

# KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY V MESTE TRNAVA



07/2016



## ZÁKLADNÉ ÚDAJE

### OBJEDNÁVATEĽ



Mesto Trnava

**Mesto Trnava**

Hlavná ulica 1  
917 71 Trnava  
IČO: 00313114  
DIČ: 2021175728

**Primátor mesta**

JUDr. Peter Bročka, LL.M.

**Odbor územného rozvoja a koncepcií**

Ing. arch. Milan Horák  
Ing. Miroslav Kadlíček

### SPRACOVATEĽ



**AUREX spol. s r.o.**

Ľubľanská ul. 1  
831 02 Bratislava  
IČO: 31 325 483  
DIČ: 2020335416

**Hlavný riešiteľ**

Ing. arch. Michal Chudík, PhD.

**Riešiteľský kolektív**

Ing. arch. Ľubomír Klaučo  
Ing. arch. Marek Adamczak  
Mgr. Filip Polonský, PhD.  
Ing. Matúš Bizoň, PhD.

**Informačný systém**

Mgr. Martin Mahrík



## Úvod

Budúcnosť Trnavy vidíme v polohe inteligentného „Smart city“ mesta. A práve táto koncepcia rozvoja statickej dopravy mesta je jedným z krokov na ceste k jej regulovaniu prostredníctvom sofistikovaných nástrojov modernej éry územného manažmentu. Trnava bude v budúcnosti využívať najmodernejšie technológie, ktoré predznamenajú systematické skvalitňovanie vlastného prostredia. A nakoľko statická doprava je aj v Trnave jedným zo základných územnotechnických problémov, riešením môže byť impulz takéhoto charakteru už dnes.

Spracovanie koncepcie rozvoja statickej dopravy v meste Trnava (ďalej aj ako koncepcia) vychádza z prierezového hodnotenia dlhodobu sledovaných ukazovateľov, ktoré sumarizuje Odbor územného rozvoja a koncepcií mesta Trnava. Pre spracovanie koncepcie tak boli využité relevantné údaje o stave a vývoji parkovacích možností, štruktúra domového a bytového fondu, ako aj priestorové usporiadanie a funkčné využitie územia mesta. Sledované priestorové údaje boli následne overené a spodrobnejšie prostredníctvom vlastných zistení o statickej doprave priamo v teréne.

Všetky relevantné dáta sú v koncepcii využité pre tvorbu geograficko - informačného systému statickej dopravy s cieľom nájsť nové možnosti pre tvorbu parkovacích miest a optimalizovať tak reguláciu parkovania v meste Trnava. Týmto spôsobom sa vytvoril poznatkový nástroj s presnosťou na jedno parkovacie miesto, ktorý podporí rozhodovanie o usmerňovaní rozvoja parkovania v meste.

Cieľom koncepcie je pritom spracovanie transparentného dokumentu na úrovni krajského mesta, po schválení ktorého bude možné udržateľne regulovať rozvoj statickej dopravy s ohľadom na všetky funkčné zložky. V koncepcii sú preto zohľadnené všetky funkčné zložky mesta, ako je zeleň, občianska vybavenosť, bývanie. V súčasných podmienkach informačnej spoločnosti sa koncepcia rozvoja statickej dopravy metodicky pohybuje medzi plánovaním dopravy a územným plánovaním. Hoci má primárne dopravný – technický charakter, no zároveň vytvára aj územnotechnické predpoklady pre skultúrnenie verejných priestorov a v neposlednom rade chráni plochy zelene. V podmienkach nepriaznivého stavu dopravy druhej polovice 2. desaťročia 21. storočia inej možnosti ani niet. Situácia začína byť neúnosná a preto sú potrebné systémové riešenia.

Koncepcia rozvoja statickej dopravy mesta Trnava pozostáva z nasledujúcich troch častí:

- Analýza aktuálneho stavu statickej dopravy
- Návrh nových plôch statickej dopravy
- Návrh koncepcie rozvoja statickej dopravy

V prvej etape bola za účelom dôkladného poznania aktuálneho stavu parkovania v meste spracovaná analytická časť. Po vzájomnom prekonzultovaní pracovnej verzie s mestom bola následne táto analýza dopracovaná do finálnej podoby, tak, aby bolo možné stanoviť deficit parkovacích miest v jednotlivých sektoroch. Nasledujúce dve etapy boli spracované paralelne a v podobe pracovnej verzie odovzdané mestu na pripomienkovanie a doladenie prípadných nejasností. Do prerokovaní v komisii dopravy mesta Trnava, pracovných stretnutiach, na ktorých sa zúčastnili predstavitelia mesta, ako aj členovia mestskej polície, spracovateľ podľa pokynov mesta dopracoval koncepciu dopracoval podoby, aby mohla byť predložená aj pred verejnosť.

Schválenie koncepcie podporí preferenciu pešej a nemotorovej dopravy, najmä v centre mesta, zvýhodní parkovanie rezidentov na sídliskách, ako aj optimalizuje výber parkovaného, na základe čoho sa na druhej strane vytvoria prostriedky pre rozvoj statickej či verejnej dopravy v meste. Je zrejmé, že takéto zmeny sa nerodia z jedného dňa na druhý, ale niekde začať treba. V koncepcii navrhnuté riešenia bude preto taktiež potrebné neustále monitorovať a v prípade potreby aj prehodnotiť.



## 1) ANALÝZA AKTUÁLNEHO STAVU STATICKEJ DOPRAVY

### 1.1) PARKOVACIA POLITIKA MESTA TRNAVA

Parkovacia politika mesta Trnava je upravená prostredníctvom Všeobecne záväzných nariadení (VZN), ktoré schválilo Mestské zastupiteľstvo mesta Trnava. VZN predstavujú právnu normu vydávaná orgánom samosprávy vo veciach územnej samosprávy a prenesenej štátnej správy, ktorá je všeobecne záväzná pre všetky osoby a subjekty pôsobiace na území mesta.

- Všeobecne záväzné nariadenie č. 400 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzenom území mesta Trnava, schválené Mestským zastupiteľstvom mesta Trnava dňa 26.06.2012. Toto všeobecne záväzné nariadenie nadobúda účinnosť dňom 01. októbra 2012.
- Všeobecne záväzné nariadenie č. 418, ktorým sa mení a dopĺňa VZN č. 400 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzenom území mesta Trnava, schválené Mestským zastupiteľstvom mesta Trnava dňa 16.04.2013. Toto všeobecne záväzné nariadenie nadobúda účinnosť dňom 01.07.2013.

Uvedené všeobecne záväzné nariadenia (VZN) mesta umožňujú v súlade so zákonom o obecnom zriadení obmedziť používanie verejne prístupného majetku za odplatu, čím vytvárajú základný právny rámec pre reguláciu statickej dopravy v Trnave.

Podľa portálu aktuálne.sk Trnava vybrala v roku 2015 za parkovanie v centrálnej mestskej zóne celkovo 926 000 EUR, čo je o 42 000 viac ako v predchádzajúcom roku. Je to najviac vo výške dvadsaťročnej histórii plateného parkovania v meste. Celý výnos je príjmom samosprávy, pretože Trnava na rozdiel od niektorých iných slovenských miest nepoverila výberom parkovného žiadnu mestskú ani súkromnú spoločnosť.

- V rokoch 2010 až 2015 zinkasovala radnica za parkovanie viac ako 3,8 milióna EUR.
- Takmer dve tretiny z vybranej čiastky roku 2015 zaplatili vodiči prostredníctvom parkovacích automatov.
- 134 000 uhradili za časové parkovacie karty
- 201 000 zaplatili prostredníctvom SMS správ z mobilných telefónov. V roku 2013 takto zaplatili 78 000, o rok neskôr 140 000 EUR
- Najsilnejším mesiacom bol už tradične december, keď radnica za parkovanie zinkasovala viac ako 114-tisíc EUR, čo je o 14-tisíc viac ako rok predtým.

Vo výbere parkového sa mesto Trnava dlhodobo pohybuje na popredných priečkach v SR. Dopyt po statickej doprave je značný a nastavenie parkovacej politiky v Zónach „A“, „B“ a „C“ možno označiť za pozitívne. Vzhľadom na priestorovú expanziu mestotvorných funkcií aj za hranice centrálnej mestskej zóny do širšieho centra mesta treba zvýšenú pozornosť venovať práve tejto aktívnej zóne v okolí fortifikačného systému. V ideálnom prípade aj valorizovať fungujúci systém statickej dopravy centra na územie celého mesta, vrátane sídlisk, kde sa situácia v každodennom živote javí ako najmenej uspokojivá.

### 1.2) PRIESTOROVÁ ANALÝZA STATICKEJ DOPRAVY

Vzhľadom na už zavedený a overený systém parkovacej politiky v centre mesta je pre projekt Konceptie rozvoja statickej dopravy mesta Trnava bližšia pozornosť orientovaná na vymedzené sídliská, ako na parkovacie sektory, ktoré boli vymedzené v rámci špecifikácie obsahu a rozsahu prác

tejto Konceptie. Celkovo bolo po dohode s mestom identifikovaných 43 sektorov, v rámci ktorých boli analyzované nasledujúce priestorové informácie s podrobnosťou na jedno stojisko. V rámci analýzy statickej dopravy tak boli sumarizované aktuálne kapacity odstavňových a parkovacích stojísk vo všetkých vymedzených sektoroch.

Analýza aktuálneho stavu statickej dopravy je pripravená kombináciou analýzy dostupných informácií o území, ako najmä Technická mapa mesta Trnava (© Mesto Trnava), oftofotomapa mesta Trnava (EUROSENSE, s. r. o.), prieskumy statickej dopravy spracované mestom v roku 2012 (Odbor územného rozvoja mesta Trnava) a ich následnou verifikáciou a spodrobnením terénnym prieskumom spracovateľa. Prieskum bol zameraný na identifikáciu stojísk vyznačených vodorovným a zvislým dopravným značením, stojísk nevyznačených, ale spĺňajúcich normové požiadavky pre ich vymedzenie ako aj na identifikáciu zaužívaných stojísk nespĺňajúcich nároky platných právnych predpisov (v materiáli označené ako "ostatné odstavňové a parkovacie stojiská").

Odstavné a parkovacie stojiská sú rozdelené na kolmé, pozdĺžne a šikmé stojiská. Analýza obsahuje rovnako sumarizáciu kapacít garáží a parkovacích domov, nachádzajúcich sa na území riešených sektorov. V prevažujúcej miere sa jedná o objekty radových individuálnych garáží.

V rámci prieskumu boli identifikované konkrétne miesta vyhradené pre organizácie, fyzické osoby a ťažko zdravotne postihnuté osoby, vrátane vytvorenia databázy EČV pre jednotlivé stojiská. Rozlíšené sú odstavňové a parkovacie stojiská spoplatnené a bez poplatku. Analýza obsahuje i vymedzenie odstavňových a parkovacích stojísk s obmedzeným prístupom, ktoré tvoria stojiská v uzatvorených dvoroch.

Pre utvorenie celkového obrazu kapacít plôch statickej dopravy sú v grafickej časti uvedené i kapacity väčších plôch statickej dopravy slúžiacie pre zariadenia občianskej vybavenosti a najmä nákupné centrá v dotyku s riešeným územím.

### 1.2.1) SUMARIZÁCIA STATICKEJ DOPRAVY

Sumarizácia statickej dopravy v meste Trnava je vyjadrená v nasledujúcej tabuľke, ktorá reflektuje všetky sledované javy v území. Pre lepšiu interpretáciu k tabuľke uvádzame aj tieto vysvetlivky sektorov. Sumarizácia je zároveň premietnutá aj v grafickej prílohe Mapa č. 9 (A – J) - Analýza plôch statickej dopravy vo vymedzených sektoroch v mierke 1:3 000.

#### OZNAČENIE SEKTORA (STÚPEC 1), NÁZOV SEKTORA (STÚPEC 2), OBLASŤ (STÚPEC 3)

Sídliská vymedzené na účely tejto štúdie boli označené ako sektory. Jednotlivé sektory sa vyznačujú unikátnym kódom pozostávajúcím z prvého písmena príslušnej oblasti (CMZ, Sever, Západ, Východ, Juh) a poradovým číslom. Názvy jednotlivých sektorov korešpondujú s názvami sídlisk, ktoré sa môžu opakovať (Hospodárska, Juraja Slottu, Linčianska, Na hlinách, Prednádražie, Saleziánska, Spartakovská, Tamaškovičova, Veterná, VI. Clementisa). Oblasti korešpondujú s mestskými časťami s výnimkou m. č. Modranka, ktorá nie je súčasťou záujmového územia, a s výnimkou rozsahu oblasti CMZ resp. Trnava – Západ. Pri členení na mestské časti tvorí západnú hranicu CMZ časť ulice Jána Bottu a Terézie Vansovej.

#### URBANISTICKÝ OBLAST (STÚPEC 4)

urbanistický obvod (UO), do ktorého daný sektor spadá. Sektory Z3 a Z11 spadajú až do dvoch UO

#### VÝMERA V HEKTÁROCH (STÚPEC 5)

Výmera sektora v hektároch

**POČET OBYVATEĽOV V ROKU 2012 (STÍPEC 6)**

Počet obyvateľov vo vymedzených sektoroch.

**POČET BYTOV V ROKU 2012 (STÍPEC 7)**

Údaje o počte obyvateľov a bytov poskytnuté mestom Trnava<sup>1</sup>

**HUSTOTA OBYVATEĽOV NA HEKTÁR 2012 (STÍPEC 8)**

Údaje o počte obyvateľov na hektár

Počet vyhradených stojísk pre ŤZP na konkrétne EČV (stĺpec 9) - vyhradené miesto pre ŤZP na konkrétne EČV

Počet vyhradených stojísk pre ŤZP bez EČV (stĺpec 10) - vyhradené miesto pre ŤZP všeobecné

Počet vyhradených stojísk na konkrétne EČV (nie je ŤZP) (stĺpec 11) - vyhradené miesto na konkrétne EČV, pri ktorom nie je uvedený piktogram ŤZP

Počet odstavných a parkovacích stojísk voľných (stĺpec 12) – stĺpec 13 bez stĺpcov 9 až 11

**POČET Odstavných a parkovacích stojísk (13)**

Parkovacie miesta voľné a vyhradené (suma stĺpcov 9 až 12) - riadne označené a vymedzené, ako aj miesta neoznačené, avšak v súlade s pravidlami o cestnej premávke.

Počet ostatných odstavných a parkovacích stojísk (stĺpec 14) – pod pojmom ostatné odstavné a parkovacie stojisko sa rozumie neoznačené miesto, kde počas prieskumu bolo zistené parkovanie. Prípadné vymedzenie takéhoto miesta by s najväčšou pravdepodobnosťou plne nerešpektovalo pravidlá premávky na pozemných komunikáciách. Jedná sa o parkovanie na chodníkoch, štrku, zemine a pod.

Počet garážových stojísk (stĺpec 15) – samostatne stojaca garáž, alebo garážové miesto (stojisko) v garážovom dome

**CELKOVÝ POČET PARKOVACÍCH MIEST (STÍPEC 20)**

Výsledná suma stĺpcov 13 až 19.

**SKRATKY**

ŤZP - Ťažké zdravotné postihnutie

EČV - Evidenčné číslo vozidla

---

<sup>1</sup> Odbor územného rozvoja magistrátu mesta Trnava



TABUĽKA: SUMARIZÁCIA ANALÝZY AKTUÁLNEHO STAVU STATICKEJ DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Označenie sektora	Názov sektora	Oblasť	Urbanistický obvod	Výmera (ha)	Počet obyvateľov 2012	Počet bytov 2012	Hustota obyvateľov na hektár 2012	Počet vyhradených stojísk pre ŤZP na konkrétne EČV	Počet vyhradených stojísk pre ŤZP bez EČV	Počet vyhradených stojísk na konkrétne EČV (nie je ŤZP)	Počet odstavných a parkovacích stojísk voľných	Počet odstavných a parkovacích stojísk (9+10+11+12)	Počet ostatných odstavných a parkovacích stojísk	Počet garážových stojísk	Bytový dom - obmedzený prístup	Občianska vybavenosť - obmedzený prístup	Počet vyhradených stojísk pre organizácie - obmedzený prístup	Počet odstavných a parkovacích stojísk SPOLU (14+15+16+17+18)	Celkový počet parkovacích miest (13+19)
C1	Sídlisko Vajanského	CMZ	Staré mesto - juh	2,69	906	437	337	3	1	0	167	171	26	200	0	0	0	226	397
C2	Sídlisko Ľudmily Podjavorinskej	CMZ	Podjavorínska	6,16	684	441	111	0	1	0	207	208	63	151	28	0	0	242	450
J1	Sídlisko A. Žarnova	JUH	Kozácka	0,37	103	41	277	0	0	0	32	32	6	41	10	0	0	57	89
J2	Sídlisko Tamaškovičova (J2)	JUH	Kozácka	1,04	247	130	237	1	0	0	40	41	25	37	0	0	0	62	103
J3	Sídlisko Tamaškovičova (J3)	JUH	Kozácka	1,31	168	64	128	1	0	0	35	36	27	8	10	0	0	45	81
J4	Sídlisko Linčianska (J4)	JUH	Kozácka	4,87	856	314	176	0	4	0	197	201	61	79	17	0	0	157	358
J5	Sídlisko Linčianska (J5)	JUH	Linčianska	9,35	2 721	969	291	12	2	0	468	482	137	55	17	0	0	209	691
J6	Sídlisko Linčianska (J6)	JUH	Linčianska	11,08	3 268	1 194	295	18	6	0	686	710	144	0	0	0	7	151	861
J7	Sídlisko 9. mája	JUH	Tulipán	0,28	33	40	118	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	46	46
S1	Sídlisko Veterná (S1)	SEVER	Zátvor	5,42	1 722	583	317	3	3	0	502	508	76	2	17	0	0	95	603
S2	Sídlisko Veterná (S2)	SEVER	Zátvor	2,45	396	150	162	7	1	0	155	163	59	0	12	0	1	72	235
S3	Sídlisko Saleziánska	SEVER	Vodáreň	1,33	852	256	640	1	0	0	79	80	16	0	0	0	0	16	96
S4	Sídlisko Na hlinách (S4)	SEVER	Vodáreň	8,05	3 151	1 250	391	21	5	0	661	687	115	16	0	22	6	159	846
S5	Sídlisko Na hlinách (S5)	SEVER	Vodáreň	1,51	660	270	438	2	0	0	167	169	23	0	0	0	0	23	192
S6	Sídlisko Na hlinách (S6)	SEVER	Vodáreň	4,07	980	356	241	1	0	0	219	220	36	93	0	0	0	129	349
S7	Sídlisko Špačinská (S7)	SEVER	Vodáreň	2,21	334	140	151	0	0	0	110	110	16	112	0	0	6	134	244
S8	Sídlisko Hajdóczyho	SEVER	Stará Kopánka	3,07	826	407	269	7	0	0	194	201	17	0	0	0	0	17	218
S9	Sídlisko Špačinská (S9)	SEVER	Vodáreň	1,59	302	143	190	1	0	0	51	52	34	15	0	0	0	49	101
V1	Sídlisko Tehelná	VÝCHOD	Hlboká - sever	6,09	2 043	727	336	13	0	0	506	519	108	0	0	0	0	108	627
V2	Sídlisko VI. Clementisa	VÝCHOD	Hlboká - sever	2,83	1 453	308	513	17	0	0	292	309	57	0	0	0	18	75	384
V3	Sídlisko Juraja Slottu (V3)	VÝCHOD	Hlboká - východ	6,31	2 257	800	358	9	0	0	453	462	129	0	0	0	0	129	591
V4	Sídlisko Juraja Slottu (V4)	VÝCHOD	Hlboká - východ	6,19	1 564	619	253	14	5	0	432	451	172	21	0	0	0	193	644
V5	Sídlisko VI. Clementisa (V5)	VÝCHOD	Hlboká - juh	2,96	570	216	193	2	0	0	251	253	23	5	22	0	0	50	303
V6	Sídlisko VI. Clementisa (V6)	VÝCHOD	Hlboká - východ	0,80	493	162	617	6	0	0	55	61	37	0	0	0	0	37	98
V7	Sídlisko VI. Clementisa (V7)	VÝCHOD	Hlboká - východ	1,12	481	162	429	9	0	0	136	145	25	0	0	0	0	25	170
V8	Sídlisko VI. Clementisa (V8)	VÝCHOD	Hlboká - východ	2,27	674	289	297	6	0	0	133	139	72	4	0	0	10	86	225
V9	Sídlisko VI. Clementisa (V9)	VÝCHOD	Hlboká - východ	2,00	284	98	142	0	5	0	136	141	44	228	0	0	0	272	413
V10	Sídlisko Spartakovská (V10)	VÝCHOD	Hlboká - východ	3,46	976	432	282	4	1	0	268	273	85	0	0	0	0	85	358
V11	Sídlisko Spartakovská (V11)	VÝCHOD	Pri Kriváni	1,97	595	189	302	2	0	0	156	158	29	25	0	0	0	54	212
V12	Sídlisko Hlboká	VÝCHOD	Hlboká - juh	2,67	1 101	377	412	5	1	0	244	250	82	0	0	0	0	82	332
Z1	Sídlisko A. Kubinu	ZÁPAD	Špíglsál - sever	5,23	1 351	805	259	9	4	0	334	347	136	35	0	0	0	171	518
Z2	Sídlisko Hospodárska (Z2)	ZÁPAD	Špíglsál - stred	7,51	1 841	779	245	0	0	0	371	371	88	39	0	61	21	209	580
Z3	Sídlisko Prednádražie (Z3)	ZÁPAD	Špíglsál - stred, Špíglsál - juh	4,65	596	293	128	1	0	0	292	293	76	74	7	0	0	157	450
Z4	Sídlisko Hospodárska (Z4)	ZÁPAD	Špíglsál - juh	2,27	632	351	278	5	0	0	118	123	45	18	0	0	7	70	193
Z5	Sídlisko Hospodárska (Z5)	ZÁPAD	Špíglsál - juh	2,35	542	311	231	3	0	0	99	102	48	51	0	0	0	99	201
Z6	Sídlisko Prednádražie (Z6)	ZÁPAD	Špíglsál - juh	1,19	160	66	135	2	0	0	46	48	24	12	0	0	0	36	84
Z7	Sídlisko Prednádražie (Z7)	ZÁPAD	Špíglsál - juh	1,04	233	119	224	0	1	0	39	40	23	18	0	0	0	41	81
Z8	Sídlisko Prednádražie (Z8)	ZÁPAD	Prednádražie I	5,63	1 260	508	224	3	3	0	411	417	77	68	0	0	0	145	562
Z9	Sídlisko Prednádražie (Z9)	ZÁPAD	Prednádražie I	5,21	1 233	609	237	5	4	0	414	423	30	32	0	0	0	62	485
Z10	Sídlisko Prednádražie (Z10)	ZÁPAD	Prednádražie II	12,81	3 450	1 267	269	25	8	3	880	916	236	54	0	0	0	290	1 206
Z11	Sídlisko Prednádražie (Z11)	ZÁPAD	Prednádražie II, Botanická	13,24	3 038	1 362	229	13	12	0	797	822	250	88	0	0	35	373	1 195
Z12	Sídlisko Prednádražie (Z12)	ZÁPAD	Botanická	1,96	564	240	288	2	3	0	152	157	41	6	0	0	0	47	204
Z13	Sídlisko Š. Moyzesa	ZÁPAD	Špíglsál - sever	0,39	11	23	28	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	37	37
SPOLU				168,98	45 611	18 297	270	233	70	3	10 985	11 291	2 818	1 587	223	83	111	4 822	16 113


**TABUĽKA: SUMARIZÁCIA ODSTAVNÝCH A PARKOVACÍCH STOJÍSK VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH PODĽA TYPU STÁTIA VOZIDLA (KOLMÉ, POZDĹŽNE, ŠIKMÉ)**

1	2	3	4	21	22	23	24
Označenie sektora	Názov sektora	Oblasť	Urbanistický obvod	Parkovanie kolmé	Parkovanie pozdĺžne	Parkovanie šikmé	Spolu (21+22+23)
C1	Sídlisko Vajanského	CMZ	Staré mesto - juh	140	36	1	177
C2	Sídlisko Ľudmily Podjavorinskej	CMZ	Podjavorínska	165	64	7	236
J1	Sídlisko A. Žarnova	JUH	Kozácka	10	11	21	42
J2	Sídlisko Tamaškovičova (J2)	JUH	Kozácka	12	16	13	41
J3	Sídlisko Tamaškovičova (J3)	JUH	Kozácka	17	19	10	46
J4	Sídlisko Linčianska (J4)	JUH	Kozácka	137	52	29	218
J5	Sídlisko Linčianska (J5)	JUH	Linčianska	478	2	19	499
J6	Sídlisko Linčianska (J6)	JUH	Linčianska	658	29	30	717
J7	Sídlisko 9. mája	JUH	Tulipán	46	0	0	46
S1	Sídlisko Veterná (S1)	SEVER	Zátvor	482	43	0	525
S2	Sídlisko Veterná (S2)	SEVER	Zátvor	130	0	46	176
S3	Sídlisko Saleziánska	SEVER	Vodáreň	32	0	48	80
S4	Sídlisko Na hlinách (S4)	SEVER	Vodáreň	488	53	174	715
S5	Sídlisko Na hlinách (S5)	SEVER	Vodáreň	155	14	0	169
S6	Sídlisko Na hlinách (S6)	SEVER	Vodáreň	38	23	159	220
S7	Sídlisko Špačinská (S7)	SEVER	Vodáreň	84	28	4	116
S8	Sídlisko Hajdóczyho	SEVER	Stará Kopánka	135	29	37	201
S9	Sídlisko Špačinská (S9)	SEVER	Vodáreň	26	9	17	52
V1	Sídlisko Tehelná	VÝCHOD	Hlboká - sever	519	0	0	519
V2	Sídlisko VI. Clementisa	VÝCHOD	Hlboká - sever	310	11	6	327
V3	Sídlisko Juraja Slottu (V3)	VÝCHOD	Hlboká - východ	428	14	20	462
V4	Sídlisko Juraja Slottu (V4)	VÝCHOD	Hlboká - východ	419	0	32	451
V5	Sídlisko VI. Clementisa (V5)	VÝCHOD	Hlboká - juh	275	0	0	275
V6	Sídlisko VI. Clementisa (V6)	VÝCHOD	Hlboká - východ	61	0	0	61
V7	Sídlisko VI. Clementisa (V7)	VÝCHOD	Hlboká - východ	145	0	0	145
V8	Sídlisko VI. Clementisa (V8)	VÝCHOD	Hlboká - východ	147	2	0	149
V9	Sídlisko VI. Clementisa (V9)	VÝCHOD	Hlboká - východ	141	0	0	141
V10	Sídlisko Spartakovská (V10)	VÝCHOD	Hlboká - východ	262	3	8	273
V11	Sídlisko Spartakovská (V11)	VÝCHOD	Pri Kriváni	131	0	27	158
V12	Sídlisko Hlboká	VÝCHOD	Hlboká - juh	246	4	0	250
Z1	Sídlisko A. Kubinu	ZÁPAD	Špíglsál - sever	202	39	106	347
Z2	Sídlisko Hospodárska (Z2)	ZÁPAD	Špíglsál - stred	278	13	162	453
Z3	Sídlisko Prednádražie (Z3)	ZÁPAD	Špíglsál - stred, Špíglsál - juh	137	157	6	300
Z4	Sídlisko Hospodárska (Z4)	ZÁPAD	Špíglsál - juh	85	18	27	130
Z5	Sídlisko Hospodárska (Z5)	ZÁPAD	Špíglsál - juh	83	19	0	102
Z6	Sídlisko Prednádražie (Z6)	ZÁPAD	Špíglsál - juh	0	41	7	48
Z7	Sídlisko Prednádražie (Z7)	ZÁPAD	Špíglsál - juh	12	28	0	40
Z8	Sídlisko Prednádražie (Z8)	ZÁPAD	Prednádražie I	301	70	46	417
Z9	Sídlisko Prednádražie (Z9)	ZÁPAD	Prednádražie I	267	79	77	423
Z10	Sídlisko Prednádražie (Z10)	ZÁPAD	Prednádražie II	629	19	268	916
Z11	Sídlisko Prednádražie (Z11)	ZÁPAD	Prednádražie II, Botanická	805	22	30	857
Z12	Sídlisko Prednádražie (Z12)	ZÁPAD	Botanická	143	0	14	157
Z13	Sídlisko Š. Moyzesa	ZÁPAD	Špíglsál - sever	37	0	0	37
<b>SPOLU</b>				<b>9 290</b>	<b>967</b>	<b>1 451</b>	<b>11 708</b>



### 1.2.2) HODNOTENIE ANALÝZY STATICKEJ DOPRAVY

Analýza statickej dopravy na území mesta sa zamerala na vymedzené sektory obytného územia. Tieto územia sú charakteristické stabilizovanou štruktúrou zástavby zoskupenou prevažne okolo poloverejných vnútroblokových priestorov dotvorených plochami zelene a plochami pre športovo-rekreačné aktivity obyvateľov. Prudký nárast automobilizácie v posledných rokoch spôsobil, že obytné prostredie je silne atakované nekontrolovaným využívaním spevnených plôch a peších komunikácií pre odstavovanie osobných áut. Tento stav má tak za následok úpadok najmä rekreačno-oddychového využitia územia, a tým postupné znižovanie kvality bývania.

Na základe získaných informácií možno konštatovať, že vo vymedzených sektoroch sa na území mesta nachádza 11 291 odstavných a parkovacích stojísk spĺňajúcich nároky platných právnych predpisov. Nad rámec týchto stojísk bolo vo vymedzených sektoroch identifikovaných ďalších 2 818 zaužívaných stojísk, pri ktorých je predpoklad, že nároky platných právnych predpisov nespĺňajú (označené ako "ostatné odstavné a parkovacie stojiská"). V objektoch individuálnych i hromadných garáží bolo vo vymedzených sektoroch identifikovaných 1 587 stojísk, čo predstavuje cca 12,3 % z celkového počtu stojísk. Celkovo sa v zmysle analýzy územia nachádza na území vymedzených sektorov 16 113 odstavných a parkovacích stojísk, z ktorých 194 miest je vyhradených pre zabezpečenie nárokov zariadení občianskej vybavenosti a organizácií.

Vo vymedzených sektoroch sa tak nachádza 15 919 odstavných a parkovacích stojísk, ktoré slúžia pre 45 611 obyvateľov, obývajúcich 18 297 bytov.

Počet stojísk je tak celkovo v porovnaní k počtu bytov nižší o 2 378 stojísk.

Špecifickým problémom analyzovaných sektorov sú ostatné odstavné a parkovacie stojiská. Umiestnené sú zväčša vo vnútroblokových priestoroch sídlisk na zjazdových chodníkoch, ostatných peších komunikáciách, spevnených plochách ako aj plochách zelene. Tento stav významne obmedzuje pohyb chodcov a cyklistov, využívanie priestoru pre športovo-rekreačné aktivity ako aj nevyhnutnú obsluhu územia, keď odstavené vozidlá blokujú potrebný prístup pre vozidlá rýchlej zdravotnej pomoci, hasičského a záchranného zboru, príp. vozidiel zabezpečujúcich vývoz komunálneho odpadu. Podiel "ostatných" stojísk predstavuje z celkového počtu miest slúžiacich obyvateľom cca 17,7 %. Vyriešenie tohto problému tak predstavuje základný krok k zavedeniu regulácie statickej dopravy.

Zhodnotenie analytickej časti Konceptie rozvoja statickej dopravy mesta Trnava graficky reflektujú aj nasledujúce mapy:

1. Základné štatistiky
2. Názvy sídlisk a kódy sektorov
3. Trnava – Zóny parkovania
4. Sektory – Počet obyvateľov a bytov
5. Sektory – Statická doprava
6. Sektory – Počet obyvateľov na parkovacie miesto
7. Sektory – Počet bytov na parkovacie miesto
8. Počet obyvateľov a bytov na parkovacie miesto za urbanistické obvody

#### MAPA 1 - ZÁKLADNÉ ŠTATISTIKY

Na mape sú numericky znázornené základné štatistiky – počet obyvateľov a počet bytov - podľa podkladov poskytnutých Odborom územného rozvoja mesta Trnava, počet odstavných a parkovacích stojísk a počet ostatných odstavných a parkovacích stojísk. Tieto údaje dopĺňujú kartodiagramy zobrazujúce výmeru (1) odstavných a parkovacích stojísk a garáží, (2) ostatných odstavných

a parkovacích stojísk a ich (3) sumu v hektároch. Pod jednotlivými druhmi odstavných a parkovacích stojísk sa rozumie:

- parkovacie a odstavné stojiská - miesta riadne označené a vymedzené, ako aj miesta neoznačené, avšak v súlade s pravidlami o cestnej premávke
- ostatné parkovacie a odstavné stojiská - neoznačené miesta, kde počas prieskumu bolo zistené parkovanie vozidlami. Prípadné vymedzenie takéhoto miesta by s najväčšou pravdepodobnosťou plne nerešpektovalo pravidlá cestnej premávky. Jedná sa o parkovanie na chodníkoch, štrku, zemine a pod.
- garážové stojiská - garáže, resp. miesta v garážových domoch

#### MAPA 2 - NÁZVY SÍDLISK A KÓDY SEKTOROV

Mapa znázorňuje sídliská vymedzené na účely tejto štúdie, označené ako sektory. Jednotlivé sektory sa vyznačujú unikátnym kódom pozostávajúcim z prvého písmena príslušnej oblasti (CMZ, Sever, Západ, Východ, Juh) a poradovým číslom. Názvy jednotlivých sektorov korešpondujú s názvami sídlisk, ktoré sa môžu opakovať (Hospodárska, Juraja Slottu, Linčianska, Na hlinách, Prednádražie, Saleziánska, Spartakovská, Tamaškovičova, Veterná, VI. Clementisa).

#### MAPA 3 - TRNAVA – ZÓNY PARKOVANIA

Mapa znázorňuje súčasné zóny parkovania v centrálnej mestskej zóne (CMZ) a vybraných prilahlých uliciach resp. parkoviskách.

#### MAPA 4 - SEKTORY – POČET OBYVATEĽOV A BYTOV

Kartogram vyjadruje počet obyvateľov, resp. bytov v jednotlivých sektoroch za rok 2012. Počty sú rozdelené do kategórií.

#### MAPA 5 - SEKTORY – STATICKÁ DOPRAVA

Kartogram vyjadrujúci dva údaje: (1) počet parkovacích a odstavných stojísk a garážových stojísk a (2) ich doplnenie o počet ostatných odstavných a parkovacích stojísk v jednotlivých sektoroch. Údaje pochádzajú z prieskumov uskutočnených v januári 2016.

#### MAPA 6 - SEKTORY – POČET OBYVATEĽOV NA PARKOVACIE MIESTO

A

#### MAPA 7 – SEKTORY – POČET BYTOV NA PARKOVACIE MIESTO

Kartogram vyjadruje počet obyvateľov, resp. bytov na jedno parkovacie miesto. Počet obyvateľov, resp. bytov je za rok 2012 (dáta poskytnuté mestom Trnava), údaje o parkovacích miestach pochádzajú z prieskumov uskutočnených v januári 2016. Pod parkovacím miestom sa rozumie počet parkovacích a odstavných stojísk, počet garážových stojísk a počet ostatných odstavných a parkovacích stojísk v jednotlivých sektoroch.

#### MAPA 8 - POČET OBYVATEĽOV A BYTOV NA PARKOVACIE MIESTO ZA URBANISTICKÉ OBVODY

V mape sú numericky vyjadrené počty obyvateľov a bytov na parkovacie miesto (pozri Mapa 6 a 7) v rámci predmetných sektorov za jednotlivé urbanistické obvody.



<div>Mapa 1</div> <div>Vymedzenie riešeného územia</div>
<div>Mapa 1</div> <div>Základné štatistiky</div>
<div>Mapa 2</div> <div>Názvy sídlisk a kódy sektorov</div>
<div>Mapa 3</div> <div>Trnava - Zóny parkovania</div>
<div>Mapa 4</div> <div>Sektory - Počet obyvateľov a bytov</div>
<div>Mapa 5</div> <div>Sektory - Statická doprava</div>
<div>Mapa 6</div> <div>Sektory - Počet obyvateľov na parkovacie miesto</div>
<div>Mapa 7</div> <div>Sektory - Počet bytov na parkovacie miesto</div>
<div>Mapa 8</div> <div>Počet obyvateľov a bytov na parkovacie miesto za urbanistické obvody</div>
<div>Mapa 9</div> <div>(Sekcie A – J)</div> <div>Analýza plôch statickej dopravy vo vymedzených sektoroch</div>

KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ  
DOPRAVY MESTA TRNAVA

ZÁKLADNÉ ŠTATISTIKY

INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY -  
REGULÁCIA PARKOVANIA



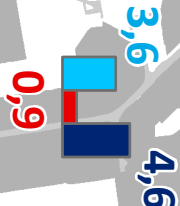
SEVER 9 223 3 555  
2 849 392

CMZ



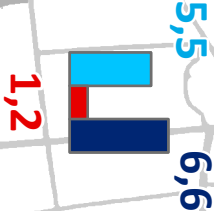
1 590 878  
847 89

VÝCHOD



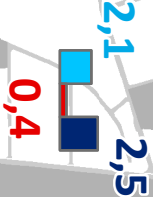
12 491 4 379  
4 329 863

ZÁPAD



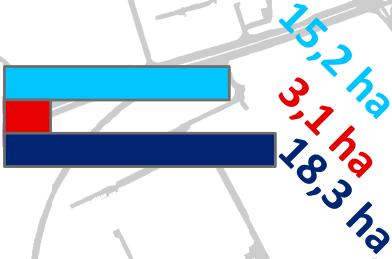
14 911 6 733  
5 672 1 074

JUH



7 396 2 752  
2 222 400

MESTO TRNAVA



PODKLADY MESTA TRNAVA Z ROKU 2012

VYMEDZENÉ SEKTORY - SPOLU:

45 611 POČET OBVYATEĽOV  
18 297 POČET BYTOV

PRIESKUM AUREX V ROKU 2016

15 919 POČET VŠETKÝCH PARKOVACÍCH MIEST  
2 818 POČET OSTATNÝCH ODSTAVNÝCH A PARKOVACÍCH STOJÍSK



VÝMERA a) ODSTAVNÝCH A PARKOVACÍCH STOJÍSK A GARÁŽÍ V ha  
VÝMERA b) OSTATNÝCH ODSTAVNÝCH A PARKOVACÍCH STOJÍSK V ha  
VÝMERA c) SPOLU (a + b)

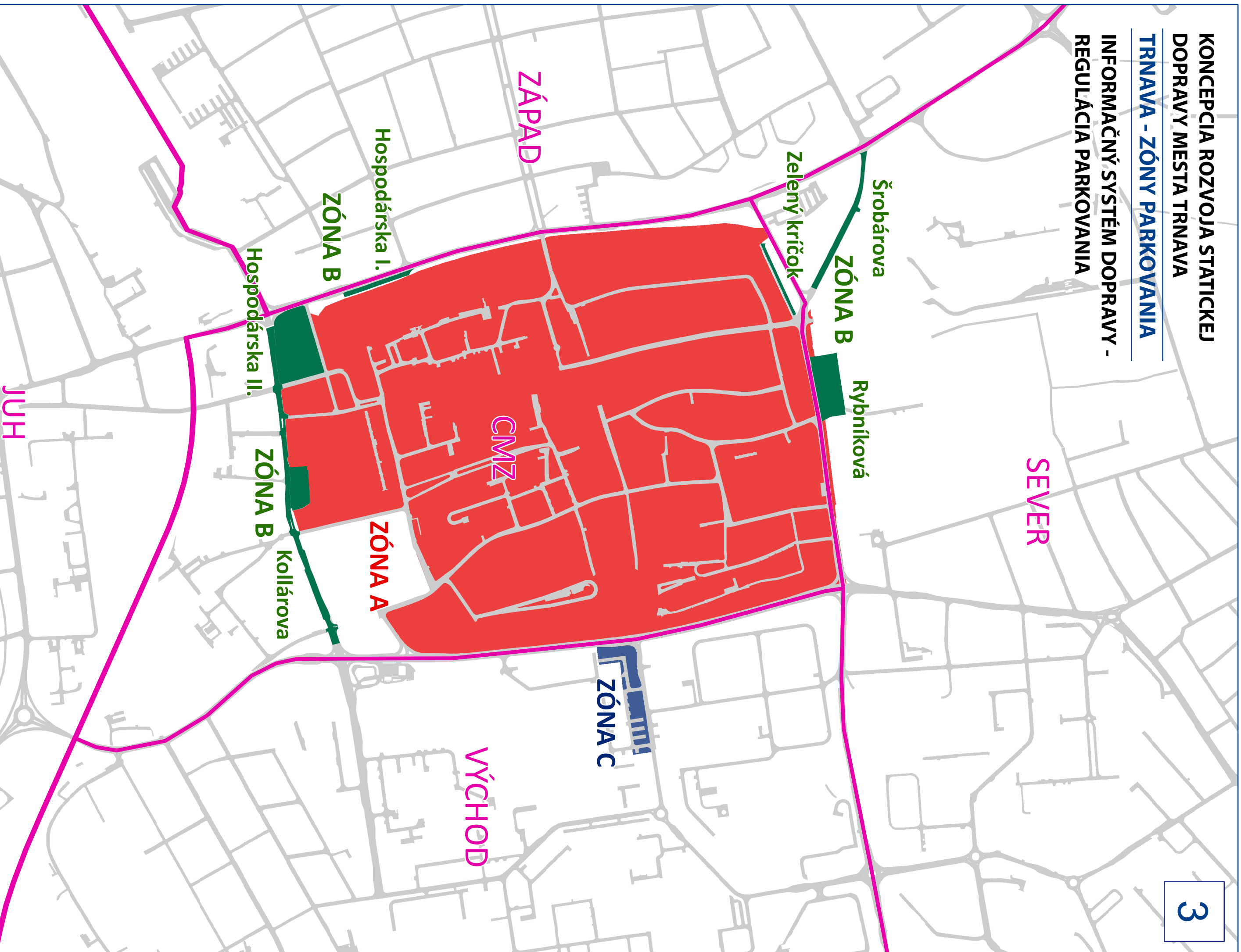


KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ  
DOPRAVY MESTA TRNAVA

**TRNAVA - ZÓNY PARKOVANIA**

INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY -  
REGULÁCIA PARKOVANIA

3



KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ  
DOPRAVY MESTA TRNAVA

SEKTORY - POČET OBYVATEĽOV A BYTOV

INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY -  
REGULÁCIA PARKOVANIA

SEVER

ZÁPAD

JUH

CMZ

VÝCHOD

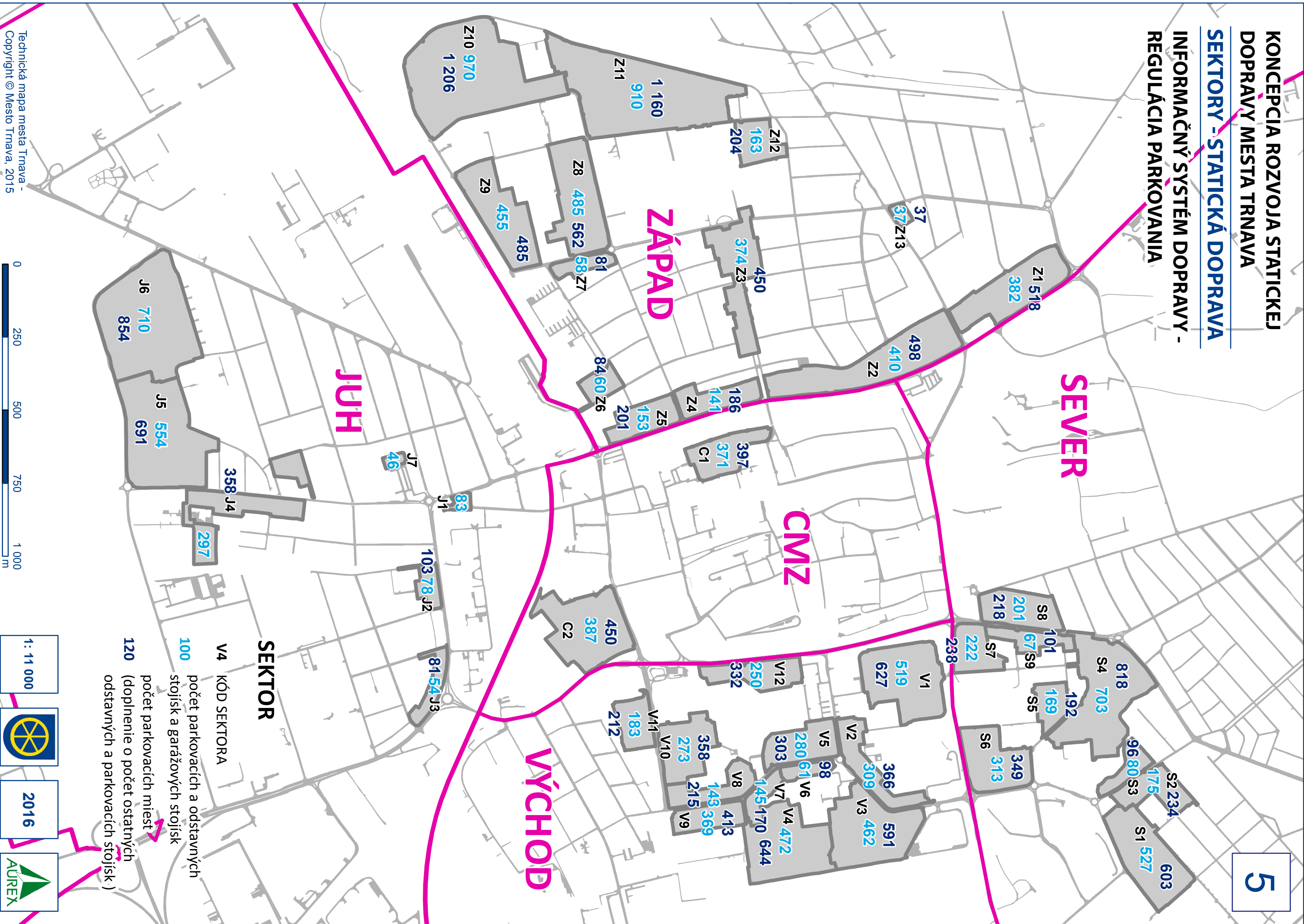
SEKTOR

V4 – KÓD SEKTORA

100 POČET OBYVATEĽOV V ROKU 2012

50 POČET BYTOV V ROKU 2012





SEKTORY - POČET OBYVATEĽOV  
NA PARKOVACIE MIESTO

INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY -  
REGULÁCIA PARKOVANIA

SEVER

ZÁPAD

CMZ

VÝCHOD

JUH

SEKTORY

POČET OBYVATEĽOV  
NA PARKOVACIE MIESTO



KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ  
DOPRAVY MESTA TRNAVA

SEKTORY - POČET BYTOV  
NA PARKOVACIE Miesto

INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY -  
REGULÁCIA PARKOVANIA

SEVER

ZÁPAD

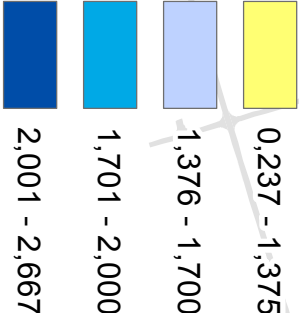
VÝCHOD

JUH

CMZ

SEKTORY

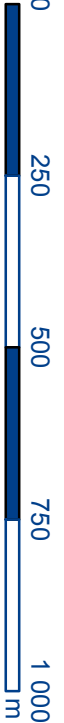
POČET BYTOV  
NA PARKOVACIE Miesto  
V ROKU 2012



1: 11 000

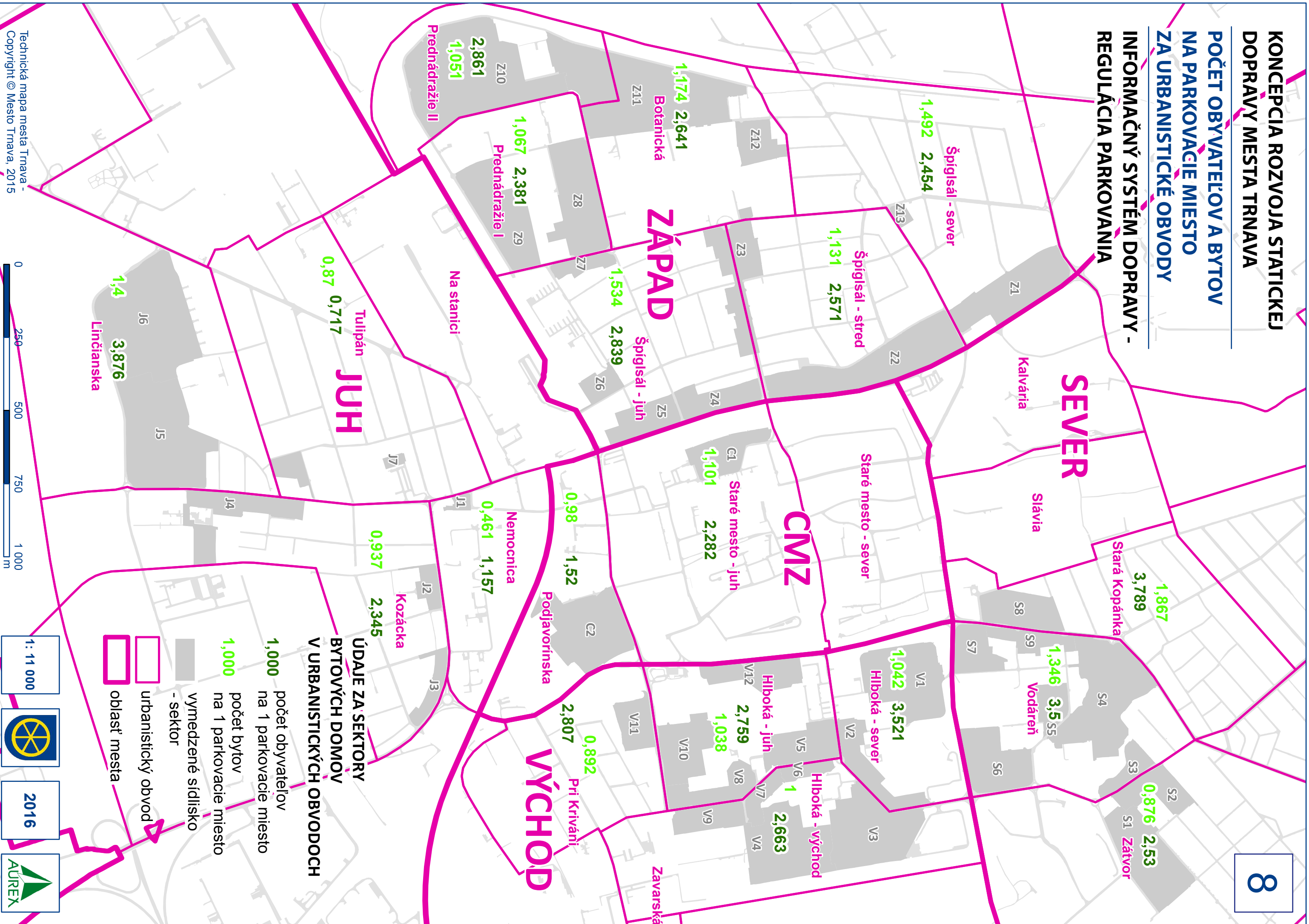


2016



# POČET OBYVATEĽOV A BYTOV NA PARKOVACIE MIESTO ZA URBANISTICKÉ OBVODY

# INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA



## KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

### ANALÝZA PLÔCH STATICKEJ DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

### INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA

#### LEGENDA:

- S1** hranica a označenie sektoru
- 100** počet odstavných a parkovacích stojísk v sektore
- 100** počet ostatných odstavných a parkovacích stojísk v sektore
- 100** počet stojísk v garážach v sektore
- 100** počet bytov
- 100** počet obyvateľov

- odstavné a parkovacie stojiská - kolmé
- odstavné a parkovacie stojiská - pozdĺžne
- odstavné a parkovacie stojiská - šikmé
- ostatné odstavné a parkovacie stojiská
- odstavné a parkovacie stojiská - s obmedzeným prístupom
- parkovacie stojiská pri zariadeniach OV
- odstavné a park. stojiská - vyhradené pre organizácie a FO
- odstavné a parkovacie stojiská - vyhradené pre ŽZP
- objekty garáží
- plochy parkovísk pri zariadeniach OV
- plochy plateného parkovania

#### Sumárne bilancie riešených sektorov:

- 11708** počet odstavných a parkovacích stojísk
- 2818** počet ostatných odstavných a parkovacích stojísk
- 1587** počet stojísk v garážach
- 9290** odstavné a parkovacie stojiská - kolmé
- 967** odstavné a parkovacie stojiská - pozdĺžne
- 1451** odstavné a parkovacie stojiská - šikmé
- 223** odstavné a parkovacie stojiská - s obmedzeným prístupom
- 111** odstavné a park. stojiská - vyhradené pre organizácie a FO
- 303** odstavné a parkovacie stojiská - vyhradené pre ŽZP
- 83** parkovacie stojiská pri zariadeniach OV



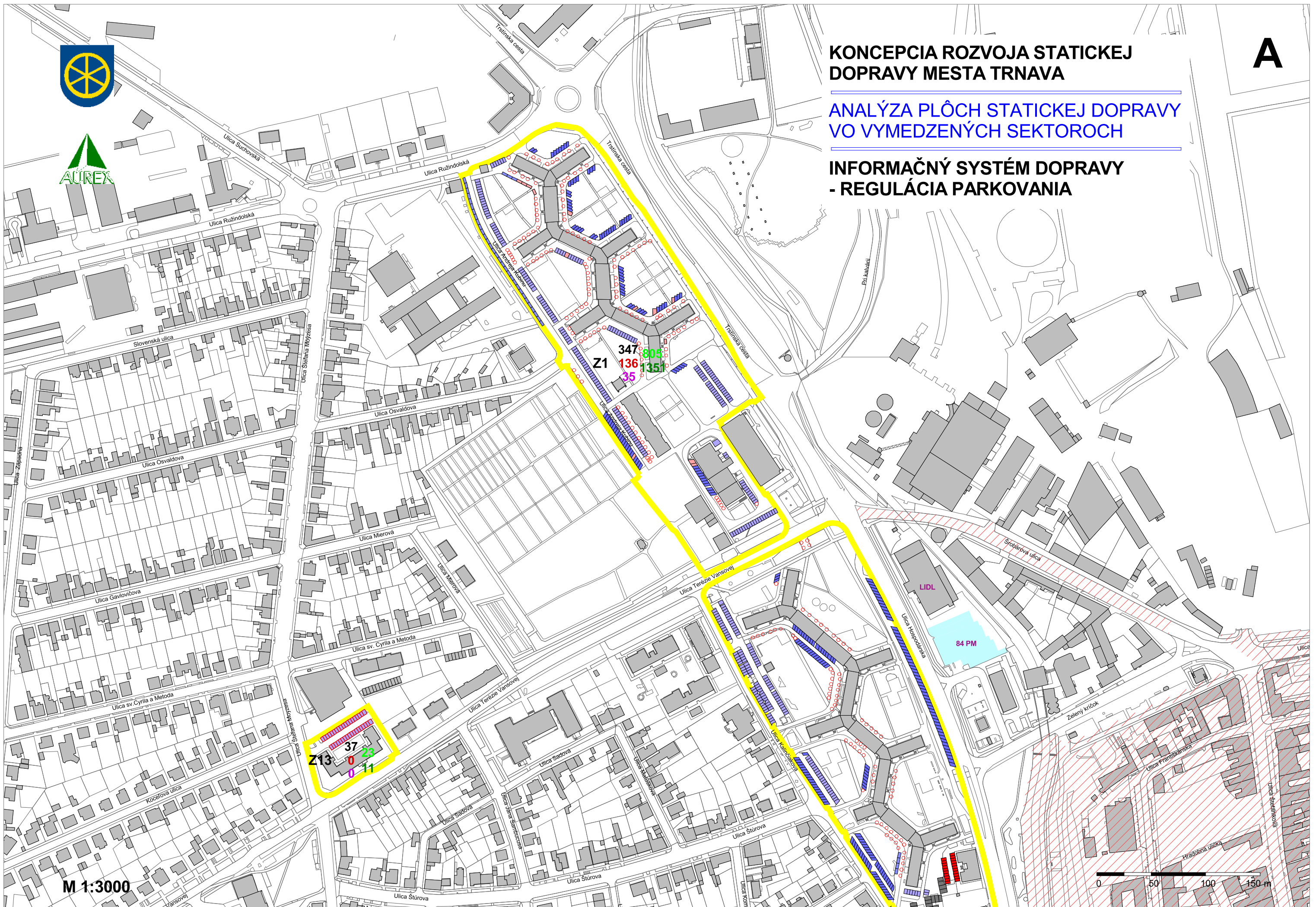


# KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

## ANALÝZA PLÔCH STATICKEJ DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

### INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA

A

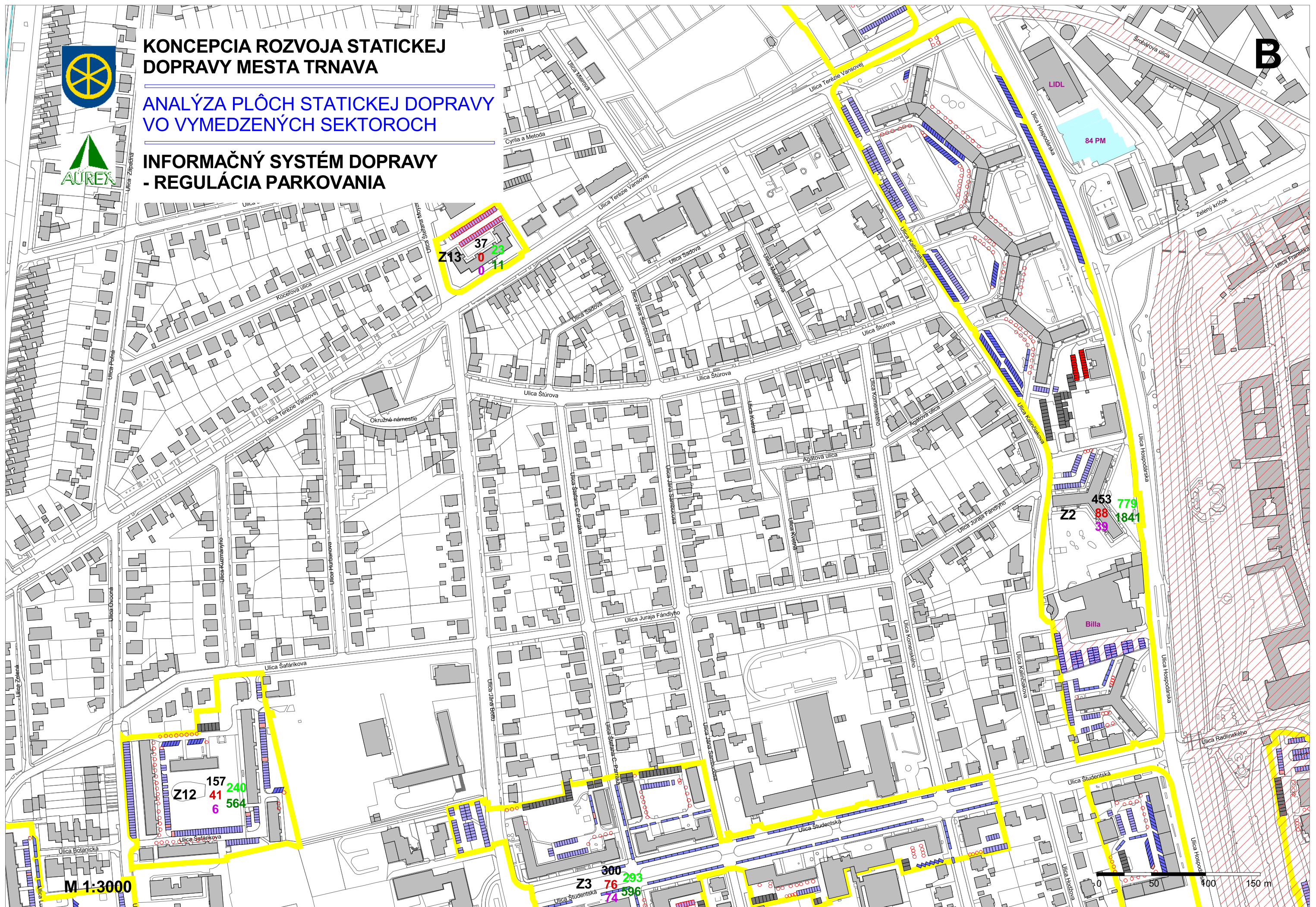


M 1:3000

0 50 100 150 m



# INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA





M 1:3000

Z12  
157  
41  
6  
240  
564

Z3  
300  
76  
74  
293  
596

Z11  
857  
250  
88  
1362  
3038

Z8  
417  
77  
68  
508  
1260

Z7

119  
233  
40  
23  
18

139 PM  
209 PM  
MAX

## KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

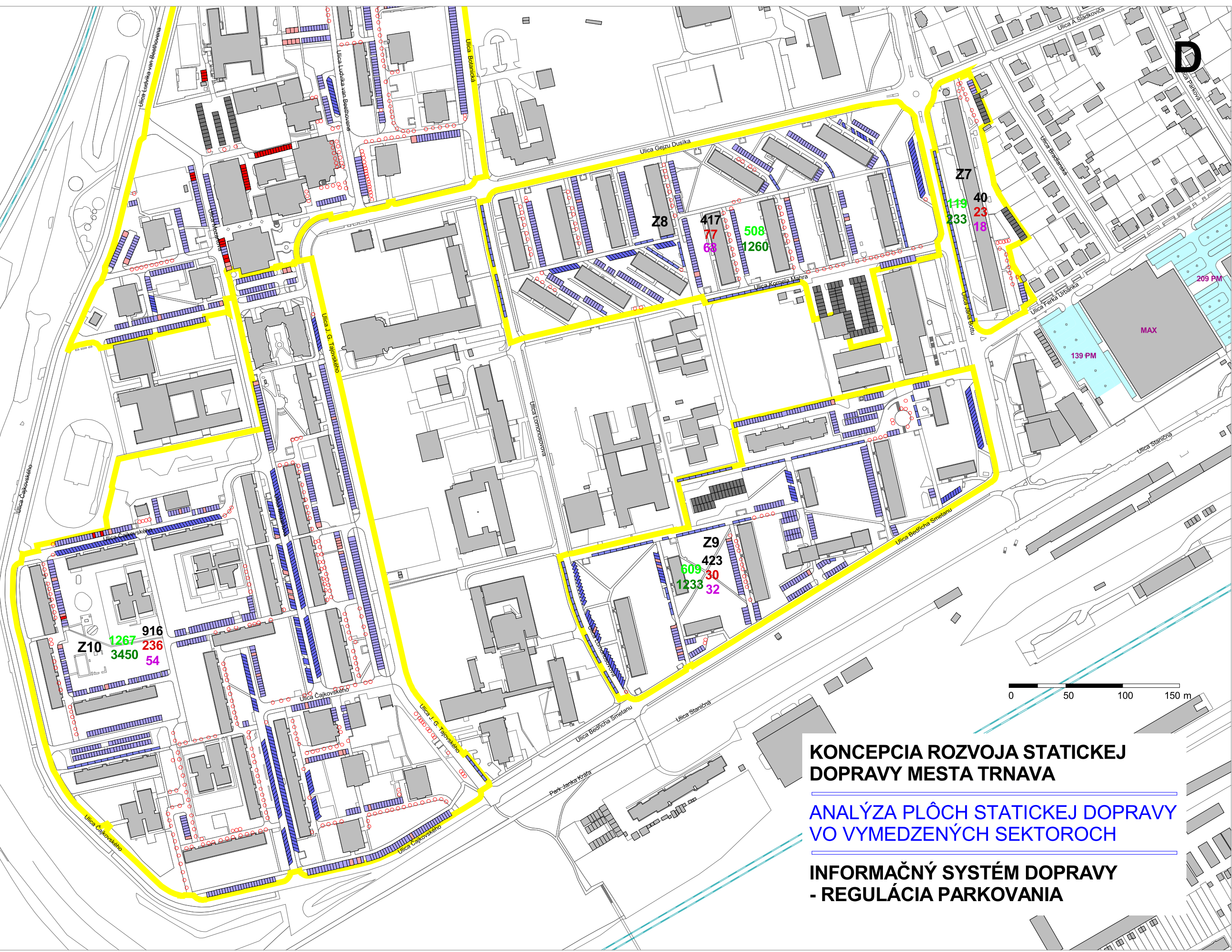
### ANALÝZA PLÔCH STATICKEJ DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

### INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA

0 50 100 150 m



D



# KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

## ANALÝZA PLÔCH STATICKEJ DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

### INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA

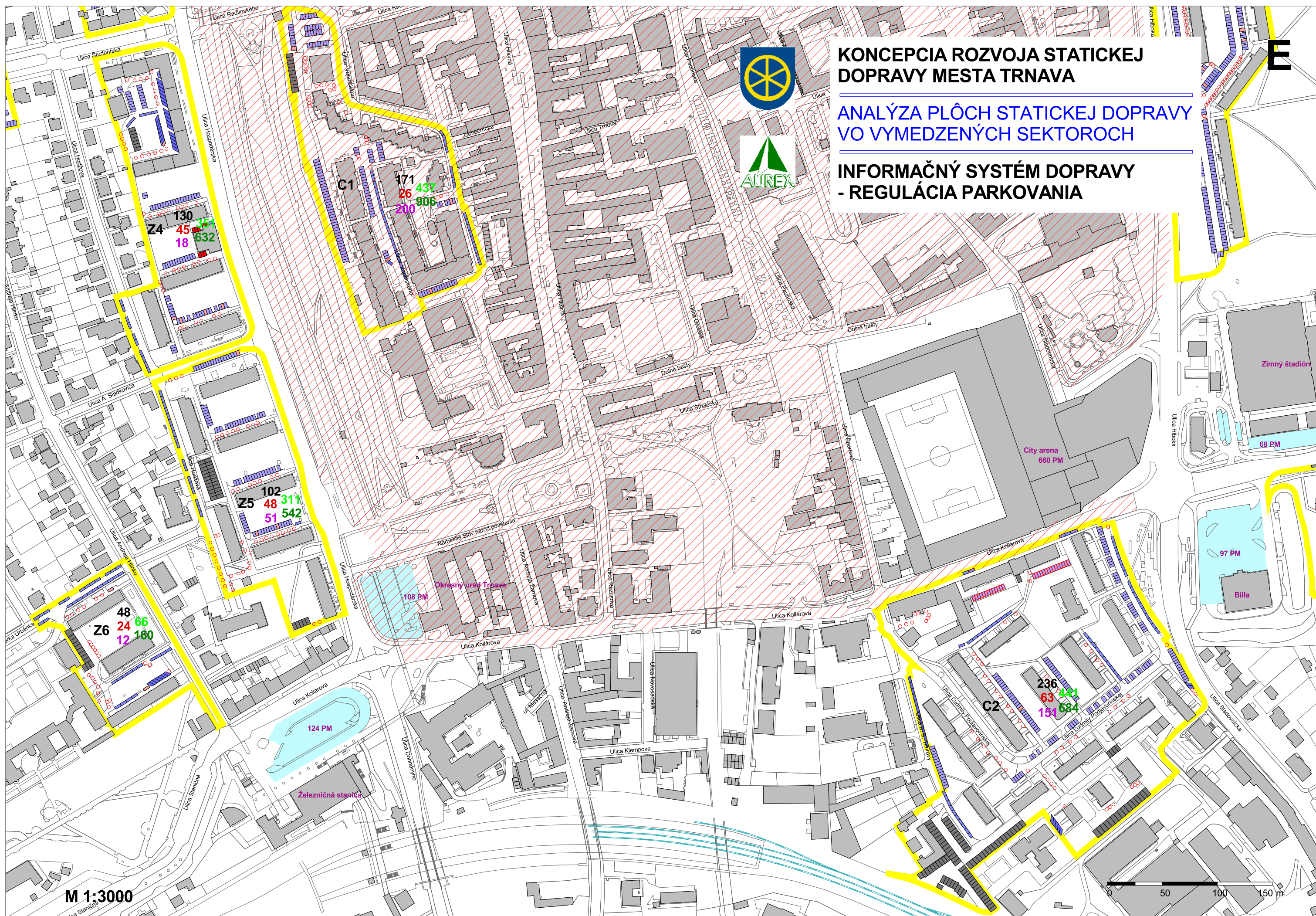
M 1:3000



# KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

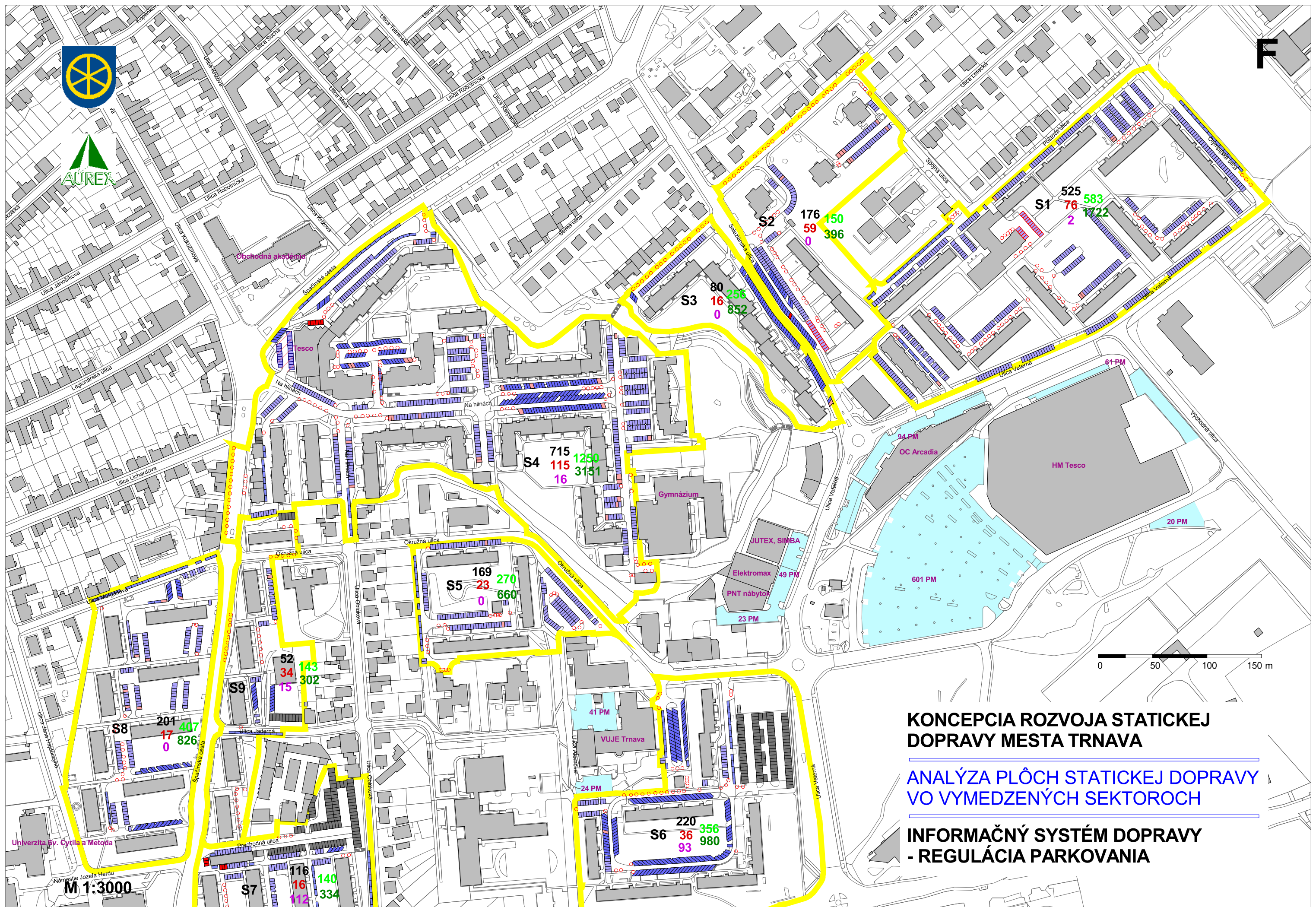
## ANALÝZA PLÔCH STATICKEJ DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

### INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA



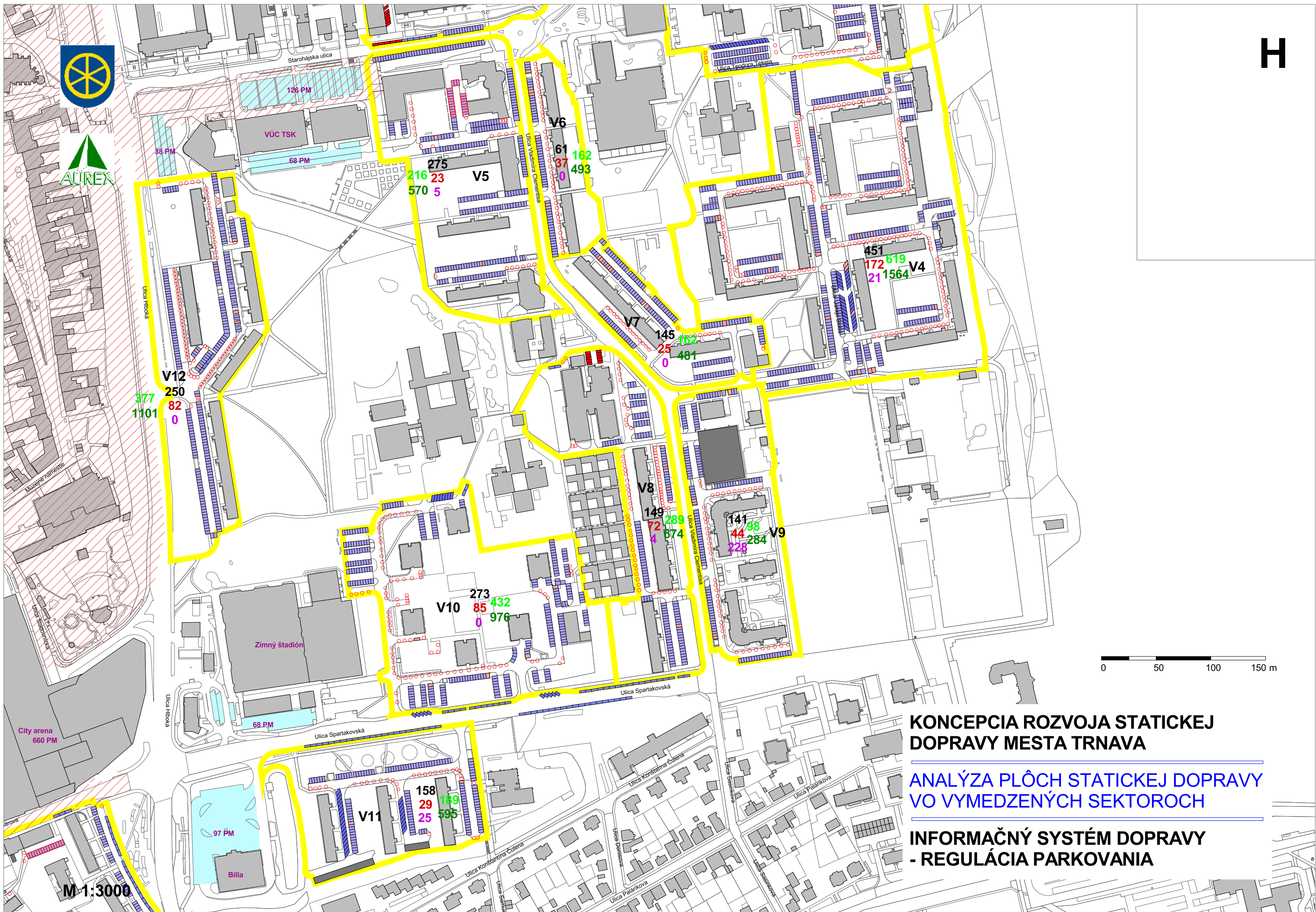
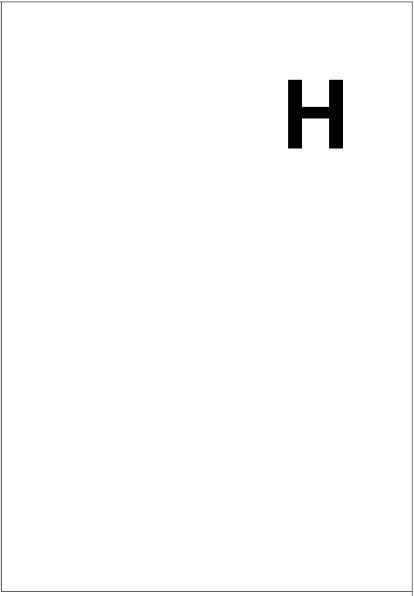
M 1:3000

0 50 100 150 m



## INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA







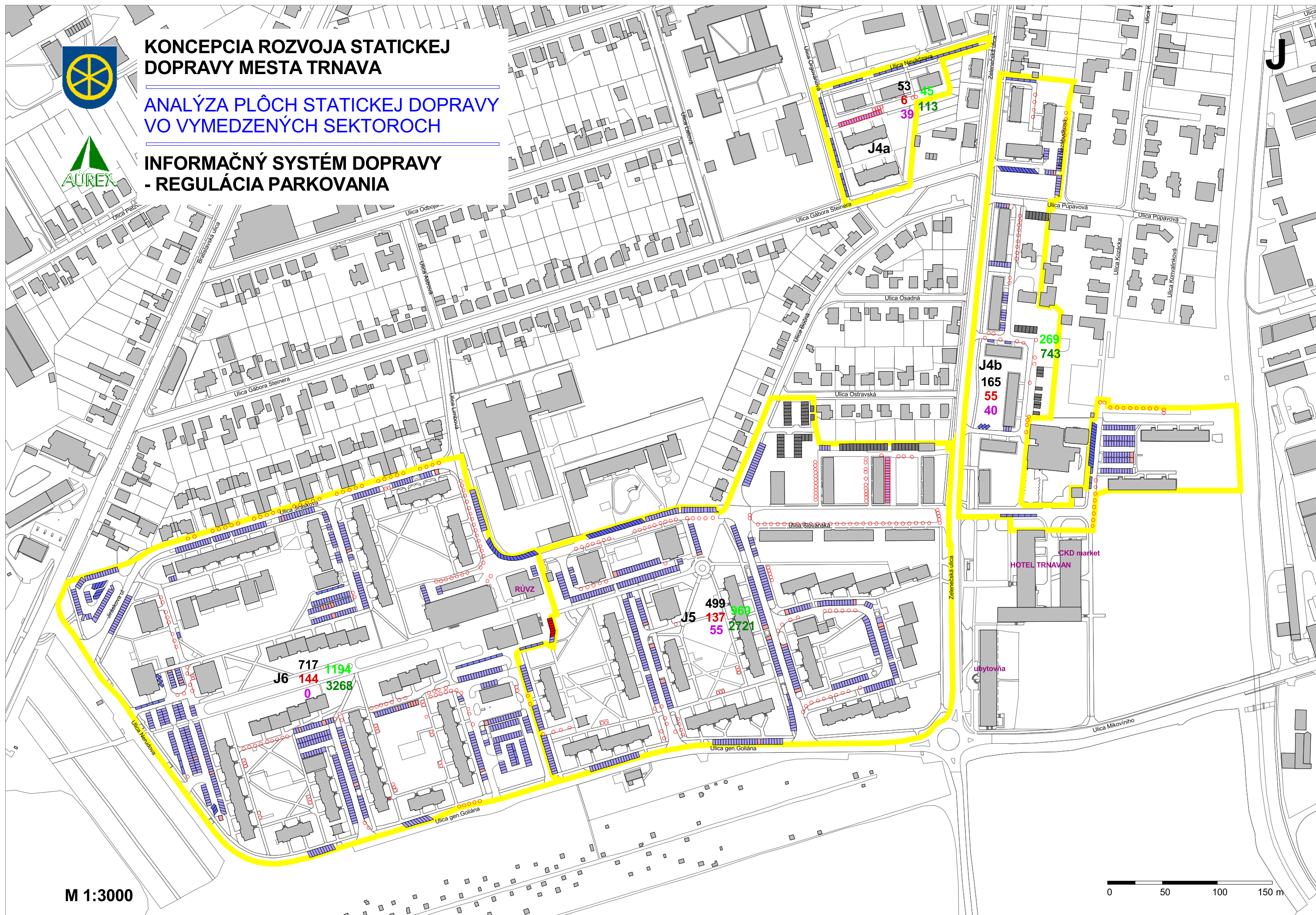


# KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

## ANALÝZA PLÔCH STATICKEJ DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH



### INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA



M 1:3000

0 50 100 150 m



### 1.3) DEFICIT Odstavných a parkovacích stojísk

Deficit odstavných a parkovacích stojísk vyjadruje nedostatok miest v statickej doprave v rámci sledovaných sídlisk, resp. vymedzených sektorov. Ich nedostatok možno metodicky vyjadriť tromi spôsobmi.

1.  $D_1$  - Deficit podľa evidencie vozidiel z dopravného inšpektorátu policajného zboru
2.  $D_2$  - Deficit podľa platnej STN NORMY 73 6110 - Projektovanie miestnych komunikácií
3.  $D_3$  - Deficit podľa vývoja stupňa automobilizácie

#### 1.3.1) DEFICIT PODĽA EVIDENCIE VOZIDIEL Z DOPRAVNÉHO INŠPEKTORÁTU POLICAJNÉHO ZBORU

Deficit podľa evidencie vozidiel z policajného zboru je stanovený ako rozdiel medzi celkovým počtom evidovaných vozidiel vo vymedzenom sektore (V) a počtom vymedzených parkovacích a odstavných stojísk zistených v analytickej časti tejto Koncepcie.

$$D_1 = N_s - P_V$$

- $D_1$  Deficit odstavných a parkovacích stojísk.  
 $N_s$  Aktuálny stav, resp. počet stojísk spĺňajúcich nároky platných právnych predpisov vo vymedzených sektoroch disponibilných na užívanie obyvateľmi.  
 $P_V$  Celkový počet vozidiel registrovaných podľa evidencie dopravného inšpektorátu policajného zboru na fyzické osoby.

11 721 odstavných a parkovacích

#### 1.3.2) DEFICIT PODĽA PLATNEJ STN NORMY 73 6110<sup>2</sup>

##### VÝPOČET POTREBY NOVÝCH STOJÍSK

Požadovaný počet parkovacích stojísk bol v rámci vymedzených sídliskových sektorov napočítaný v zmysle aktuálnej platnej STN normy 73 6110 o Projektovaní miestnych komunikácií, ktorá pre výpočet celkového počtu stojísk na území uvádza nasledujúci vzorec:

$$N = 1,1 \cdot O_o + 1,1 \cdot P_o \cdot k_{mp} \cdot k_d$$

- $N$  Celkový počet stojísk na území zaokrúhlené na celé číslo nahor.  
 $O_o$  Základný počet odstavných stojísk podľa Tabuľky 20 STN normy 73 6110/Z2 pre funkcie bývania v bytových domoch.  
 $P_o$  Základný počet parkovacích stojísk podľa Tabuľky 20 STN normy 73 6110/Z2 pre funkcie vybavenosti a služieb.  
 $k_{mp}$  Regulačný koeficient mestskej polohy, ktorý je osobitne stanovený pre každý sledovaný sektor v zmysle nasledujúcej kapitoly.  
1,1 Koeficient zahŕňajúci aj 10% rezervu stojísk pre krátkodobé parkovanie návštev verejne prístupných  
 $k_d$  Súčiniteľ vplyvu dĺžky prepravnej práce  
IAD: ostatná doprava  $\frac{35 : 65}{0,8}$   $\frac{40 : 60}{1,0}$   $\frac{45 : 55}{1,2}$   $\frac{55 : 45}{1,3}$   $\frac{60 : 40}{1,4}$   
súčiniteľ  $k_d$

<sup>2</sup> Aktuálne znenie platnej STN NORMY upravujú predpisy STN 73 6110 (august 2004), STN 73 6110-O1 (júl 2006), STN 73 6110-Z1 (november 2011), STN 73 6110-Z1-O1 (september 2014) a STN 73 6110-Z2 (február 2015).

Takýto deficit odstavných a parkovacích stojísk, resp. koľko stojísk vo vymedzených sídliskových sektoroch mesta Trnava chýba, je stanovený ako rozdiel medzi celkovým požadovaným počtom stojísk v zmysle uvedeného vzorca STN Normy a jestvujúcim počtom všetkých parkovacích miest zistených v analytickej časti tejto Koncepcie.

$$D_2 = N_m - N$$

- $D_2$  Deficit odstavných a parkovacích stojísk  
 $N_m$  Aktuálny stav, resp. počet všetkých parkovacích miest vo vymedzených sídliskových sektoroch.  
 $N$  Celkový STN normou požadovaný počet stojísk.

#### REGULAČNÝ KOEFICIENT MESTSKEJ POLOHY

Priestorové nároky statickej dopravy sa v meste neprejavujú rovnomerne. Vo väčšine slovenských miest je najvýraznejší dopyt do stojískach v blízkosti historického jadra. V Trnave sa to prejavuje vo vnútornom okruhu centrálnej mestskej zóny vymedzenej hradbami. Na tú je následne radiálne – okružným systémom dopravy naviazaná obalová krivka širšieho centra mesta, ktorá vytvára stredný okruh mesta. Špecifické postavenie v meste majú lokálne centrá. Obchodné zóny, športové areály, lokality vybavenostných centier či významné dopravné uzly tak prirodzene na seba viažu potreby statickej dopravy vo zvýšenej miere.

Nasledujúca tabuľka vyjadruje regulačný koeficient mestskej polohy, ktorý je stanovený v zmysle bodu 16.3.10 STN normy 73 6110/Z1. Celé územie mesta je z prevádzkovo – obslužného hľadiska týmto spôsobom prerozdelené pre potreby stanovenie deficitu parkovacích a odstavných stojísk.

#### FUNKČNO - PREVÁDZKOVÉ VÄZBY AKO IDENTIFIKÁCIA VÝZNAMNÝCH BODOV ZÁUJMU PRE STANOVENIE REGULAČNÉHO KOEFICIENTU MESTSKEJ POLOHY

Č.	Označenie územia	Regulačný koeficient mestskej polohy $k_{mp}$
1	Historické jadro pešej zóny	0,05
2	Centrálna mestská zóna (vnútorný okruh)	0,3
3	Širšie centrum (stredný okruh)	0,8
4	City Arena Trnava (Štadión Antona Malatinského)	0,6
5	Železničná a autobusová stanica	0,6
6	Fakultná nemocnica Trnava	0,6
7	Obchodné centrum MAX	0,6
8	Nákupné centrum Merkúr	0,6
9	Športová zóna Slávia	0,6
10	Obchodná zóna Veterná (Hypermarket Tesco, Akrádia)	0,6
11	Obchodná zóna Vladimíra Clementisa (Lidl, Kaufland, Nay)	0,6
12	Vybavenostná zóna Družba (VÚC TTSK, Poliklinika Družba)	0,6
13	Športovo - obchodná zóna Spartakovská (Mestský zimný štadión, Billa, MC Donald)	0,6
14	Edukačná zóna Jána Bottu (Univerzita STU, Športové Gymnázium)	0,6
15	Obchodná zóna Zelenečská (CKD Market, Hotel Trnavan)	0,6
16	Osobitne definované zóny bytových domov, resp. sídliská, resp. alebo parkovacie sektory v kontaktnej polohe s lokálnymi centrami koeficientu 0,6.	0,6
17	Osobitne definované zóny bytových domov, resp. sídliská, resp. alebo parkovacie sektory	0,7
18	Ostatné územie	1,0

Poznámka: Regulačný koeficient mestskej polohy je stanovený v zmysle bodu 16.3.10 STN normy 73 6110/Z1 osobitne pre každý sledovaný sektor tejto Koncepcie.



### 1.3.3) DEFICIT PODĽA VÝVOJA STUPŇA AUTOMOBILIZÁCIE

Pri medziročnom hodnotení vývoja má podľa Územného generelu dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030 (AUREX spol. s r.o.; 2015) stupeň automobilizácie neustále klesajúci tendenciu. Pri štatistickej extrapolácii vývoja automobilizácie v rokoch 2000 (stupeň automobilizácie 3,827) až roku 2013 (2,561) uvádza Územný generel dopravy TTSK pre návrhový rok 2020 hodnotu stupňa automobilizácie na úrovni 1,765. Inak povedané na jedno auto bude pripadať približne 1,8 obyvateľa. Celkový počet vozidiel v cestnej doprave však bude závisieť od rôznych celospoločenských zmien, medzi ktoré môžeme bezpochyby zaradiť aj etablovanie Koncepcie rozvoja statickej dopravy.

$$D_3 = N_s - P_o / V_{StA}$$

$D_3$	Deficit odstavných a parkovacích stojísk.
$N_s$	Aktuálny stav, resp. počet všetkých parkovacích miest vo vymedzených sektoroch.
$P_o$	Celkový počet obyvateľov vo vymedzenom sektore.
$V_{StA}$	Výhľadový stupeň automobilizácie na úrovni 1,5.

### 1.3.4) HODNOTENIE DEFICITU STOJÍSK

Podľa evidencie Dopravného inšpektorátu policajného zboru Trnave je v meste registrovaných celkovo 31 762 vozidiel, z čoho je 7 433 registrovaných na právnické osoby, 799 na fyzické osoby – podnikateľov a 23 530 na obyvateľov mesta Trnava. Vo vymedzených sektoroch tejto Koncepcie evidujeme 16 883 vozidiel. Na právnickú osobu je sumárne v sektoroch registrovaných 1 024 vozidiel, na fyzickú osobu – podnikateľa 344 a zvyšných 15 515 vozidiel v sektoroch je evidovaných na občanov. Deficit  $D_1$  je stanovený ako rozdiel medzi počtom vymedzených a označených stojísk v jednotlivých sektoroch využívaných pre parkovanie vozidiel obyvateľmi a počtom registrovaných vozidiel na fyzické osoby podľa evidencie dopravného inšpektorátu policajného zboru. Vzhľadom na neidentifikovateľné územie pôsobnosti neboli do výpočtu zohľadnené vozidlá evidované na právnické osoby. Pri celkovom počte 12 878 stojísk spĺňajúcich nároky platných právnych predpisov dostávame deficit  $D_1$  na úrovni 2 758 vozidiel.

Na základe terénnych prieskumov vykonaných v rámci analytickej časti tejto Koncepcie bolo identifikovaných celkovo 16 133 parkovacích miest. I keď nie všetky parkovacie miesta spĺňajú nároky platných právnych predpisov, na rozdiel od deficitu  $D_1$  bolo pre reálny obraz o potrebe rozvoja statickej dopravy v tomto prípade zohľadnených aj ostatných 2 818 miest. Vzhľadom na základné ukazovatele návrhu odstavných a parkovacích stojísk podľa dnes platnej STN Normy (STN 73 6110, STN 73 6110/O1, STN 73 6110/Z1, STN 73 6110/Z1/O1, STN 73 6110/Z2) sú súčasné nároky statickej dopravy podľa štruktúry bývania a vybavenosti územia na úrovni 28 695 stojísk. Celkový deficit  $D_2$  podľa platnej STN normy z tohto vzťahu predstavuje vo vymedzených sektoroch sumárne 12 582 vozidiel.

Pri zohľadnení trendu vývoja stupňa automobilizácie v Trnavskom kraji možno očakávať, že v roku 2020 sa stupeň automobilizácie bude pohybovať na úrovni približne 1,8. Vzhľadom na fenomén krajského mesta pri meste Trnava možno očakávať ešte vyšší podiel osobných automobilov, ako pri celokrajskom priemere, ktorý predznamenáva Územný generel dopravy Trnavského samosprávneho kraja. Stupeň automobilizácie možno preto v meste Trnava po roku 2020 očakávať až pri hodnotách blížiacich sa k 1,5 obyvateľa vymedzeného sektora pripadajúceho na jeden osobný automobil. Inak povedané, na trojčlennú rodinu možno očakávať dve autá. Vo vymedzených sektoroch evidujeme 45 611 obyvateľov, na ktorých je registrovaných 16 883 osobných vozidiel. Na základe aktuálneho počtu všetkých parkovacích miest vo vymedzených sektoroch a pri akceptovaní predpovedaného stupňa automobilizácie 1,5 predstavuje deficit  $D_3$  hodnotu 14 451 chýbajúcich stojísk.

Z uvedených hodnôt troch sledovaných deficitov nie je možné jednoznačne konštatovať, ktorý z deficitov možno pokladať za objektívny. Napríklad STN norma je premenlivá v čase. Podlieha aktualizácii a priestorovo nezohľadňuje lokálne špecifiká riešeného územia. Na druhej strane evidencia policajného zboru nereflektuje mieru atraktivity vybraných sektorov. A v treťom prípade vývoj stupňa automobilizácie sa dá interpolovať len matematicky s patričnou štatisticky odvoditeľnou smerodajnou odchýlkou.

Východiskom pre stanovenie potreby realizácie nových odstavných a parkovacích plôch v meste Trnava je evidencia pokrytia potrieb obyvateľov statickej dopravy. Pod pokrytím potrieb sa chápe zabezpečenie potrebnej kapacity v dochádzkovej vzdialenosti do 300 m, ktorý je možné saturovať nasledovne:

- Stanovenie limitného rozsahu statickej dopravy v obytných územiach, ako cieľový stav, ktorý mesto môže, resp. má za cieľ zabezpečiť pre obyvateľov. Odporúčaná cieľový stav (Deficit  $D_4$ ) v tomto ponímaní predstavuje jedno riadne vymedzené a označené odstavné stojisko na jeden byt, resp. pokrytie súčasného počtu odstavných miest, ak prevyšuje počet bytov.

$$D_4 = P_b - N_s$$

$N_s$	Aktuálny stav, resp. počet stojísk spĺňajúcich nároky platných právnych predpisov vo vymedzených sektoroch
$P_b$	Celkový počet bytov vo vymedzených sektoroch podľa priestorových informácií z informačného systému mesta.

Pre dosiahnutie uvedeného cieľa podľa premisy jedno riadne vymedzené stojisko na jeden byt odporúčame:

- Využitie zástupnosti odstavných a parkovacích stojísk obytných súborov a príslušných zariadení občianskej vybavenosti v pešej dochádzkovej vzdialenosti.
- Návrh parkovacích miest na teréne s využitím existujúcich komunikácií, pričom je nevyhnutné osobitne zhodnotiť ich vplyv na kvalitu obytného prostredia.
- Návrh parkovacích domov nad terénom. V tomto prípade je potrebné zhodnotiť ich vzťah ku existujúcim bytovým domom a dopad na charakter obytného prostredia. Optimálne situovanie je v pešej dostupnosti, v obmedzenej miere priamo v obytnom území.
- Návrh garáží pod terénom alebo čiastočne zapustených. Strechy garáží je možné dotvárať vegetačnou úpravou zelene s prípadnou možnosťou dotvárania do podoby multifunkčných ihrísk.

Nasledujúca tabuľka sumarizuje sledované deficity odstavných a parkovacích stojísk. Metodicky tak vyjadruje nedostatok v rámci sledovaných sídlisk, resp. vo vymedzených sektoroch z rôznych možných pohľadov.

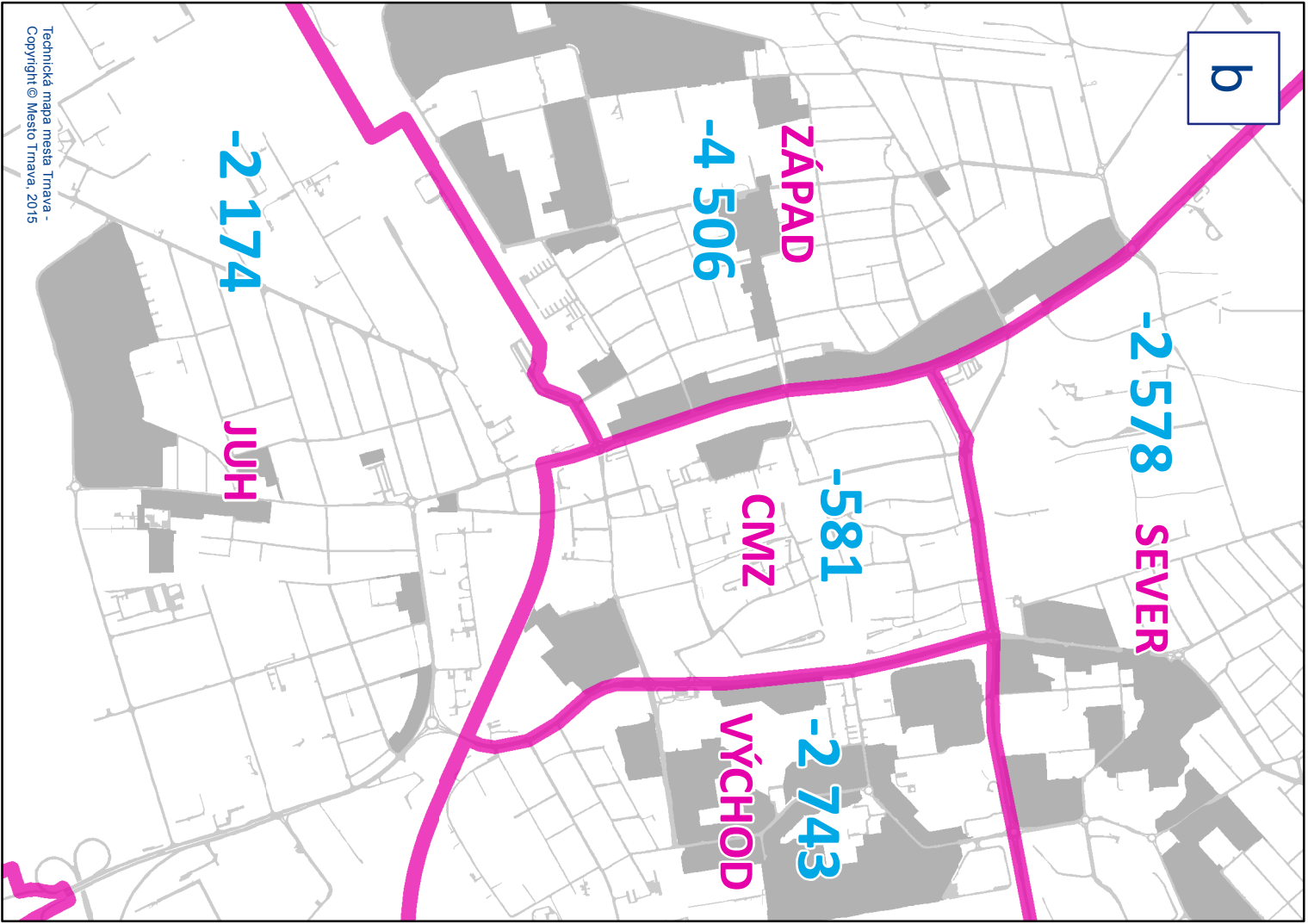


## SUMARIZÁCIA HODNOTENIA DEFICITU STOJÍSK VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

Sektor	Deficit podľa evidencie vozidiel z dopravného inšpektorátu [D <sub>1</sub> ]	Deficit podľa platnej STN normy 73 6110 [D <sub>2</sub> ]	Deficit podľa vývoja stupňa automobilizácie [D <sub>3</sub> ]	Deficit podľa premisy jedno riadne vymedzené stojisko na jeden byt [D <sub>4</sub> ]
C1	-38	-303	-335	-66
C2	156	-278	-6	-54
J1	77	43	20	42
J2	-7	-54	-62	-52
J3	-14	-30	-31	-10
J4	27	-106	-213	-17
J5	-389	-884	-1 123	-415
J6	-354	-1 136	-1 347	-484
J7	32	-8	24	6
S1	-76	-397	-545	-56
S2	50	8	-29	25
S3	-225	-318	-472	-176
S4	-455	-1 031	-1 255	-547
S5	-36	-204	-248	-101
S6	-31	-230	-304	-43
S7	108	13	21	82
S8	-38	-291	-333	-206
S9	-29	-128	-100	-76
V1	-247	-522	-735	-208
V2	-165	-132	-585	1
V3	-332	-583	-914	-338
V4	-102	-303	-399	-147
V5	61	-214	-77	64
V6	-127	-169	-231	-101
V7	-26	-97	-151	-17
V8	-78	-297	-224	-146
V9	257	263	224	271
V10	-41	-236	-293	-159
V11	-38	-117	-185	-6
V12	-183	-336	-402	-127
Z1	-90	-563	-383	-423
Z2	-93	-663	-647	-369
Z3	180	-55	53	81
Z4	-45	-332	-228	-210
Z5	-9	-286	-160	-158
Z6	15	0	-23	-6
Z7	-16	-103	-74	-61
Z8	37	-235	-278	-23
Z9	40	-344	-337	-154
Z10	-260	-848	-1 094	-297
Z11	-254	-883	-830	-452
Z12	-26	-186	-172	-77
Z13	26	-9	30	14
<b>SPOLU</b>	<b>-2 758</b>	<b>-12 582</b>	<b>-14 451</b>	<b>-5 196</b>

**Mapa 10**  
(Sekcie A – C)  
Deficity odstavných a parkovacích stojísk za oblasti

**Mapa 11**  
Deficit odstavných a parkovacích stojísk podľa premisy jedno riadne  
vymedzené stojisko na jeden byt za sektory



## KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

### DEFICITY ODSTAVNÝCH A PARKOVACÍCH STOJÍSK ZA OBLASTI

#### INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA

##### a - Deficit podľa evidencie vozidiel z dopravného inšpektorátu

- rozdiel medzi celkovým počtom evidovaných vozidiel vo vymedzenom sektore a počtom riadne označených parkovacích a odstavných stojísk zistených v sektoroch v analytickej časti tejto Konceptie.  
Údaj za mesto Trnava: - 2879.

##### b - Deficit podľa platnej STN NORMY 73 6110 - Projektovanie miestnych komunikácií

- rozdiel medzi celkovým požadovaným počtom stojísk v zmysle STN v sektoroch a jestvujúcim počtom všetkých odstavných a parkovacích stojísk zistených analýzou územia sektorov.

Údaj za mesto Trnava: -12 739.

##### c - Deficit vo vzťahu k odporúčanému cieľu zabezpečiť 1 stojisko na 1 byt

- rozdiel medzi počtom bytov a počtom parkovacích a odstavných stojísk v sektoroch (vrátane ostatných parkovacích a odstavných stojísk) zistených analýzou územia sektorov. Údaj za mesto Trnava: - 2535.

KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ  
DOPRAVY MESTA TRNAVA  
DEFICIT PODLA PREMISY  
JEDNO RIADNE VYMEDZENÉ  
STOJISKO NA JEDEN BYT  
INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY -  
REGULÁCIA PARKOVANIA

