

Návrh 8:

Dopravná funkčnosť: Návrh vytvára veľmi prirodzené línie pre pohyb dopravy v smere na jadro mesta, vrátane veľmi dobre navrhnutých priechodov zelenou časťou. Doprava je smerovaná na radiály a nezaťažuje jadro územia ani susednú (starú) štvrť.

Obsluha územia: Komunikácie vytvárajú ucelenú sieť s dôrazom na dobrú dostupnosť prostriedkami nemotorovej dopravy a MHD

Statická doprava: Neprimerane vysoký počet parkovacích miest v uličnom priestore (na povrchu) – negatívny vplyv na kvalitu a funkčnosť verejného priestoru

MHD: Finálna schéma je veľmi dobrá, no v rámci jednotlivých etáp nie úplne domyslená.

Nemotorová doprava: Pravidelná sieť s krátkymi vzdialenosťami bez negatívneho vplyvu zeleného územia na dostupnosť, veľmi dobre navrhnutý prechod cez zelené plochy cez námestia na jej okraji.

Vysporiadanie sa s obchvatom: Najmä v južnej časti je obchvat pomerne blízko zástavby. Preriešenie križovatky v južnej časti je navrhnuté v podobe, ktorá si bude vyžadovať prestavbu aktuálneho napojenia.

Návrh 15:

Dopravná funkčnosť: Návrh fyzicky rozdeľuje Štvrť na dve zóny, pričom tieto sú zároveň oddelené od starej zástavby. Z dopravného hľadiska môžeme hovoriť o menej funkčnom riešení, ktoré môže generovať zbytočné jazdy, nakoľko eliminuje pešiu dostupnosť. Na druhej strane však vytvára dobrú dostupnosť zelene ako kľúčového prvku územia.

Obsluha územia: V oboch zastavaných častiach územia je cestná sieť navrhnutá logicky a funkčne. Negatívom je spomínaná bariéra v podobe zelených území. Vytvorenie komunikácie prepájajúcej obe časti cez park môže priniesť tlak na jej plné sprejazdnenie. Funkčnosť by tak bola plne závislá na politickom rozhodnutí.

Statická doprava: Statická doprava je primárne umiestnená v podzemí, čo môže predražiť plánovanú zástavbu.

MHD: Navrhovaná sieť zastávok nie je úplne logická, no je modifikovateľná.

Nemotorová doprava: Nadizajnované uličné profily umožňujú dobré vedenie komunikácií pre nemotorovú dopravu, ktorej časť môže byť vedená parkom. No práve zelené plochy parku vytvárajú bariéru a predlžujú vzdialenosti.

Vysporiadanie sa s obchvatom: Dostatočná vzdialenosť zástavby od obchvatu eliminuje jeho rušivý vplyv na územie.

Návrh 22:

Dopravná funkčnosť: Prejazdná cestná komunikácia naprieč územím môže priniesť neželané zaťaženie vyššou intenzitou motorovej dopravy. Základná sieť je ale logická, vhodne prepája jednotlivé časti štvrte a vytvára dobrý mix medzi verejnými priestormi a dopravou. Priame cestné

prepojenie na sídlisko Družba môže rezidentov motivovať pre využívanie motorovej dopravy aj na krátke vzdialenosti.

Obsluha územia: Územie je obsluhované pomerne dlhými priamymi cestnými vetvami s početnými križovankami. Zelené areály nemajú negatívny vplyv na dostupnosť a nepredlžujú vzdialenosti.

Statická doprava: Celkový počet parkovacích miest je optimisticky nízky avšak proporčne veľmi dobre rozvrhnutý z pohľadu polohy ako aj ich typu – prevažujú miesta v parkovacích domoch.

MHD: Linky sú vedené prevažne po okruhu a nie radiálne, čo môže predĺžiť cestovanie a priniesť prejazdené kilometre navyše. Poloha niektorých zastávok je menej vhodná.

Nemotorová doprava: Navrhované uličné profily sú kompatibilné s dobrým vedením cyklistov a chodcov. Situovanie ťažiska zástavby do vzdialenejšieho územia čiastočne predĺži pešie trasy.

Vysporiadanie sa s obchvatom: Obchvat je od územia logicky oddelený zeleňou čo eliminuje jeho negatívny vplyv.

Návrh 23:

Dopravná funkčnosť: V návrhu sa nachádza viacero komunikácií, ktoré sú zastavané len z jednej strany. Dopravná sieť v rámci zastavaných areálov je primeraná. Ich vzájomné prepojenia sa však javia ako menej logické až nefunkčné. Územie štvrte oddeľuje od sídliska Družba cestná komunikácia, ktorá môže byť vnímaná ako bariéra, nakoľko nie je

Obsluha územia: Nosné komunikácie sú vedené po obvode územia v plnom rozsahu a prejazdnosti. Presunutím ťažiska na východnú časť územia sa mierne zhoršujú kvality 15 minútového mesta.

Statická doprava: Celkový počet parkovacích miest sa javí ako primeraný a proporčne veľmi dobre rozvrhnutý z pohľadu polohy ako aj ich typu – prevažujú miesta v parkovacích domoch. Veľmi nízky počet miest v uličnom priestore dáva príležitosť k prístupnému a kvalitnému verejnému priestoru.

MHD: Linky MHD sú navrhnuté úplne mimo ťažiskových línií štvrte.

Nemotorová doprava: Cyklistické komunikácie sú vedené optimálne, poloha a tvar zelených plôch mierne predlžujú pešie trasy.

Vysporiadanie sa s obchvatom: Negatívny vplyv obchvatu je minimalizovaný širším pásom zelene.

Návrh 26:

Dopravná funkčnosť: Prístup do štvrte je riešený z obvodových komunikácií, čo sa vzhľadom k polohe zelených areálov javí ako logické. Vnútorňa sieť je pravidelná. Dopravný bulvár je zbytočne kapacitne predimenzovaný.

Obsluha územia: Vytvorenie komunikácie prepájajúcej obe časti cez park môže priniesť tlak na jej plné sprejazdenie. Funkčnosť by tak bola plne závislá na politickom rozhodnutí. Štruktúra

komunikácií sa javí ako menej vhodná pre využitie nemotorovej dopravy, ktorú sústreďuje do prostredia parku.

Statická doprava: Celkový počet parkovacích miest je optimisticky nízky avšak proporčne veľmi dobre rozvrhnutý z pohľadu polohy ako aj ich typu – prevažujú miesta v parkovacích domoch. Ich hustota je primeraná.

MHD: Vzhľadom k navrhovanej zástavbe je vedenie linky MHD logické, no jej okružná podoba predlžuje trasu linky.

Nemotorová doprava: Sieť cyklistických komunikácií sa javí ako nedostatočná. Chýbajú lepšie definované pešie ťahy zastavaným priestorom.

Vysporiadanie sa s obchvatom: Medzi obchvatom a zástavbou sa nachádza široký pás zelene.

Záver:

Za najoptimálnejšie návrhy považujeme návrhy 15 až 22, ktoré obsahujú logické siete komunikácií s primeraným počtom parkovacích miest. Odporúčame zamerať sa na koncentráciu statickej dopravy do parkovacích domov v rámci jednotlivých blokov a vytvorenie komunikačných spojnic po obvode územia. Oceňujeme upokojený charakter komunikácií, ktoré prinášajú vhodný mix prejazdnosti, bezpečnosti s preferenciou udržateľných módov dopravy.

Proposal No. 8:

Traffic functionality: the design creates very natural lines for the movement of traffic towards the city core, including very well-designed passages through the green area. Traffic is directed to the radials and does not encumber the core area or the adjacent (old) district.

Servicing of the area: The communications form a coherent network with emphasis on good accessibility by means of non-motorised transport and public transport

Static traffic: disproportionately high number of parking spaces in the street space (on the surface) - negative impact on the quality and functionality of the public space

Public Transport: the final scheme is very good, but not fully thought out within the phases.

Non-motorised transport: regular network with short distances with no negative impact of green space on accessibility, very well designed transition through green spaces across squares on its edge.

Dealing with the bypass: Especially in the southern part, the bypass is quite close to the development. The crossing of the junction in the southern part is designed in a form that will require the rebuilding of the current connection.

Proposal No. 15:

Traffic functionality: the proposal physically divides the Quarter into two zones, while at the same time these are separated from the old development. From a traffic point of view, we can speak of a less functional solution, which may generate unnecessary trips as it eliminates pedestrian accessibility. On the other hand, however, it creates good accessibility to the green space as a key element of the area.

Servicing of the area: In both built-up parts of the area, the road network is designed in a logical and functional way. The negative is the aforementioned barrier in the form of green areas. The creation of a road linking the two parts through the park may bring pressure to make it fully passable. Functionality would thus be entirely dependent on a political decision.

Static traffic: Static traffic is primarily located underground, which may make the planned development more expensive.

Public Transport: The proposed bus stop network is not entirely logical, but it is modifiable.

Non-motorised transport: The designed street profiles allow for good routing of roads for non-motorised transport, some of which can be routed through the park. However, it is the green areas of the park that create a barrier and lengthen distances.

Coping with the bypass: Sufficient distance between the development and the bypass eliminates its disturbing effect on the area.

Proposal No. 22:

Transport functionality: a through road across the site may bring unwanted congestion from higher volumes of motor traffic. However, the underlying network is logical, connects the different parts of the neighbourhood appropriately and creates a good mix between public

spaces and transport. A direct road link to the Družba housing estate may motivate residents to use motorised transport even for short distances.

Servicing of the area: The area is served by relatively long direct road branches with numerous intersections. Green areas do not have a negative impact on accessibility and do not extend distances.

Static traffic: The total number of parking spaces is optimistically low but proportionally very well distributed in terms of location as well as type - the predominant spaces are in car parks.

Public transport: lines are predominantly circuitous rather than radial, which can lengthen journeys and generate extra mileage. The location of some stops is less convenient.

Non-motorised transport: the proposed street profiles are compatible with good cycle and pedestrian routing. Locating the centre of gravity of the development further out will partially extend pedestrian routes.

Dealing with the bypass: The bypass is logically separated from the area by green space which eliminates its negative impact.

Proposal No. 23:

Traffic functionality: there are several roads in the proposal, which are built up from only one side. The transport network within the built-up areas is adequate. However, their interconnections appear to be less logical to dysfunctional. The territory of the district is separated from the Družba housing estate by a road, which can be perceived as a barrier, as it is not

Servicing of the area: The supporting roads run around the perimeter of the area in full extent and passability. Moving the centre of gravity to the eastern part of the site slightly degrades the qualities of the 15 minute town.

Static Traffic: The total number of parking spaces appears to be adequate and well proportioned in terms of location as well as type - the predominance of spaces in parking houses. The very low number of on-street spaces provides an opportunity for accessible and high quality public space.

Public transport: public transport lines are designed completely outside the focus lines of the neighbourhood.

Non-motorised transport: cycle routes are routed optimally, the location and shape of green spaces slightly extend pedestrian routes.

Coping with the bypass: The negative impact of the bypass is minimised by the wider green belt.

Proposal No. 26:

Traffic functionality: access to the district is solved from the peripheral roads, which seems logical given the location of the green areas. The internal network is regular. The traffic boulevard is unnecessarily oversized in terms of capacity.

Servicing of the area: The creation of a road linking the two parts through the park may bring pressure to make it fully passable. Functionality would thus be entirely dependent on a political decision. The road structure appears less suitable for the use of non-motorised traffic, which it concentrates in the park environment.

Static traffic: the total number of parking spaces is optimistically low but proportionally very well distributed in terms of location as well as type - the predominance of spaces in parking houses. Their density is adequate.

Public transport: Given the proposed development, the alignment of the public transport line is logical, but its circular form extends the route of the line.

Non-motorised transport: The network of cycle routes appears inadequate. There is a lack of better defined pedestrian routes through the built-up area.

Coping with the bypass: There is a wide green belt between the bypass and the built-up area.

Conclusion:

We consider proposals 15 to 22 to be the most optimal proposals, which contain logical road networks with adequate parking. We recommend that the focus should be on concentrating static traffic into parking houses within individual blocks and creating circulation links around the perimeter of the site. We appreciate the calmed nature of the roads which deliver an appropriate mix of permeability, safety with a preference for sustainable modes of transport.

Translated from Slovak with www.deepl.com, controlled by Peter Lényi