Analytik Ján Kovalčík by vyriešil prešovskú dopravu lacnejšie a efektívnejšie

PRUŽNEJŠIE VLAKOVÉ SPOJE BY VRAJ ODĽAHČILI UPCHATÉ CESTY   
  
PREŠOV. Analytik inštitútu INEKO Ján Kovalčík má na prešovskú dopravu a potrebu juhozápadného a severného diaľničného obchvatu svoj názor. Tvrdí, že existuje lacnejšie riešenie a odporúča Prešovčanom, aby sa nad ním rýchlo zamysleli. Mimochodom, Ján Kovalčík svojho času pracoval na ministerstve dopravy a bol členom komisií pre vyhodnotenie ponúk v niektorých diaľničných tendroch. Hovorí, že na Slovensku sa plánujú diaľničné projekty za vyše 20 miliárd eur, ale štát na ne zo svojho rozpočtu dáva len okolo 300 milión eur, čo je obrovská priepasť medzi sľubmi a reálne možnými výsledkami.   
„Len projekty, ktoré štát považuje za prioritné, majú hodnotu okolo 6-7miliárd eur, čo je asi 20-násobok ročného rozpočtu na nové diaľnice. Je jasné, že sa to nedá postaviť všetko podľa doterajších plánov, ak táto krajina nejakým zázrakom rýchlo nezbohatne,“ myslí si Ján Kovalčík.   
Ako ďalej dodal, v porovnaní so zahraničím máme veľmi drahé diaľničné projekty. Ani v Prešove sa v 80. rokoch, keď sa pripravovali projekty obchvatov, nerátalo s tunelmi. Nakoniec sme skončili pri juhozápadnom a severnom obchvate pri pláne s troma tunelmi a náklady narástli na vyše 900 miliónov eur. Pre porovnanie uviedol, že obchvat Bratislavy, čo je dovedna 60 km štvoprúdovky, bude stáť toľko ako 22-kilometrový juhozápadný a severný obchvat Prešova s tromi tunelmi, ale s oveľa nižšou intenzitou dopravy.   
  
**Nikto nezrátal intenzitu dopravy**  
  
Podľa Jána Kovalčíka keď sa tvorili projekty, malo sa začať s prieskumom intenzity a smerovania dopravy, najmä tranzitnej a nie robiť to až na konci. Kompetentní mali podľa neho presne zistiť, akou dopravou je mesto preťažené.   
„Čím je mesto väčšie, tým väčšiu časť tvorí cieľová, zdrojová a vnútromestská doprava. Tranzit tvorí pomerne malé percento. Podľa posledného zverejneného smerového sčítania dopravy v Prešove, ktoré robila Slovenská správa ciest v roku 2007, bol tranzit na úrovni 10 %. Iste, intenzita sa odvtedy zvýšila, pravdepodobne aj podiel tranzitu, ale ak je to v súčasnosti aj 20 %, juhozápadný obchvat toho veľa nevyrieši. Ak od Popradu po úseku D1 prichádza 13-tisíc vozidiel a spolu s ďalšími dvoma cestami zo západu celkom 20-tisíc a cez Prešov iba prechádza povedzme štvrtina z nich, tak úsek za 360-miliónov stiahne katastrofálne malý počet vozidiel a bude to najmenej vyťažený úsek z celej D1 od Bratislavy po Košice,“ vyslovil svoj názor analytik Kovalčík. Podľa neho ani severný obchvat neprinesie želaný efekt a pritom bude s dvoma tunelmi veľmi nákladný. Fakt však je, že sa už urobilo aj aktuálnejšie sčítanie dopravy, len výsledky neboli zverejnené. Prešovčania napriek tomu považujú juhozápadný obchvat po rokoch príprav za potrebný a tešia sa, že sa začne v novembri tohto roku stavať.   
  
**Lacnejšie riešenia existujú**  
  
Zaujímalo nás, ako by ich riešil. Najmä v situácii, keď je vnútromestská doprava na hrane únosnosti a tranzit z Ukrajiny, Poľska aj Bieloruska ide cez najväčšie sídlisko. Niet ho kam odkloniť a, žiaľ, nebude to celkom možné ani po dostavbe juhozápadného obchvatu. „Ani severný obchvat nepomôže natoľko, ako si ľudia myslia. Očakáva sa, že vyrieši tranzit smerujúci zo Sabinova, ale neviem, či sa tu dá hovoriť o tranzite. Podľa mňa je to skôr cieľová a zdrojová doprava. Ľudia sa presúvajú za prácou do Prešova a istú časť tvorí zásobovanie. Až 87 % áut v kolónach na Sabinovskej ulici má cieľ cesty v Prešove. Iba 13 % ide cez mesto ďalej a potrebuje ho obísť po obchvate. To sa pri príprave projektu akosi nedocenilo,“ vysvetľuje Kovalčík. Podľa neho oveľa lacnejším a primeranejším riešením by bola kombinácia juhozápadného obchvatu a východného obchvatu – z Kapušian popri Teriakovciach na D1 južne od Prešova. „Je to po rovine, bez tunelov a bol by najmenej o polovicu lacnejší ako severný obchvat,“ poznamenal Kovalčík.

Samospráva nie je naklonená tomuto riešeniu aj preto, lebo by sa musel znova začať proces príprav projektu, čo by mohlo trvať ďalších 10 rokov. Podľa Kovalčíka sa však pri snahe zodpovedných príprava dá stihnúť za 5 rokov, čoho dôkazom je napríklad úsek rýchlostnej cesty R7 v Bratislave, ktorý sa začal pripravovať až v roku 2011.

 V minulosti sa východný obchvat odmietal aj tvrdením, že sú tam veľké geologické riziká spojené s poddolovaným územím po ťažbe soli. V skutočnosti trasa východného obchvatu rezervovaná v územnom pláne ide poza toto územie a riziko, ktorým sa strašilo, sa ho vôbec netýka.   
  
**Kovalčík: Nevyužili ste vlaky**   
  
Na odľahčenie automobilovej dopravy, najmä v smere zo Sabinova, má jednoduchý recept. Vlaky.   
„Z Lipian do Prešova je krásna železničná trať a úplne nevyužitá. To je sabotáž verejnej dopravy. Celodenný interval je hodina, čo je podštandard. Na začiatku špičky ešte je to zahustené, ale potom príde perlička, až vyše dvojhodinové okno medzi 7.h a 9.h, čo je katastrofa. Nepremáva žiadny vlak do Prešova a Košíc a tak ľudia musia chodiť autami. Neexistuje ani žiadny zrýchlený vlak, ktorý by nestál na každej zastávke, aby bol presun rýchlejší.

Dokonca aj medzi Prešovom a Košicami jazdia iba osobné vlaky, 33 km s 10 zastávkami potom trvá 44 minút. Aj tu sú dopoludnia dvojhodinové okná, kedy nejde žiadny vlak. To je hrozné,“ popísal realitu v regióne Kovalčík. Podľa neho by sa za zlomok peňazí dali nájsť prirodzené riešenia na odľahčenie automobilovej dopravy v smere sever - juh. Stačilo by doplniť viac vlakových spojov v špičke a zaviesť zrýchlené spoje.   
  
**Priorita by mala byť Levočská**   
  
Život sa zo dňa na deň zrýchľuje a do mesta prúdi čoraz viac vozidiel. Otázka je, ako situácii pomôže dostavba miniobchvatu pri ZVL, teda prepojenie s Nábrežnou komunikáciou, ak sa urýchlene nezačne s rekonštrukciou križovatky na Levočskej ulici. Vozidlá prídu z Nábrežnej na Obrancov mieru a pri prejazde na Levočskú sa dostanú do lievika pred železničným priecestím. Zo štvoprúdovky prídu na trojprúdovku, čo v jednom smere znamená z dvoch pruhov do jedného. „Nechápem, prečo pripravený projekt riešenia tohto lievika leží v šuflíku a ešte sa na tom nerobí, keď už o rok sa tam po dokončení Nábrežnej presunie ďalšia doprava zo Sabinovskej smerujúca na juh. Tento úsek mal mať najvyššiu prioritu. Mám také informácie, že problém so železnicami ohľadom mosta už SSC vyriešila, stojí to len na nejakom vysporiadaní posledného pozemku s vodohospodármi, čo je štátny podnik. Ak sa štvorprúdovky neprepoja, ani miniobchvat neprinesie taký efekt, ako by mohol,“ dodal Kovalčík. Na dotiahnutie stavebného povolenia a tender na zhotoviteľa treba asi rok, 1,5 roka potrvá výstavba, v prevádzke môže byť v roku 2019. To by bol ideálny stav, ale zatiaľ nie je známe, či a kedy sa na to nájdu zdroje. Na výrazné zvýšenie kapacity križovatky Levočská a mosta cez Torysu stačí 8 miliónov eur, paradoxne na toto efektívne riešenie s rýchlym prínosom vraj nie sú peniaze. Prednosť má luxusný obchvat, na ktorý treba nájsť až 900 miliónov eur, teda vyše stonásobne väčšiu sumu.  
Podľa analytika INEKO by teda Prešov mal urýchlene začať pripravovať východný obchvat a zabudnúť na severný. Vyriešiť vlakové spojenia, križovatku na Levočskej a zelenú vlnu. Tá totiž funguje len na 5 križovatkách, ale ani zďaleka nie v celom meste. Kovalčík si myslí, že oproti nákladom na terajšie plány by to bolo oveľa lacnejšie a úľava od aktuálneho dopravného kolapsu by prišla rýchlejšie.