prešov je, že nemá vybudovaný ani jeden ucelený vnútromestský okruh. Niektoré komunikácie na území mesta plnia funkciu častí mestských okruhov, pričom viaceré z nich sú už dnes kapacitne preťažené. Ide najmä o ulice Vajanského, Šafárikovu, Jána Holého, Lesík delostrelcov, Plzenská, Východná, Škultétyho. Tieto pozemné komunikácie sú kapacitne preťažené aj preto, že sú využívané ako trasy tranzitnej dopravy.

Všeobecný rast intenzity dopravy je možné dokumentovať výsledkami sčítania dopravy, ktoré pravidelne vykonáva na vybranej cestnej sieti Slovenská správa ciest. Výrazný rast intenzity dopravy prehĺbil dopravné problémy v meste Prešov súvisiace so zaostávaním rozvoja komunikačnej siete v regióne a samotnom meste spôsobenom aj dlhodobým odsúvaním prípravy a realizácie výstavby nutných dopravných stavieb.



## **2. Riešenie dopravných problémov**

Základným spôsobom ako riešiť problém tranzitnej dopravy je výstavba obchvatov mesta ako súčasť nadradenej cestnej siete národného a medzinárodného významu, t.j. diaľnic a rýchlostných komunikácií. Konceptné dlhodobé riešenie dopravných problémov mesta je založené na dobudovaní dopravného systému mesta, ktorý musí priestorovo a kapacitne zabezpečovať potreby dopravy na jeho území. Potrebný návrh dopravného systému mesta Prešov obsahuje jeho územný plán, v ktorom je navrhnutý komunikačný systém, ktorý zabezpečí plnohodnotnú dopravnú obsluhu územia, plynulosť a bezpečnosť dopravy a minimalizuje negatívne dopady dopravy na obytné plochy. Krátkodobé a čiastočné riešenia zlepšenia dopravných pomerov v meste Prešov sú možné aj organizačnými opatreniami, realizovanými najmä zmenou dopravného značenia prípadne zmenou signálnych plánov CSS a koordinácie križovatiek (tzv. zelená vlna).

Pre mesto Prešov je nevyhnutné a prioritné dobudovanie nadregionálnej nadradenej cestnej siete. Ide predovšetkým o urýchlené vybudovanie úseku diaľnice „D1 Prešov, západ – Prešov, juh“. Tento úsek diaľnice ako súčasť hlavného diaľničného ťahu D1 na území Slovenskej republiky bude priamym pokračovaním úseku D1 Svinia – Prešov západ s následným prepojením na už vybudované úseky diaľnice D1. Pripravovaný úsek diaľnice D1 Prešov, západ – Prešov, juh bude na jestvujúcu cestnú sieť napojený v dvoch mimoúrovňových križovatkách, pričom mimoúrovňová križovatka Prešov, západ s napojením na pripravovanú rýchlostnú cestu R4 Prešov, severný obchvat mesta (Prešov, Vydumanec – Kapušany), cestu I/18 a cestu II/546 bude jednou z najzložitejších diaľničných križovatiek na území Slovenska. V križovatke Prešov, juh bude navrhovaná diaľnica napojená na jestvujúcu diaľnicu D1 Prešov – Košice a na vnútorný cestný komunikačný systém mesta Prešov diaľničným privádzačom z južnej časti mesta.

Druhou najdôležitejšou stavbou nadradeného cestného dopravného systému pre mesto Prešov je realizácia stavby rýchlostnej komunikácie R4 Prešov, severný obchvat mesta Prešov, Vydumanec – Kapušany. Realizácia tejto stavby zabezpečí odklonenie nákladnej tranzitnej dopravy mimo centrum mesta t.j. trás TEM 7 a TEM 4 v smere od východu mesta na juh resp. západ, ktorá v poslednom období zaznamenáva enormný nárast a do veľkej miery zahľucuje vnútromestskú dopravu. Realizáciou stavby tejto časti rýchlostnej komunikácie R 4 je pre mesto Prešov rovnako prioritnou stavbou ako výstavba úseku diaľnice D 1, nakoľko tieto dve stavby poskytnú možnosti riešenia komplexného vedenia tranzitnej cestnej dopravy mimo centra mesta Prešov, ktoré ako jediné krajské mesto nemá v súčasnosti vybudovaný žiadny cestný obchvat.

Okrem nutnosti realizácie vyššie uvedených stavieb nadradenej cestnej siete v meste Prešov je nutné vybudovať aj preložku cesty I/68, ktorá je v súčasnosti trasovaná centrom mesta po nevhodných mestských komunikáciách. Intenzita dopravy po súčasnej trase cesty I/68 je dlhodobo prekročená. Úsek na ceste I/68 v blízkosti centra je patrí medzi „opakujúce kritické nehodové lokality“. Realizáciou preložky cesty I/68 v zmysle platného územného plánu by

došlo nielen k odkloneniu tejto cesty mimo obytné zóny a vytvoriť sieť mestských okruhov s cieľom zvýšenia bezpečnosti a plynulosti cestnej dopravy na území mesta Prešov.

Dôležitou súčasťou v rámci rozvoja cestnej infraštruktúry v meste Prešov je aj budovanie samostatnej sústavy cyklistických komunikácií na území mesta s napojením na nadregionálne cyklotrasy. Bezpečná cyklistická doprava ako alternatívny druh individuálnej dopravy môže byť vhodným spôsobom prepravy pre obyvateľov, ktorí dochádzajú do zamestnania, za štúdiom alebo za voľno-časovými aktivitami do vzdialenosti 10 kilometrov a nechcú využívať služby verejnej hromadnej dopravy.

**Informácia o autoroch**

**Ing. Štefan Kužma**, viceprimátor mesta Prešov

**Ing. Miroslav Širgel**, vedúci oddelenia dopravy a životného prostredia

**Ing. Stanislav Ondirko**, vedúci odboru dopravy a komunálnych služieb