



## 2) NÁVRH NOVÝCH PLÔCH STATICKEJ DOPRAVY

Budúcnosť rozvoja statickej dopravy sa ukrýva v rozšírení zonácie parkovania na väčšie územia mesta, ako aj v realizácii nových parkovacích a odstavných stojísk vo veľkokapacitných garážach alebo parkovacích domoch. S riešením parkovania v obytných častiach s bytovými domami je však spojených veľa problémov. Súčasnosť je charakteristická nedostatkom riadne označených odstavných a parkovacích stojísk a s tým spojeným živelným parkovaním na chodníkoch, vo vnútro blokoch alebo na zeleni. Týka sa to najmä vymedzených sektorov. Situáciu je možné riešiť najmä:

- Vybudovaním nových parkovacích a odstavných stojísk na úrovni terénu, avšak častokrát na úkor zelene.
- Realizáciou podzemných garáží alebo hromadných parkovacích domov, ktorých realizácia sa však javí ako priestorovo, časovo i finančne náročná.
- Parkovacie kapacity zlepšiť zvýhodňovaním rezidentov mesta, čo na jednej strane motivuje ľudí usídlieť sa v meste a zároveň generovať finančné komunálne príjmy v podobe podielových daní, avšak na strane druhej do istej miery obmedzuje ľudí bez trvalého pobytu v Trnave.
- Etablovaním plateného parkovania pre návštevníkov za účelom získania zdrojov pre realizáciu nových stojísk v zmysle navrhovanej koncepcie.

Rozvoj statickej dopravy nie je možné riešiť bezkonfliktne. Bezpochyby je však viac ako potrebné racionálne hľadať celomestský konsenzus. Zmiernenie nepriaznivých dosahov parkovacích nárokov je v súčasnej dobe možné začať realizáciou opatrení stanovených cieľmi mestskej parkovacej politiky a to diferencovane v jednotlivých častiach mesta. To sú však opatrenia prevažne organizačného a regulačného rázu, ktoré majú zabezpečiť zlepšenie súčasných potrieb dopravnej obsluhy na súčasných priestoroch. Treba zvlášť zdôrazniť, že v rámci opatrení mestskej parkovacej politiky je nevyhnutné stanoviť aj postupy riešenia úloh, ktoré vyplývajú z vývoja situácie a s ním súvisiacich potrieb zabezpečenia parkovania a garážovania.

Dopravné problémy sa tu vytvorili kolektívne, resp. ako viacgeneračný dôsledok súčasného priestorového usporiadania. Obdobne ako aj v ostatných mestách SR sú aj v Trnave možnosti extenzívneho priestorového rozvoja statickej dopravy veľmi obmedzené. Trnava je kompaktné mesto, ktoré je charakteristické relatívne vysokou hustotou osídlenia na pomerne malej ploche a s rôznorodým využitím. A práve kumulácia funkcií, obyvateľov, aktivít, cieľov, procesov a príležitostí robí toto mesto mestom. Trnava je typická svojou kompaktnosťou a homogénnosťou zástavby, čo však aj generuje pomerne krátke migračné trasy. Obyvatelia sa častejšie zaobídu bez používania osobných automobilov. Skoro všetky obytné zóny sú umiestnené v zvládnuteľných dochádzkových vzdialenostiach pešo alebo na bicykli k centru mesta a hlavným pracoviskovým, obchodno – vybavenostným a multimodálnym cieľom.

Mesto Trnava bolo budované v priebehu mnohých storočí. V rámci priestorových možností je zrejmé, že nemôže byť spôsobilé zniesť súčasný nápor automobilovej dopravy bez realizácie koordinovaného rozvoja a konkrétnych záruk zabezpečenia mobility v ňom. Je však potrebné si uvedomiť, že statická doprava sa vo väčšine prípadov odohráva vo verejnom priestore, ktorý je bezpochyby nositeľom aj iných hodnôt, akým je parkovanie vozidiel. Verejný priestor slúži všetkým. Z tejto premisy je tak zrejmé, že za využitie verejného priestoru je oprávnené žiadať kompenzáciu.

Budúcnosť riešenia dopravných problémov v Trnave vidí táto Koncepcia v udržateľnej mobilitate, ktorá bude založená na efektívne fungujúcej hromadnej doprave s výraznou podporou pešej a cyklistickej dopravy, s cieľom odbremenenia historického centra mesta od parkujúcich áut.

Statickú dopravu nie je možné riešiť extenzívnymi spôsobmi, pretože všetky plošné rezervy, ktoré mohli byť venované parkovaniu sú už skoro vyčerpané a preto je potrebné vstúpiť do parkovania a odstavovania motorových vozidiel s kontrolnými a usmerňovacími mechanizmami inovatívneho charakteru.

### 2.1) DETERMINANTY ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

#### 2.1.1) GENERÁLNY DOPRAVNÝ PLÁN MESTA TRNAVA

Generálny dopravný plán mesta Trnava bol spracovaný (DOPRAVOPROJEKT, a.s.; HBH Projekt, spol. s r.o.; PROJSIG, spol. s r.o.; 12/2008) pre účely riešenia špecifických územno-technických a dopravných problémov mesta a tiež aby bola navrhnutá koncepcia riešenia optimálneho fungovania dopravného systému mesta. Stanovené bolo i podrobnejšie dopravné riešenie celomestskej územnoplánovacej dokumentácie ako podklad pre aktualizáciu dopravnej časti ÚPN mesta Trnava a overenie či zdokumentovanie územno-technických súvislostí a dopadov na priestorové usporiadanie a funkčné využitie územia. Hoci doposiaľ neboli realizované všetky opatrenia, Generálny dopravný plán a Územný plán mesta vytvorili kvalitný koncepčný materiál rozvoja dopravy celého mesta..

Hlavnými cieľmi riešenia GDP bolo na podklade zhodnotenia územno-technických a dopravných údajov stanoviť predpoklady riešenia dopravných systémov a optimálneho fungovania jednotlivých dopravných systémov:

- Stanoviť koncepciu riešenia jednotlivých dopravných systémov mesta
- Stanoviť zásady ich realizácie
- Stanoviť zásady a podmienky vecnej a časovej koordinácie výstavby v území.

Analýza súčasných dopravných vzťahov bola spracovaná na základe výsledkov vykonaných prieskumov v Trnave, ktoré boli hlavným podkladom pre následné etapy prác na Generálnom dopravnom pláne. Východiskovými vstupmi pre tvorbu Generelu bola pritom podrobná analýza súčasného stavu.

Generálny dopravný plán mesta ako územnoplánovací podklad spodrobnil Územný plán mesta v aktuálnom znení v problematike dynamickej dopravy.

#### 2.1.2) DOPRAVNO - INŽINIERSKE VSTUPY

Z Generálneho dopravného plánu mesta Trnava boli zohľadnené aj pri spracovaní Koncepcie patria najmä nasledujúce údaje

- V Trnave bolo evidovaných 23 177 áut.
  - 4 895 domácností je bez osobného auta
  - 12 741 domácností vlastní jeden osobný automobil
  - 3 845 dva osobné automobily
  - 782 domácnosti tri osobné automobily
  - 89 domácností viac ako tri osobné automobily
  - V Trnave vlastní aspoň jedno osobné auto 78,1% domácností.
  - V priemere pripadá 1.04 auta na domácnosť.
- Každé z trnavských áut najazdí v priemere 11 318 km ročne.



- Viac ako 2/3 z osobných automobilov parkuje na ulici alebo verejných parkoviskách. Inak povedané, na uliciach a verejných parkoviskách je každú noc cca 1 5600 áut.
- Medzi najčastejší spôsob odstavenia auta v blízkosti svojho domova v Trnave patria:
  - 3 476 vo vlastnej individuálnej garáži
  - 454 vo vlastnej hromadnej garáži
  - 262 vo verejnej garáži
  - 5 048 na verejnom parkovisku
  - 6 725 na ulici
  - 1 467 mimo ulice (dvor, iná plocha)
  - 52 inde
- Celkovo bolo prieskumom zistené vlastníctvo skoro 40 000 bicyklov, čo predstavuje 1,78 bicykla na domácnosť.
  - Viac ako 4/5 domácností má v Trnave aspoň jeden bicykel.
- Stupeň motorizácie predstavoval 350 motorových vozidiel / 1 000 obyvateľov, t.j. 2,86.
- Stupeň automobilizácie predstavoval 322 osobných automobilov / 1 000 obyvateľov, t.j. 3,11.
- Deľba prepravnej práce medzi mestskou autobusovou dopravou a individuálnou automobilovou dopravou predstavuje MAD : IAD = 25 : 75. Uvedená deľba poukazuje na nízke využívanie verejnej dopravy. Naopak výrazný je podiel pešej dopravy. Ktorý
- dosahuje takmer 45%.

Generálny dopravný plán mesta Trnava je rozsiahlym koncepčným materiálom, ktorý okrem uvedených údajov vyhodnotil aj deľbu prepravnej práce v závislosti od použitých dopravných prostriedkov, ako aj jej prerozdelenie podľa začiatku, účelu, cieľa a trvania cesty alebo podľa jednotlivých časových horizontov počas dňa.

### 2.1.3) VÝCHODISKÁ PRE RIEŠENIE

#### IDENTIFIKÁCIA PROBLÉMOV RIEŠENIA

1. Dopyt po nových parkovacích miestach nie je možné do nekonečna riešiť rozširovaním ponuky o nové plochy parkovísk.
2. V obytných celkoch je nedostatok disponibilných plôch pre výstavbu nových parkovísk.
3. Na parkovanie sa využívajú plochy, ktoré boli určené na iné využitie, ako napr. chodníky, zeleň, spevnené verejné plochy a pod.
4. V rozhodovaní ako ísť za nejakým cieľom zatiaľ víťazí osobný automobil pred MHD, pešou dopravou a cyklistickou dopravou.

#### ZABEZPEČENIE KVALITY OBYTNÉHO PROSTREDIA

1. Stanovenie pravidiel horizontálnej a vertikálnej segregácie dopravy v obytných územiach.
2. Vymedzenie rezervných plôch pre riešenie akútneho nedostatku kapacít statickej dopravy.
3. Ochrana prostredia vnútroblokov.
4. Podpora iného využitia poloverejného prostredia (rekreácia, šport, prostredie pre sociálne kontakty,...) obytných súborov ako pre funkciu statickej dopravy.
5. Ochrana prostredia pred dopadmi dynamickej dopravy - zvýšená hlučnosť a prašnosť v prostredí degradácia plôch zelene.
6. Ochrana obytného prostredia v príslušných územiach so zástavbou rodinných domov - potreba regulácie parkovania v dochádzkovej vzdialenosti 300 m od sídlisk.

#### OCHRANA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

1. Ochrana pred hlukom, prachom a exhalátmi - zníženie intenzity dynamickej dopravy.
2. Ochrana a skvalitnenie mikroklimatických podmienok.
3. Ochrana plôch kvalitnej zelene v obytnom prostredí, zabezpečenie sadovníckych úprav na dotvorenie obytného prostredia.
4. Kultivácia existujúcich plôch statickej dopravy (parkové úpravy, zmena povrchu, atď.).
5. Pokrytie deficitu plôch statickej dopravy využiť i pre kultiváciu existujúcich plôch statickej dopravy.

#### VYTVORENIE PREDPOKLADOV PRE TRVALO UDRŽATEĽNÝ ROZVOJ

1. Stanovenie limitného rozsahu statickej dopravy v obytných územiach, ako cieľový stav, ktorý chce mesto poskytnúť obyvateľom. Odporúčené 1 odstavné stojisko na 1 byt, resp. pokrytie súčasného počtu odstavných miest ak prevyšuje počet bytov.
2. Stanovenie limitného rozsahu dynamickej dopravy z pohľadu priepustnosti križovatiek a šírkových parametrov komunikácií v následných stupňoch projektovej dokumentácie.
3. Vytvorenie predpokladov pre zvrátenie trendu nárastu automobilizácie a tým stabilizovanie nárokov na statickú i dynamickú dopravu - podpora verejnej dopravy, cyklotrás, pešej dopravy.
4. Zníženie nárokov na "uličné garážovanie" vozidiel podporou taxi služby, prenájomom vozidiel a pod..

#### ZABEZPEČENIE AKTUÁLNYCH POTRIEB OBYVATEĽOV

1. Zabezpečenie možnosti odstavenia existujúcich áut v širšom území.
2. Umožnenie príchodu návštevníkov do územia.
3. Vytvorenie záchytných parkovísk na hlavných dopravných vstupoch mesta s prevádzkovým previazaním na verejný systém hromadnej dopravy.
4. Zabezpečenie potrebnej kapacity odstavných stojísk do stabilizácie nárokov obyvateľov, resp. poklesu automobilizácie.



## 2.2) RIEŠENIE NOVÝCH PLÔCH STATICKEJ DOPRAVY

### 2.2.1) SYSTÉM ZÁCHYTNÝCH PARKOVÍSK

Pre zníženie nárokov na statickú ale i dynamickú dopravu v centre mesta uvažuje riešenie s vytvorením záchytných parkovísk na hlavných vjazdoch v smere od diaľnice D1, v smere od Piešťan, Senice a Voderád, ktoré by umožnili odstavenie osobných áut a prestup návštevníkov na mestskú hromadnú dopravu.

#### ZÁCHYTNÉ PARKOVISKO VÝCHOD

V smere od diaľnice D1 je záchytné parkovisko navrhované v blízkosti cintorína, v priestore medzi Nitrianskou a Jasnou ulicou. Výhodou tejto polohy je možnosť jeho viacúčelového využitia tak pre odstavenie vozidiel návštevníkov mesta, vytvorenie kapacity parkovacích miest pre blízky areál cintorína, vytvorenie možnosti pre odstavenie vozidiel vo večerných hodinách pre obyvateľov blízkych sídlisk na Tamaškovičovej ulici (sektor J2, J3). Návrh ráta na záchytnom parkovisku s vytvorením cca 130 miest.

#### ZÁCHYTNÉ PARKOVISKO SEVER

V smere od Piešťan je záchytné parkovisko navrhované v blízkosti križovania Piešťanskej a Východnej ulice. Rovnako i pri tomto záchytnom parkovisku je okrem jeho základnej funkcie využitia pre odstavenie vozidiel návštevníkov mesta i zámer využiť ho na odstavenie vozidiel obyvateľov, najmä severnej časti mesta, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky a preto nie je dôvod, aby boli odstavené priamo v obytnom území. Na záchytnom parkovisku je navrhované vytvoriť cca 350 stojísk.

#### ZÁCHYTNÉ PARKOVISKO ZÁPAD

Pre návštevníkov prichádzajúcich v smere od Malých Karpát a Senice je navrhnuté vybudovať záchytné parkovisko v priestore medzi Suchovskou ulicou a Trstínskou cestou v kontakte s pripravovanou výstavbou nákupného centra City park Trnava. Vzhľadom na blízkosť polohy lokality k obytnej zástavbe pri Trstínskej ceste je i s týmto parkoviskom uvažované i pre vytvorenie možnosti na odstavenie vozidiel obyvateľov, najmä západnej časti mesta, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky a preto nie je dôvod, aby boli odstavené priamo v obytnom území. Návrh ráta na záchytnom parkovisku s vytvorením cca 400 miest.

#### ZÁCHYTNÉ PARKOVISKO JUH

Posledným z navrhovaných záchytných parkovísk je parkovisko pri Bratislavskej ulici, ktoré by malo umožniť odstavenie vozidiel pre návštevníkov prichádzajúcich v smere od Voderád. Keďže sa lokalita nachádza v kontakte s priamym zónou parkovisko môže slúžiť rovnako i zamestnancom a návštevníkom tohto územia. Tak ako pri záchytných parkoviskách Sever a Západ je navrhované časť jeho kapacity využiť pre odstavenie vozidiel obyvateľov, najmä južnej časti mesta, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky. Na vymedzenej ploche záchytného parkoviska je možné vytvoriť cca 500 stojísk.

Podmienkou efektívneho fungovania uvedených záchytných parkovísk je ich kvalitné napojenie na systémy verejnej dopravy ako motivácia, či už návštevníkov alebo obyvateľov odstaviť tu svoje vozidlá a vyhnúť sa problémom s parkovaním a odstavovaním svojich áut v centre mesta alebo v obytnom území sídlisk.

### 2.2.2) NÁVRH RIEŠENIA VYMEDZENÝCH SEKTOROV

#### SEKTOR C1 - SÍDLISKO VAJANSKÉHO

Sektor C1 sa nachádza na okraji centrálnej mestskej zóny v priestore medzi Vajanského ulicou a mestskými hradbami. Zástavba sektoru je tvorená blokovo štruktúrou bytových domov. Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž Vajanského ulice a na parkovisku nachádzajúcom sa v blízkosti križovania Vajanského a Radlinského ulice. Vzhľadom na to, že sa jedná o historické centrum mesta sú priestorové možnosti pre doplnenie nových kapacít statickej dopravy výrazne obmedzené.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk v sektore, pri porovnaní k počtu bytov, je 66 stojísk.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania v rámci územia CMZ

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaných záchytných parkovísk v blízkosti križovania Piešťanskej a Východnej ulice, v blízkosti cintorína na Nitrianskej ulici, na vstupe do mesta v smere od Voderád pri Bratislavskej ulici a v priestore medzi Suchovskou ulicou a Trstínskou cestou.

#### SEKTOR C2 - SÍDLISKO ĽUDMILY PODJAVORINSKEJ

Sektor C2 sa nachádza v priestore medzi ulicami Sladovníckou, Kollárovou a B.S. Timravy. Územím prechádza ulica Ľudmily Podjavorinskej. V kontakte so sektorom sa nachádza nákupné centrum City aréna.

Zástavba územia je tvorená poloootvorenou zástavbou bytových domov, ktoré vymedzujú poloverejnú prostredie vnútroblokov. Plochy vnútroblokov sa vyznačujú vysokým podielom zelene. Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž ulíc B.S. Timravy a Ľudmily Podjavorinskej vo forme kolmých a pozdĺžnych stojísk. V juhozápadnej časti územia sú sústredené individuálne garáže. Individuálne garáže sa tiež nachádzajú v suteréne niektorých bytových domov.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú na odstavovanie vozidiel využívané i zjazdové chodníky a ostatné pešie komunikácie, čím sa obmedzuje pohyb chodcov i áut v území.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 54 stojísk. Podľa počtu ostatných odstavných a parkovacích stojísk v území je deficit mierne vyšší a dosahuje hodnotu cca 63 stojísk.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) v časti garáže nákupného centra City aréna. Toto riešenie umožní rýchle riešenie nedostatku stojísk v území a zároveň nevytvára potrebu nového záberu plôch zelene. Prínosom riešenia tak je rýchle vyriešenie problému s parkovaním pre obyvateľov a zvýšenie efektivity využitia už existujúcich parkovísk v území.

Alternatívou tohto riešenia je výstavba parkovacieho domu na mieste existujúcich individuálnych garáží v blízkosti ulice B.S. Timravy.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska na vstupe do mesta v smere od Voderád pri Bratislavskej ulici.

**SEKTOR J1 - SÍDLISKO A. ŽARNOVA**

Sektor J1 sa nachádza v priestore medzi Dohnányho ulicou a ulicou Andreja Žarnova v blízkosti areálu Fakultnej nemocnice Trnava.

Zástavbu sektora tvorí solitérny objekt bytového domu.

Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž ulice Andreja Žarnova a v suterénnych priestoroch bytového domu. S bytovým domom susedí plocha parkoviska vyhradeného pre susedný polyfunkčný objekt.

Deficit plôch statickej dopravy pre obyvateľov v tomto sektore, vzhľadom na to že sa jedná o novostavbu bytového domu, nebol identifikovaný.

Nedostatok parkovacích miest má neďaleký areál Fakultnej nemocnice Trnava, ktorý sa prejavuje v denných hodinách zahltením ulice Andreja Žarnova parkujúcimi autami.

Pre zlepšenie situácie s nedostatkom parkovacích miest pre zamestnancov a návštevníkov nemocnice pripravuje mesto výstavbu parkoviska v blízkosti podjazdu popod železničnú trať na Dohnányho ulici.

**SEKTOR J2 - SÍDLISKO TAMAŠKOVIČOVA (J2)**

Sektor J2 se nachádza v priestore medzi Vajslovou, Tamaškovičovou a Bulharskou ulicou.

Zástavbu tvorí trojica bodových bytových domov doplnených plochami zelene pozdĺž Tamaškovičovej ulice.

Plochy statickej dopravy sa nachádzajú pozdĺž Vajslovej ulice a na parkoviskách pri bytových domoch. V južnej časti územia sa nachádzajú individuálne garáže.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú na odstavovanie vozidiel využívané i zjazdové chodníky a ostatné pešie komunikácie, čím sa obmedzuje pohyb chodcov i áut v území.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 52 stojísk.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) na časti parkovísk pripravovaného nákupného centra Kaufland.

Alternatívou tohto riešenia je pokrytie deficitu zmenou organizácie dopravy s vyznačením pozdĺžnych stojísk popri príľahlých uliciach.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska na vstupe do mesta v smere od Voderád pri Bratislavskej ulici.

**SEKTOR J3 - SÍDLISKO TAMAŠKOVIČOVA (J3)**

Sektor J3 je vymedzený Strednou, Jasnou, Šípovou a Tamaškovičovou ulicou.

Zástavbu tvorí štvorica 4 podlažných bytových domov doplnených plochami zelene.

Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž Strednej a Jasnej ulice. V blízkosti Šípovej ulice sa nachádza 8 individuálnych garáží.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú na odstavovanie vozidiel využívané i chodníky, čím sa obmedzuje pohyb chodcov.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 10 stojísk. Podľa počtu ostatných odstavných a parkovacích stojísk v území je deficit mierne vyšší a dosahuje hodnotu cca 27 stojísk.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) na časti parkovísk pripravovaného nákupného centra Kaufland a využitím záchytného parkoviska východ, navrhovaného v blízkosti cintorína, v priestore medzi Nitrianskou a Jasnou ulicou.

Alternatívou tohto riešenia je pokrytie deficitu zmenou organizácie dopravy s vyznačením pozdĺžnych stojísk popri príľahlých uliciach.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci záchytného parkoviska na vstupe do mesta v smere od Voderád pri Bratislavskej ulici.

**SEKTOR J4 - SÍDLISKO LINČIANSKA (J4)**

Sektor J4 sa skladá z dvoch priestorovo oddelených častí.

Prvá z nich sa nachádza v priestore medzi ulicami Gábora Steinera, Orgovánovou a Nevädzovou.

Zástavba je tvorená päťcou 3 podlažných bytových domov sústredených v dvoch uzatvorených areáloch.

Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž Orgovánovej a Nevädzovej ulice a vo vnútri oboch areálov. V suteréne bytových domov sa nachádzajú individuálne garáže.

V časti sektora je počet odstavných a parkovacích stojísk vyšší ako počet bytov. Podľa počtu ostatných odstavných a parkovacích stojísk v území je deficit len cca 6 stojísk.

Navrhnuté je uvedený deficit odstrániť doplnením nových šikmých stojísk popri Nevädzovej ulici alebo popri zjazdnom chodníku v južnej časti územia.

Druhá časť sektora sa nachádza pozdĺž Zelenečskej ulice. Zástavba je tvorená lineárne usporiadanými 3 podlažnými bytovými domami pozdĺž Zelenečskej ulice a dvojicou 9 podlažných sekciových bytových domov v blízkosti koryta Trnávky.

Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž obslužných komunikácií a zjazdových chodníkov v území vo forme vonkajších otvorených parkovacích a odstavných stojísk ako aj vo forme individuálnych garáží.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov (ak neberieme do úvahy prvú časť sektora) v tejto časti sektora je 64 stojísk. Podľa počtu ostatných odstavných a parkovacích stojísk v území je deficit podobný a dosahuje hodnotu cca 61 stojísk.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk v navrhovanom parkovacom dome na nevyužívanej ploche za areálom mäsovýroby. Z hľadiska etapizácie by v prvej fáze mohla byť plocha využitá pre parkovanie vozidiel na teréne s jej následným nahradením parkovacím domom.

Alternatívou tohto riešenia je pokrytie deficitu vybudovaním nových plôch statickej dopravy pozdĺž existujúcich zjazdových chodníkov na úkor plôch zelene.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska na vstupe do mesta v smere od Voderád pri Bratislavskej ulici.

**SEKTOR J5 - SÍDLISKO LINČIANSKA (J5)**

Sektor je vymedzený ulicami Limbovou, Bočnou, Ostravskou a Zelenečskou a Ulicou gen. Goliána.

Zástavbu tvoria 4-14 podlažné bytové domy usporiadané do poloopených blokov, vytvárajúce vo svojom strede poloverejný priestor pre oddych a trávenie voľného času. Vnútroblokové priestory sa vyznačujú vysokým podielom zelene doplnenej plochami ihrísk.





Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž príľahlých komunikácií prevažne vo forme kolmých stojísk. V severnej časti územia v priestore medzi Slovanskou a Ostravskou ulicou sú vybudované objekty individuálnych garáží.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú na odstavovanie vozidiel využívané i okraje príľahlých komunikácií, chodníky i plochy zelene. Tento stav obmedzuje pohyb chodcov i samotných áut v území.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 415 stojísk.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk v navrhovanom parkovacom dome na mieste bývalého areálu zberných surovín na Ulici gen. Goliána, slúžiaceho v súčasnosti ako parkovisko a v blízkosti križovania Zelenečskej a Mikovíniho ulice. Plocha areálu zberných surovín je pre umiestnenie parkovacieho domu stanovená aj v ÚPN mesta. Lokalita v blízkosti križovania Zelenečskej a Mikovíniho ulice je podľa ÚPN určená pre umiestnenie zariadení motoristických služieb a vybavenosti. Z hľadiska etapizácie je i pre lokalitu na križovaní Zelenečskej a Mikovíniho ulice uvažované v prvej fáze s jej využitím pre parkovanie vozidiel na teréne a následnou výstavbou parkovacieho domu. Potenciál pre realizáciu šikmých stojísk popri existujúcej ceste ponúka priestor pozdĺž Ulice gen. Goliána v území medzi cestou a koridorom teplovodu.

Alternatívou tohto riešenia je pokrytie deficitu vybudovaním podzemných parkovacích domov pod plochami zelene vnútroblokov. Dané riešenie síce umožňuje skrátiť dochádzkovú vzdialenosť medzi bytom a vozidlom, ale predstavuje zároveň finančne veľmi náročné riešenie, ktorého realizácia si vyžiada veľa času a nevyhnutne sa prejaví i v cene parkovného tak pre návštevníkov ako aj obyvateľov.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska na vstupe do mesta v smere od Voderád pri Bratislavskej ulici.

#### SEKTOR J6 - SÍDLISKO LINČIANSKA (J6)

Sektor J6 je vymedzený ulicami gen. Goliána, Nerudovou, Jiráskovou a Limbovou.

Zástavbu tvoria 8-14 podlažné bytové domy usporiadané do polo uzatvorených blokov. Zástavba bytových domov je doplnená objektami občianskej vybavenosti ponúkajúcej svoje služby obyvateľom sídliska. Vnútrobloky poskytujú obyvateľom poloverejné prostredie vyznačujúce sa vysokým podielom zelene, doplnenej plochami pre šport a trávenie voľného času.

Plochy statickej dopravy sú sústredené na vymedzených parkoviskách a pozdĺž príľahlých komunikácií, prevažne vo forme kolmých a šikmých stojísk.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú na odstavovanie vozidiel využívané i okraje príľahlých komunikácií, chodníky príp. i plochy zelene. Tento stav obmedzuje pohyb chodcov i samotných áut v území.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 513 stojísk.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk v navrhovanom parkovacom dome na mieste bývalého areálu zberných surovín na Ulici gen. Goliána, slúžiaceho v súčasnosti ako parkovisko, v parkovacom dome navrhovanom v priestore medzi Ulicou gen. Goliána a koridorom teplovodu a v parkovacom dome na mieste existujúceho parkoviska na Jiráskovej ulici.

Plocha bývalého areálu zberných surovín ako aj plocha parkoviska na Jiráskovej ulici je pre umiestnenie parkovacieho domu stanovená aj v ÚPN mesta. Lokalita v blízkosti Ulice gen. Goliána nie je podľa ÚPN určená pre výstavbu hromadných garáží a parkovísk a preto pred realizáciou parkovacieho domu bude potrebné zvážiť potrebu zmeny ÚPN mesta.

Z hľadiska etapizácie sa na uvedených lokalitách ráta v prvej fáze s ich využitím pre parkovanie vozidiel na teréne a následnú výstavbu parkovacích domov podľa aktuálnych potrieb a finančných možností. Potenciál pre realizáciu šikmých stojísk popri existujúcej ceste ponúka priestor pozdĺž Ulice gen. Goliána v území medzi cestou a koridorom teplovodu.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska na vstupe do mesta v smere od Voderád pri Bratislavskej ulici.

#### SEKTOR J7 - SÍDLISKO 9. MÁJA

Sektor J7 se nachádza v priestore medzi Zelenečskou a Orgovánovou ulicou, v susedstve nákupného centra Lidl.

Zástavbu sektora tvorí solitérny objekt 4-podlažného bytového domu. Plochy statickej dopravy sú sústredené popri obslužnej komunikácii vedúcej k bytovému domu vo forme kolmých stojísk. Vzhľadom na to, že sa jedná o novostavbu bytového domu nároky na plochy statickej dopravy pre obyvateľov v tomto sektore sú pokryté.

#### SEKTOR S1 - SÍDLISKO VETERNÁ (S1)

Sektor S1 sa nachádza v priestore medzi Veternou, Olympijskou a Poštovou ulicou v blízkosti nákupných centier Tesco a Arcadia. Zástavba sektoru je tvorená blokovou štruktúrou 4-9 podlažných bytových domov, s poloverejným priestorom vnútroblokov s vysokým podielom zelene, doplnenej plochami pre šport a rekreáciu obyvateľov.

Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž príľahlých ulíc (Veternej, Poštovej, Olympijskej) ako aj v priestore vnútroblokov vo forme kolmého parkovania popri zjazdnych chodníkoch zabezpečujúcich prístup k jednotlivým bytovým domom.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 56 stojísk. Podľa počtu ostatných odstavných a parkovacích stojísk v území je deficit mierne vyšší a dosahuje hodnotu cca 76 stojísk.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) na časti blízkych parkovísk nákupných centier Tesco a Arcadia. Toto riešenie umožní rýchle riešenie nedostatku stojísk v území a zároveň nevytvára potrebu nového záberu plôch zelene. Prínosom riešenia tak je rýchle vyriešenie problému s parkovaním pre obyvateľov a zvýšenie efektivity využitia už existujúcich parkovísk v území.

Alternatívou tohto riešenia je pokrytie deficitu vybudovaním podzemných parkovacích domov pod plochami zelene vnútroblokov. Dané riešenie síce umožňuje skrátiť dochádzkovú vzdialenosť medzi bytom a vozidlom, ale predstavuje zároveň finančne veľmi náročné riešenie, ktorého realizácia si vyžiada veľa času a nevyhnutne sa prejaví i v cene parkovného tak pre návštevníkov ako aj obyvateľov. S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v blízkosti križovania Piešťanskej a Východnej ulice.

#### SEKTOR S2 - SÍDLISKO VETERNÁ (S2)

Sektor S2 sa nachádza v priestore medzi Saleziánskou, Rovnou a Spojnou ulicou. Zástavba sektoru je tvorená otvorenou štruktúrou 8 podlažných bodových bytových domov a 4 podlažným sekciovým bytovým domom.

Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž Saleziánskej ulice ako aj popri zjazdnych chodníkoch vo forme kolmého parkovania. Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú na odstavovanie



vozidiel využívané i príslušné komunikácie, zjazdne chodníky a ostatné pešie komunikácie, čím sa obmedzuje pohyb chodcov i áut v území.

Počet odstavných a parkovacích stojísk v území v súčasnosti presahuje počet bytov. Podľa počtu ostatných odstavných a parkovacích stojísk v území je deficit cca 59 stojísk.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) na časti blízkych parkovísk nákupných centier Arcadia a Tesco. Toto riešenie umožní rýchle riešenie nedostatku stojísk v území a zároveň nevytvára potrebu nového záberu plôch zelene. Prínosom riešenia tak je rýchle vyriešenie problému s parkovaním pre obyvateľov a zvýšenie efektivity využitia už existujúcich parkovísk v území.

Alternatívou tohto riešenia je pokrytie deficitu vybudovaním parkovacieho domu vo vnútrobloku susedného sektoru S3, v ktorom by boli saturované potreby i susedných sektorov. Dané riešenie síce umožňuje čiastočne skrátiť dochádzkovú vzdialenosť medzi bytom a vozidlom, ale predstavuje zároveň finančne náročné riešenie, čo oddďaluje riešenie súčasnej situácie.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v blízkosti križovania Piešťanskej a Východnej ulice.

#### SEKTOR S3 - SÍDLISKO SALEZIÁNSKA

Sektor S3 sa nachádza v priestore medzi Saleziánskou ulicou a ulicou na Hlinách. Územie sektoru sa nachádza v hornej časti terénneho zlomu, ktorý ho oddeľuje od ulice Na hlinách. Zástavba sektoru je tvorená kompaktnou zástavbou sekciových bytových domov pozdĺž Saleziánskej ulice.

Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž Saleziánskej ulice. Poloverejný vnútroblokový priestor nie je statickou dopravou atakovaný, keďže konfigurácia terénu ako aj kompaktnosť zástavby výrazne obmedzuje prístup pre vozidlá. Sektor sa nachádza v blízkosti nákupných centier Tesco, Arcadia a Elektromax.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 176 stojísk. Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) na časti blízkych parkovísk nákupných centier Arcadia, Tesco a Elektromax. Toto riešenie umožní rýchle riešenie nedostatku stojísk v území a zároveň nevytvára potrebu nového záberu plôch zelene. Prínosom riešenia tak je rýchle vyriešenie problému s parkovaním pre obyvateľov a zvýšenie efektivity využitia už existujúcich parkovísk v území. Alternatívou tohto riešenia je pokrytie deficitu vybudovaním parkovacieho domu vo vnútrobloku na hranici so sektorom S4, v ktorom by boli saturované potreby i susedných sektorov. Dané riešenie síce umožňuje čiastočne skrátiť dochádzkovú vzdialenosť medzi bytom a vozidlom, ale predstavuje zároveň finančne náročné riešenie, čo oddďaluje riešenie súčasnej situácie.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v blízkosti križovania Piešťanskej a Východnej ulice.

#### SEKTOR S4 - SÍDLISKO NA HLINÁCH (S4)

Sektor S4 sa nachádza v priestore medzi Špačinskou cestou a Okružnou ulicou. Územie sektoru sa nachádza v spodnej časti terénneho zlomu, ktorý ho oddeľuje od sektoru S3 a Saleziánskej ulice.

Zástavba sektoru je tvorená kompaktnou blokovou zástavbou bytových domov sústredených okolo ulice Na hlinách. Sektor sa vyznačuje pomerne výraznou členitosťou terénu, ktorý limituje možnosti

prístupu do jednotlivých vnútroblokov. Sektor je obkolesený obytnou zástavbou bytových a najmä rodinných domov, ktorá neponúka voľné rezervné plochy pre riešenie problému statickej dopravy. Plochy statickej dopravy sú sústredené popri ulici Na hlinách a pozdĺž Špačinskej cesty. Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž ulice Na hlinách na zjazdnych chodníkoch a ostatných peších komunikáciách, čím sa obmedzuje pohyb chodcov i áut v území.

Poloverejný vnútroblokový priestor nie je výrazne statickou dopravou atakovaný, keďže konfigurácia terénu ako aj kompaktnosť zástavby výrazne obmedzuje prístup pre vozidlá. Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 547 stojísk. Riešenie uvažuje vzhľadom na priestorové možnosti i výšku deficitu s pokrytím jeho prevažnej časti v parkovacích domoch navrhovaných na zostávajúcich rezervných plochách v prevažnej miere vyznačených i v ÚPN mesta. Jedná sa o plochy popri Okružnej ulici, v terénnom zlome v juhozápadnej časti sektoru S3, pod existujúcim ihriskom na ulici Na hlinách, prípadne na mieste existujúceho parkoviska.

V najjužnejšej časti sektora je možné uvažovať s pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) na časti blízkych parkovísk nákupných centier Elektromax a Tesco, ale vzhľadom na dochádzkovú vzdialenosť je možné týmto spôsobom pokryť len malú časť deficitu. S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v blízkosti križovania Piešťanskej a Východnej ulice.

#### SEKTOR S5 - SÍDLISKO NA HLINÁCH (S5)

Sektor S5 sa nachádza na južnej strane Okružnej ulice. Zástavba sektoru je tvorená zástavbou bytových domov vymedzujúcich polo uzatvorený vnútroblok, ponúkajúci obyvateľom poloverejný priestor a vysokým podielom zelene, doplnený plochami pre šport a rekreáciu.

Plochy statickej dopravy sú sústredené popri Okružnej ulici ako aj v priestore vnútrobloku vo forme pozdĺžneho a kolmého parkovania popri obslužných komunikáciách.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž obslužných komunikácií a čiastočne aj na chodníkoch.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 101 stojísk.

Riešenie uvažuje s čiastočným pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) na časti blízkych parkovísk nákupných centier Elektromax a Tesco. Zostávajúce miesta je navrhnuté zabezpečiť v parkovacom dome navrhovanom na rozhraní so sektorom S4, navrhovanom z časti na ploche súčasného parkoviska pri Okružnej ulici.

Alternatívou tohto riešenia je prestavba a intenzifikácia existujúceho nákupného centra pri Okružnej ulici, v rámci ktorého by bola rezervovaná i kapacita pre obyvateľov príslušného územia.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v blízkosti križovania Piešťanskej a Východnej ulice.

#### SEKTOR S6 - SÍDLISKO NA HLINÁCH (S6)

Sektor S6 sa nachádza v priestore medzi Veternou, Bučianskou, Atómovou a Okružnou ulicou. Zástavba sektoru je tvorená bytovými domami vymedzujúcimi polouzatvorený vnútroblok, ponúkajúci obyvateľom poloverejný priestor a vysokým podielom zelene, doplnený plochami pre šport a rekreáciu. V blízkosti sa nachádzajú nákupné centrá Kaufland, Lidl, Tesco, ako aj areál Trnavskej univerzity. Zo západnej strany susedí sektor s areálom Výskumného ústavu jadrovej energetiky (VÚJE).



Plochy statickej dopravy sú sústredené popri obslužnej komunikácii zabezpečujúcej prístup k jednotlivým bytovým domom. Na rozhraní so susediacim areálom VÚJE sa nachádza parkovisko pre cca 60 vozidiel.

V blízkosti Veternej ulice sa nachádza uzatvorený areál individuálnych garáží. Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž prístupovej komunikácie k bytovým domom.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) na časti blízkych parkovísk nákupných centier Kaufland, Lidl, Tesco, prípadne v areáloch Trnavskej univerzity a VÚJE. Toto riešenie umožní rýchle riešenie nedostatku stojísk v území a zároveň nevytvára potrebu nového záberu plôch zelene. Prínosom riešenia tak je rýchle vyriešenie problému s parkovaním pre obyvateľov a zvýšenie efektivity využitia už existujúcich parkovísk v území.

Alternatívou tohto riešenia je výstavba parkovacieho domu na mieste existujúcich individuálnych garáží v blízkosti Veternej ulice.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v blízkosti križovania Piešťanskej a Východnej ulice.

#### SEKTOR S7 - SÍDLISKO NA HLINÁCH (S7)

Sektor S7 je vymedzený Prechodnou, Oblúkovou a Bučianskou ulicou a Špačinskou cestou. Zástavbu tvoria paralelne usporiadané bytové domy vyvírajúce poloootvorené priestory vnútroblokov orientované k Bučianskej ulici. V severnej časti sektora je obytná zástavba doplnená objektom maloobchodnej predajne a súborom individuálnych garáží.

Plochy statickej dopravy mimo uvedených individuálnych garáží sú sústredené pozdĺž Prechodnej ulice a zjazdových chodníkov v území prevažne formou kolmých a pozdĺžnych stojísk.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž zjazdových chodníkov zabezpečujúcich prístup k bytovým domom.

Riešenie uvažuje s doplnením miest popri existujúcich zjazdových chodníkoch v území, ktoré by umožnili odstavenie vozidiel v súčasnosti stojacich mimo vymedzených stojísk.

Vzhľadom na priestorovú previazanosť je deficit odstavných a parkovacích stojísk zhodnotený spolu so sektorom S9. Pri uplatnení kritéria hodnotenia deficitu voči ukazovateľu 1 stojisko na byt je bilancia počtu bytov a počtu odstavných a parkovacích stojísk približne vyrovnaná. Pomerne veľká časť kapacity je však zastúpená individuálnymi garážami v území, pri ktorých je ťažké overiť mieru ich využitia obyvateľmi dotknutých sektorov. Z tohto dôvodu sa v návrhu uvažuje pokrytím prípadných chýbajúcich stojísk vo forme pozdĺžneho parkovania popri príľahlých uliciach.

Alternatívou tohto riešenia je výstavba parkovacieho domu na mieste existujúcich individuálnych garáží na rozhraní Prechodnej a Oblúkovej ulice.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v blízkosti križovania Piešťanskej a Východnej ulice.

#### SEKTOR S8 - SÍDLISKO HAJDÓCZYHO

Sektor S8 je vymedzený Špačinskou cestou, námestím Jozefa Herdu, Murgašovou ulicou a ulicou Jána Hajdoczyho. Sektor susedí s areálom Trnavskej univerzity a športovým areálom Slávia. Vo vzdialenosti cca 300 sa nachádza mestská športová hala.

Zástavbu tvoria bytové domy usporiadané do poloootvorených blokov orientovaných do Špačinskej cesty.

Plochy statickej dopravy sú prevažne sústredené pozdĺž zjazdových chodníkov zabezpečujúcich prístup k jednotlivým bytovým domom a na parkoviskách umiestnených vo vnútroblokoch.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž zjazdových chodníkov.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 206 stojísk.

Riešenie uvažuje s čiastočným pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) na časti parkoviska Trnavskej univerzity, ktoré sa nachádza v tesnom kontakte s bytovými domami.

Vzhľadom na to, že územie samotného sektora ako ani príľahlé územie neponúka rezervné plochy na výstavbu nových povrchových plôch statickej dopravy, navrhnuté je vybudovanie parkovacieho domu pri vstupe do areálu Slávie, ktorý by vo večerných a nočných hodinách poskytol chýbajúcu kapacitu stojísk pre obyvateľov a cez deň naopak pokryl kapacitné nároky Trnavskej univerzity ako aj areálu Slávie.

Alternatívou tohto riešenia je pokrytie deficitu vybudovaním podzemných parkovacích domov pod plochami zelene vnútroblokov. Dané riešenie, ale predstavuje finančne veľmi náročné riešenie, ktorého realizácia si vyžiada veľa času a nevyhnutne sa prejaví i v cene parkovného tak pre návštevníkov ako aj obyvateľov.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v blízkosti križovania Piešťanskej a Východnej ulice.

#### SEKTOR S9 - SÍDLISKO ŠPAČINSKÁ (S9)

Sektor S9 sa nachádza v priestore medzi Špačinskou cestou a Oblúkovou ulicou. Zástavbu tvoria bytové domy lineárne usporiadané pozdĺž Špačinskej cesty.

Keďže sú bytové domy umiestnené v pomernej úzkosti priestore medzi Špačinskou cestou a zástavbou pri Oblúkovej ulici tvorenou areálom materskej školy, zástavbou rodinných domov a areálom súkromnej spoločnosti je v území už v súčasnosti veľmi obmedzený počet odstavných a parkovacích stojísk a lokalita neponúka prakticky žiadne ďalšie rezervné plochy.

Plochy statickej dopravy tak zaberajú podstatnú časť vnútroblokov v priestore medzi Jadernou a Okružnou ulicou. Využívané je rovnako i pozdĺžne parkovanie popri príľahlých uliciach. Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž chodníkov zabezpečujúcich prístup k bytovým domom.

Vzhľadom na priestorovú previazanosť je deficit odstavných a parkovacích stojísk zhodnotený spolu so sektorom S9. Pri uplatnení kritéria hodnotenia deficitu voči ukazovateľu 1 stojisko na byt je bilancia počtu bytov a počtu odstavných a parkovacích stojísk približne vyrovnaná. Pomerne veľká časť kapacity je však zastúpená individuálnymi garážami v území, pri ktorých je ťažké overiť mieru ich využitia obyvateľmi dotknutých sektorov. Z tohto dôvodu sa v návrhu uvažuje pokrytím prípadných chýbajúcich stojísk vo forme pozdĺžneho parkovania popri príľahlých uliciach.

Alternatívou tohto riešenia je výstavba parkovacieho domu na mieste existujúcich individuálnych garáží na rozhraní Prechodnej a Oblúkovej ulice.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v blízkosti križovania Piešťanskej a Východnej ulice.

**SEKTOR V1 - SÍDLISKO TEHELNÁ**

Sektor sa nachádza pri križovaní cesty I/61 a Hlbokej ulice, pričom územne pokrýva ulice Tehelná, Hlboká, Bučianska a z časti aj ulicu V jame.

Zabezpečenie potreby nových stojísk je riešené rozsiahlou garážou na východnom okraji tohto sektora, ktorá by vzhľadom na svoju kapacitu približne 700 vozidiel pokryla nároky aj susedných sektorov. Dopravné vstupy je možné lokalizovať z Tehelnej ulice, ako aj z Bučianskej ulice medzi čerpacou stanicou a Univerzitou Cyrila a Metoda a alternatívne aj z ulice Vladimíra Clementisa pri obchodnom dome Lidl. Osadenie garáže uvažuje aj z asanáciou časti súčasného prírodného prekryvu pravdepodobne stavebného odpadu, avšak s krajinárskym doriešením strešných úprav garáže tak, aby bol kopec zachovaný pre obyvateľov a navyše dotvorený parkovými úpravami.

Rozvoj statickej dopravy je možné riešiť aj hromadnou garážou na severozápadnom okraji tohto sektora pri križovaní ulíc Bučianska a Hlboká. Nakoľko sa podľa Územného plánu mesta uvažuje s prebudovaním stykovej križovatky na okružnú, vjazd do garáže môže byť riešený práve z neho. Túto lokalitu odporučil pre tento účel aj Generálny dopravný plán mesta.

**SEKTOR V2 - SÍDLISKO VL. CLEMENTISA**

Sektor je situovaný na severnej hrane ulice Vladimíra Clementisa. Tiahne sa popri ZŠ v jame od okružnej križovatky so Starohájskou až po obchodný dom Lidl.

Zabezpečenie potreby nových stojísk je riešené veľkokapacitnou garážou na východnom okraji susedného sektora V1, ktorá sa nachádza 150 metrov od tohto sektora. Viď riešenie sektora V1.

Vzhľadom na povrchové úpravy kontaktných plôch pri rade bytových domov na ulici Vladimíra Clementisa, ktoré prakticky vytvárajú dve úrovne, navrhujeme ich pod povrchové využitie pre statickú dopravu. Vjazd by bol riešený predĺžením ulice V jame do drobného svahu medzi bytový dom a areálom susednej základnej školy. Tento násyp sa javí ako vhodná lokalita na vybudovanie pod povrchovej, resp. povrchovej garáže s opätovným prekrytím svahu a úpravami zelene parkového charakteru, resp. obdobne ako je táto plocha stvárnená dnes. Takto vymedzená lokalita kapacitne odbremení preťažené parkovisko na druhej strane objektu na ulici Vladimíra Clementisa.

**SEKTOR V3 - SÍDLISKO JURAJA SLOTTU (V3)**

Tento sektor je vymedzený ulicami Vladimíra Clementisa a Teodora Tekela. Na severnej hranici sektora sa nachádza obchodný dom Kaufland, odkiaľ sa tiahne až po objekt Bownlingu.

Nakoľko sa pri tomto sektore nachádza plocha parkoviska obchodného domu Kaufland, je za vopred dohodnutých podmienok žiaduce prioritne využiť tieto kapacity zástupným spôsobom. Navyše obyvatelia tohto sektora môžu využiť aj navrhované garáže susedných sektorov V1 a V2, ktoré sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 300 metrov.

Vytvorenie nových stojísk je možné realizovať horizontálnym i vertikálnym preusporiadaním jestvujúceho parkoviska na južnom okraji ulice Teodora Tekela. Táto lokalita využíva aj plochu, ktorá je podľa Územného plánu mesta určená pre realizáciu garáže. Vzhľadom na kontaktnú polohu bytových domov odporúčame garáž riešiť minimalisticky ako polo zapustený objekt s dvomi podlažiami.

**SEKTOR V4 - SÍDLISKO JURAJA SLOTTU (V3)**

Sektor sa nachádza vo východnej časti meste, severne od areálu letného kúpaliska na ulici Juraja Slottu. Jeho vymedzenie určujú ulice Vladimíra Clementisa, Teodora Tekela až po východný okraj zastavaného územia mesta Trnava.

Vzhľadom na kompaktnosť zástavby a vysokú intenzitu využitia územia tohto sektora nie je možné realizovať kapacitné garáže alebo parkovacie domy. Možnosťou valorizácie parkovacích miest sa javí plocha medzi letným kúpaliskom a bytovým domom na ulici Juraja Slottu.

Pri realizácii veľkokapacitných garáží popísaných v rámci susedných sektorov V1, V2 a do istej miery aj V10 je možné uvažovať s úbytkom vozidiel v tomto sektore, resp. s celkovým prerozdelením parkovania na celej Družbe (sídlišká V. Clementisa a J. Slottu) koncentrovane do vymedzených garáží. Týmto spôsobom sa uvoľnia možnosti aj v sektore V4.

Vo vnútro bloku medzi sektormi V7 a V4 je podľa Územného plánu mesta rezervovaná plocha pre realizáciu garáže, avšak vzhľadom na tento pomerne intenzívne užívaný verejný priestor kľudného charakteru a vysoký podiel zelene túto realizáciu neodporúčame.

**SEKTOR V5 - SÍDLISKO VL. CLEMENTISA (V5)**

Sektor je situovaný na juhozápadnom okraji okružnej križovatky ulíc Starohájska a Vladimíra Clementisa pri objekte Sociálnej poisťovne. Susedí s úradom Trnavského samosprávneho kraja.

Vysoká intenzita využitia územia tohto sektora neumožňuje realizovať nové parkovacie plochy. Obyvatelia však môžu využiť kapacitné garáže popísane v rámci sektorov V1, V2, V10 a V12, ktoré sú vzdialené v dostupnosti do 400 metrov, resp. 5 minút schôdze. Centrálné umiestnenie tohto sektora sa v tomto ponímaní stáva výhodou s možnosťou preferencie tej ktorej garáže.

Pri realizácii týchto garáží je možné uvažovať s úbytkom vozidiel v tomto sektore, resp. s celkovým prerozdelením parkovania na celej Družbe (sídlišká V. Clementisa a J. Slottu) koncentrovane do vymedzených garáží. Týmto spôsobom sa tak uvoľnia možnosti aj v sektore V5.

**SEKTOR V6 - SÍDLISKO VLADIMÍRA CLEMENTISA (V6)**

Od okružnej križovatky pri Sociálnej poisťovni sa medzi ulicou Vladimíra Clementisa a Strediskom sociálnej starostlivosti južným smerom rozprestiera tento pomerne úzky sektor.

Vzhľadom na malú výmeru sektora, ako aj v rámci vysokej intenzity využitia územia tohto sektora nie je možné realizovať nové parkovacie plochy. Obyvatelia však môžu využiť kapacitné garáže popísané v rámci sektorov V1, V2, V10 a V12, ktoré sú vzdialené v dostupnosti do 400 metrov, resp. 5 minút chôdze. Centrálné umiestnenie tohto sektora sa v tomto ponímaní stáva výhodou s možnosťou preferencie tej ktorej garáže.

Pri realizácii týchto garáží je možné uvažovať s úbytkom vozidiel v tomto sektore, resp. s celkovým prerozdelením parkovania na celej Družbe (sídlišká V. Clementisa a J. Slottu) koncentrovane do vymedzených garáží. Týmto spôsobom sa tak uvoľnia možnosti aj v sektore V6.

**SEKTOR V7 - SÍDLISKO VL. CLEMENTISA (V7)**

V nadväznosti na predchádzajúci sektor V7 sa popri ulici Vladimíra Clementisa juhovýchodným smerom tiahne pomerne úzky sektor až po jej východné zalomenie do ulice Juraja Slottu.

Malá výmeru sektora, ako aj vysoká intenzita využitia územia tohto sektora neumožňujú realizovať nové parkovacie plochy. Obyvatelia však môžu využiť kapacitné garáže popísane v rámci sektorov V1, V2, V10 a V12, ktoré sú vzdialené v dostupnosti do 400 metrov, resp. 5 minút schôdze. Obyvatelia tohto sektora navyše využívajú jestvujúci parkovací dom na rohu ulíc Vladimíra Clementisa a Juraja Slottu, ktorý sa nachádza v sektore V9.

Vo vnútro bloku medzi sektormi V7 a V4 je podľa Územného plánu mesta rezervovaná plocha pre realizáciu garáže, avšak vzhľadom na tento pomerne intenzívne užívaný verejný priestor kľudného charakteru a vysoký podiel zelene túto realizáciu neodporúčame.



Pri realizácii týchto garáží je možné uvažovať s úbytkom vozidiel v tomto sektore, resp. s celkovým prerozdelením parkovania na celej Družbe (sídlišká V. Clementisa a J. Slottu) koncentrovane do vymedzených garáží. Týmto spôsobom sa tak uvoľnia možnosti aj v sektore V7.

#### **SEKTOR V8 - SÍDLISKO VL. CLEMENTISA (V8)**

V severnej časti sektora sa nachádza hotel Inka, odkiaľ sa tento sektor tiahne južným smerom pozdĺž západnej časti ulice Vladimíra Clementisa až po Spartakovskú ulicu.

Vzhľadom na vysokú intenzitu využitia územia tohto sektora nie je možné realizovať nové parkovacie plochy. Obyvatelia však môžu využiť kapacitné garáže popísane najmä v rámci sektorov V10 a V12, ktoré sú situované v kontaktnej polohe. Obyvatelia tohto sektora navyše využívajú jestvujúci parkovací dom na rohu ulíc Vladimíra Clementisa a Juraja Slottu, ktorý sa nachádza v sektore V9.

Pri realizácii týchto garáží je možné uvažovať s úbytkom vozidiel v tomto sektore, resp. s celkovým prerozdelením parkovania na celej Družbe koncentrovane do vymedzených garáží. Týmto spôsobom sa tak uvoľnia možnosti aj v sektore V7.

#### **SEKTOR V9 - SÍDLISKO VL. CLEMENTISA (V6)**

Sektor je situovaný medzi športovým areálom s kúpaliskom na ulici Juraja Slottu a ulicami V. Clementisa a Spartakovská.

V tomto sektore je na rohu ulíc Vladimíra Clementisa a Juraja Slottu vybudovaný kapacitný parkovací dom, vďaka čomu neevidujeme v tomto sektore deficit stojísk. Tento objekt je však využívaný aj obyvateľmi širšieho územia. Sektor V9 týmto spôsobom saturuje aj potreby statickej dopravy susedných sektorov. Z hľadiska kapacity možno tento parkovací dom hodnotiť pozitívne, avšak v rámci estetického vnímania urbanizovaného územia ho nemožno považovať ako vzorový. Pri realizácii obdobných objektov je potrebné väčší dôraz klásť na architektonické prevedenie takého druhu objektu.

#### **SEKTOR V10 - SÍDLISKO SPARTAKOVSKÁ (V10)**

Sektor V10 je situovaný pri Spartakovskej ulici v kontaktnej polohe s hokejovým a čiastočne aj futbalovým štadiónom, čím je vystavený zvýšenému dopytu po statickej doprave počas podujatí.

Podľa územného plánu mesta je však na severovýchodnej hrane hokejového štadióna rezervovaná plocha pre výstavbu hromadnej garáže. Túto plochu je však možné priestorovo rozšíriť až po terénnu vvyšeninu na severnom okraji štadióna, čím by sa jednak zvýšila kapacita garáže a tiež sa vytvoril zaujímavý architektonicko – krajinársky prvok. Objekt garáže by týmto spôsobom mohol z hmotovo – priestorového hľadiska plynulo nadväzovať na susedný kopec. Odstránenie vegetácie by bolo minimálne. Stvárnenie objektu môže byť riešené citlivo s ohľadom na terén i susedné objekty vertikálou variabilitou. Časť objektu pod terénom, časť nad terénom, prípadne podlažia riešiť ako ustúpené terasovým spôsobom.

V prípade potreby realizácie aj ďalších stojísk sa vhodnou lokalitou javí južný okraj sektora pri Spartakovskej ulici. Prevedenie by malo byť riešené minimalisticky ako polo zapustený parkovací dom s dvomi podlažiami. Vzhľadom na zvažujúci sa terén od 9 podlažného bytového domu, ktorý je situovaný v sektore V9, kolmo na Spartakovskú ulicu, je možné takýto objekt citlivo osadiť do jestvujúcej štruktúry tohto sídliska.

#### **SEKTOR V11 - SÍDLISKO SPARTAKOVSKÁ (V11)**

Sektor sa nachádza pri obchodnom dome Billa pri Sladovníckej ulici, odkiaľ sa východným smerom tiahne na južnej hrane Spartakovskej ulice.

Sektor V11 je situovaný v kontaktnej polohe s hokejovým a čiastočne aj futbalovým štadiónom, čím je vystavený zvýšenému dopytu po statickej doprave počas podujatí. Vzhľadom na vysokú intenzitu a kompaktnosť tohto sektoru však nie je možné realizovať nové parkovacie plochy. Obyvatelia však môžu využiť kapacitnú garáž popísanú v rámci sektora V10, ktorá je vzdialená len približne 200 metrov.

Špecifikom tohto sektora je susedná poloha pri obchodnom dome Billa na rohu ulíc Spartakovská a Sladovnícka. Po dohode s týmto subjektom je možné za vopred dohodnutých podmienok využívať túto parkovaciu plochu aj pre obyvateľov bytových domov. Napríklad počas dňa regulovať vjazd rampami ako aj finančne a v nočných hodinách úplne verejne. Pre návštevníkov obchodného zariadenia však odporúčame ponechať aspoň hodinu státia bez poplatku. Podľa územného plánu mesta je navyše toto parkovisko rezervované pre realizáciu hromadnej garáže.

#### **SEKTOR V12 - SÍDLISKO HLBOKÁ**

Sektora je situovaný na východnom okraji Hlbokej ulice medzi Daňovým úradom a terénnou navýšeninou pri Zimnom štadióne.

V danom sektore sa uvažuje s vybudovaním parkovacieho domu na Hlbokej ulici. Prevedenie by malo byť minimalistické ako polo zapustený parkovací dom s dvomi podlažiami. Vzhľadom na zvažujúci sa terén je možné takýto objekt citlivo osadiť do jestvujúcej štruktúry tohto sídliska.

#### **SEKTOR Z1 - SÍDLISKO A. KUBINU**

Sektora sa nachádza v severozápadnej časti územia mesta pri okružnej križovatke Trstínskej cesty a Ružindolskej ulice. Vymedzený je Trstínskou cestou a ulicou Andreja Kubina, kde sa južným smerom tiahne až po Ulicu Terézie Vansovej.

Saturovanie potrieb statickej dopravy je v kompaktnej bytovej zástavbe sektora Z1 riešené prostredníctvom výstavby garáže pri Trstínskej ceste. Táto plocha je aj podľa územného plánu mesta vymedzená pre realizáciu nadzemnej garáže. Vzhľadom na pomerne vysoký deficit v tomto sektore je možné uvažovať s umiestnením časti garáže pod zem a časti nad zem tak, aby nevznikol vysoký objekt so 4 podlažiami.

Navrhovaná môže zároveň pokryť aj dopravné nároky cintorína na ulici Terézie Vansovej.

#### **SEKTOR Z2 - SÍDLISKO HOSPODÁRSKA (Z2)**

Sektora sa nachádza v severozápadnej časti územia mesta, kde sa od ulice Terézie Vansovej tiahne južným smerom medzi Trstínskou cestou a Kalinčiakovou ulicou až po Študentskú ulicu.

Saturovanie potrieb statickej dopravy je v sektore Z2 riešené prostredníctvom výstavby garáže pri Kalinčiakovej ulici. Táto plocha je aj podľa územného plánu mesta vymedzená pre realizáciu nadzemnej garáže. Vzhľadom na kompaktnú bytovú zástavbu a blízkosť susedných objektov je potrebné pomerne vysoký deficit v tomto sektore realizovať kombináciou umiestnenia časti garáže pod zem a časti nad zem. Nadzemné podlažia odporúčame jedno až dve s prípadným doriešením multifunkčného ihriska na streche objektu.

Vytvorenie nových možností odstavenia vozidiel je možné riešiť aj preusporiadaním enklávy individuálne stojacich garáží na Kalinčiakovej ulici pri stredisku sociálnej starostlivosti. V tomto priestore je možné realizovať polo zapustený parkovací dom s dvomi nadzemnými podlažiami.

#### **SEKTOR Z3 - SÍDLISKO PREDNÁDRAŽIE (Z3)**

Sektor Z3 sa nachádza po oboch stranách Študentskej ulice v úseku od Hodžovej ulice po ulicu Jána Bottu.



Zástavbu sektoru tvoria 3-5 podlažné bytové domy umiestnené paralelne so Študentskou ulicou, doplnené príslušnými školskými areálmi.

Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž Študentskej ulice ako aj vo vnútroblokových priestoroch jednotlivých bytových domov. Vo vnútroblokoch sa rovnako nachádzajú aj objekty individuálnych garáží.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž obslužných komunikácií a zjazdových chodníkov vo vnútroblokoch bytových domov, čím narúšajú ich využitie pre rekreáciu a voľnočasové aktivity obyvateľov.

Z hľadiska deficitu plôch statickej dopravy sa sektor vyznačuje dostatočným počtom stojísk voči počtu bytov. Keďže sa sektor nachádza v blízkosti CMZ, jeho špecifickým problémom, najmä v jeho východnej časti, je zvýšené zaťaženie parkujúcimi vozidlami návštevníkov centra mesta.

Riešenie preto uvažuje so zavedením regulácie parkovania, ktorá by znížila motiváciu návštevníkov centra parkovať v tomto území. Podstatným cieľom regulácie je zabezpečiť potrebnú kapacitu odstavných a parkovacích stojísk pre obyvateľov vo večerných a nočných hodinách. Využitie zástupnosti stojísk, mimo obytných vnútroblokov, v priebehu dňa v prospech odľahčenia územia CMZ je naproti tomu žiaduce, keďže to umožňuje efektívne využiť kapacity existujúcich plôch statickej dopravy pre uspokojenie širšej škály potrieb obyvateľov i návštevníkov mesta.

#### SEKTOR Z4 - SÍDLISKO HOSPODÁRSKA (Z4)

Sektor Z4 je vymedzený Študentskou, Hospodárskou, Sládkovičovou a Hodžovou ulicou. Sektor sa nachádza v kontakte s územím CMZ.

Zástavba sektoru je tvorená blokovo-štruktúrou 4-6 podlažných bytových domov. Priestory vnútroblokov obsahujú vzrastlú zeleň doplnenú o zariadenia detských ihrísk. Plochy statickej dopravy sa nachádzajú prevažne vo vnútroblokoch, sústredené pozdĺž zjazdových chodníkov. V severnej časti sektoru sa nachádza súbor individuálnych garáží. Rovnako sa individuálne garáže nachádzajú i v suteréne jedného z bytových domov.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž zjazdových chodníkov a ostatných peších komunikácií, čím narúšajú ich využitie chodcami. Vzhľadom na kompaktnú a pomerne intenzívnu zástavbu ako aj na polohu sektoru na okraji CMZ a na druhej strane na okraji zástavby rodinných domov sa územie vyznačuje absenciou rezervných plôch pre výstavbu nových plôch statickej dopravy. Blízkosť CMZ zároveň spôsobuje zaťaženie územia v denných hodinách návštevníkmi smerujúcimi do centra mesta, ktorý sa snažia vyhnúť platenému parkovaniu na území CMZ.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 210 stojísk.

Riešenie s ohľadom na priestorové možnosti uvažuje s pokrytím deficitu prevažne prostredníctvom zmeny organizácie dopravy v príslušných uliciach a s využitím pozdĺžneho státia popri nich. V menšej miere je navrhnuté doplniť nové stojiská popri existujúcich zjazdových chodníkoch v blízkosti bytových domov. Návrh ráta zároveň so zavedením regulácie parkovania, ktorá by znížila motiváciu návštevníkov centra parkovať v tomto území. Podstatným cieľom regulácie je zabezpečiť potrebnú kapacitu odstavných a parkovacích stojísk pre obyvateľov vo večerných a nočných hodinách. Využitie zástupnosti stojísk mimo obytných vnútroblokov v priebehu dňa v prospech odľahčenia územia CMZ je naproti tomu žiaduce, keďže to umožňuje efektívne využiť kapacity existujúcich plôch statickej dopravy pre uspokojenie širšej škály potrieb obyvateľov i návštevníkov mesta.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v priestore medzi Suchovskou ulicou a Trstínskou cestou.

#### SEKTOR Z5 - SÍDLISKO HOSPODÁRSKA (Z5)

Sektor Z5 je vymedzený Hospodárskou, Kollárovou, Hodžovou a Sládkovičovou ulicou. Sektor sa nachádza v kontakte s územím CMZ a rovnako i v blízkosti železničnej stanice. Zástavba sektoru je tvorená otvorenou blokovo-štruktúrou 4-6 podlažných bytových domov orientovaných smerom k Hospodárskej ulici.

Priestory vnútroblokov obsahujú vzrastlú zeleň doplnenú o zariadenia detských ihrísk. Plochy statickej dopravy sa nachádzajú pozdĺž Sládkovičovej a Hodžovej ulice ako aj vo vnútroblokoch pozdĺž zjazdových chodníkov. Pri Hodžovej ulici sa nachádza blok individuálnych garáží. Pri tejto ulici sa rovnako nachádzajú individuálne garáže i v suteréne bytových domov.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž zjazdových chodníkov a ostatných peších komunikácií, čím obmedzujú pohyb chodcov.

Vzhľadom na kompaktnú a pomerne intenzívnu zástavbu ako aj na polohu sektoru na okraji CMZ a na druhej strane na okraji zástavby rodinných domov sa územie vyznačuje absenciou rezervných plôch pre výstavbu nových plôch statickej dopravy. Blízkosť CMZ a čiastočne aj železničnej stanice zároveň spôsobuje zaťaženie územia v denných hodinách návštevníkmi smerujúcimi do centra mesta, ktorý sa snažia vyhnúť platenému parkovaniu na území CMZ, prípadne odstaviť svoje vozidlá kvôli nedostatku miest pred objektom železničnej stanice.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 158 stojísk.

Riešenie s ohľadom na priestorové možnosti uvažuje s pokrytím deficitu prevažne prostredníctvom zmeny organizácie dopravy v príslušných uliciach a s využitím pozdĺžneho státia popri nich. V menšej miere je navrhnuté doplniť nové stojiská popri existujúcich zjazdových chodníkoch v blízkosti bytových domov. Časť deficitu je navrhnuté pokryť v navrhovanom parkovacom dome na mieste existujúceho parkoviska pred budovou okresného úradu. Daný parkovací dom by v denných hodinách poskytol potrebné miesta pre zamestnancov a návštevníkov okresného úradu ako aj blízkej železničnej stanice a vo večerných a nočných hodinách umožnil odstavenie vozidiel pre obyvateľov príslušného územia. Parkovací dom je navrhovaný na ploche určenej pre tento účel i územným plánom mesta. Návrh okrem vytvorenia chýbajúcich kapacít statickej dopravy predpokladá zlepšenie situácie i zavedením regulácie parkovania, ktorá by znížila motiváciu návštevníkov centra i železničnej stanice parkovať v tomto území. Podstatným cieľom regulácie je zabezpečiť potrebnú kapacitu odstavných a parkovacích stojísk pre obyvateľov vo večerných a nočných hodinách.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky, návrh uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v priestore medzi Suchovskou ulicou a Trstínskou cestou.

#### SEKTOR Z6 - SÍDLISKO HOSPODÁRSKA (Z6)

Sektor Z6 sa nachádza v priestore medzi ulicami Ferka Urbánka, Andreja Hlinku a Staničnou. Zástavbu sektoru tvorí trojica paralelne radených 3 podlažných bytových domov, ktoré medzi sebou vytvárajú poloverejný priestor dotvorený plochami zelene.

Plochy statickej dopravy sa nachádzajú pozdĺž ulice Ferka Urbánka a pozdĺž zjazdových chodníkov zabezpečujúcich prístup k jednotlivým bytovým domom. Na západnom okraji sektoru sa nachádza rad individuálnych garáží.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž zjazdových chodníkov a ostatných peších komunikácií, čím obmedzujú pohyb chodcov. Blízkosť železničnej stanice spôsobuje zaťaženie územia cestujúcimi, ktorí potrebujú svoje vozidlá odstaviť v jej blízkosti, keďže pre nedostatok voľných miest ich nedokážu odstaviť priamo pred stanicou.





Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 6 stojísk. Podľa počtu ostatných odstavných a parkovacích stojísk v území je deficit mierne vyšší a dosahuje hodnotu cca 24 stojísk.

Riešenie ráta s doplneným chýbajúcich stojísk v rámci vnútroblokového priestoru a prostredníctvom zmeny organizácie dopravy na ulici Andreja Hlinku v úseku susediacom s územím sektora. Návrh okrem vytvorenia chýbajúcich kapacít statickej dopravy predpokladá zlepšenie situácie i zavedením regulácie parkovania, ktorá by znížila motiváciu návštevníkov železničnej stanice parkovať v tomto území a vytvorením potrebných kapacít statickej dopravy v blízkosti železničnej stanice. Podstatným cieľom regulácie je zabezpečiť potrebnú kapacitu odstavných a parkovacích stojísk pre obyvateľov vo večerných a nočných hodinách. Pre zabezpečenie potrebnej kapacity parkovacích miest pre návštevníkov železničnej stanice pripravuje mesto zvýšenie kapacity parkoviska pred vstupom do nej. Okrem tohto riešenia je navrhnuté časť chýbajúcich miest vytvoriť i v navrhovanom parkovacom dome umiestnenom na parkovisku pred budovou okresného úradu na Kollárovej ulici.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky riešenie uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v priestore medzi Suchovskou ulicou a Trstínskou cestou.

#### SEKTOR Z7 - SÍDLISKO HOSPODÁRSKA (Z7)

Sektor Z7 sa nachádza pozdĺž ulice Jána Bottu v úseku medzi ulicami Ferka Urbánka a Andreja Sládkoviča, v blízkosti nákupného centra MAX. Zástavbu tvorí jediný 4-podlažný bytový dom stojaci paralelne s ulicou Jána Bottu.

Plochy statickej dopravy sa nachádzajú pozdĺž ulice Jána Bottu a pozdĺž zjazdových chodníkov zabezpečujúcich prístup k bytovému domu a dvoch skupinám individuálnych garáží nachádzajúcim sa v priestore vnútrobloku.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž zjazdových chodníkov a ostatných peších komunikácií, čím obmedzujú pohyb chodcov.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 61 stojísk.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk vo večerných a nočných hodinách využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) na časti blízkych parkovísk nákupného centra MAX. Toto riešenie umožní rýchle riešenie nedostatku stojísk v území a zároveň nevytvára potrebu nového záberu plôch zelene. Prínosom riešenia je i zvýšenie efektivity využitia už existujúcich parkovísk v území. Alternatívou tohto riešenia je pokrytie deficitu v navrhovanom parkovacom dome v južnej časti areálu Materiálovo-technologickej fakulty STU v Bratislave, resp. v navrhovanom parkovacom dome na mieste existujúcich individuálnych garáží pri ulici Kornela Mahra.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky riešenie uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v priestore medzi Suchovskou ulicou a Trstínskou cestou.

#### SEKTOR Z8 - SÍDLISKO HOSPODÁRSKA (Z8)

Sektor Z8 je vymedzený ulicami Jána Bottu, Kornela Mahra, Gejzu Dusíka a Botanickou. Sektor susedí s areálom Materiálovo-technologickej fakulty STU v Bratislave a vo vzdialenosti cca 300 metrov sa nachádza obchodné centrum MAX. Zástavba sektoru je tvorená 4-5 podlažnými bytovými domami usporiadanými do polootvorených vnútroblokov, dotvorených vzrastlou zeleňou.

Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž príľahlých komunikácií a najmä pozdĺž zjazdových chodníkov vo vnútroblokoch, prevažne vo forme kolmých a šikmých stojísk. Južne od ulice Kornela Mahra sa nachádza kompaktný blok individuálnych radových garáží.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž zjazdových chodníkov a ostatných peších komunikácií, čím obmedzujú pohyb chodcov.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 23 stojísk. Podľa počtu ostatných odstavných a parkovacích stojísk v území je deficit vyšší a dosahuje hodnotu cca 77 stojísk.

Riešenie uvažuje s pokrytím deficitu stojísk v navrhovanom parkovacom dome v južnej časti areálu Materiálovo-technologickej fakulty STU v Bratislave a z časti s využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) vo večerných a nočných hodinách na časti blízkych parkovísk nákupného centra MAX. Územie navrhované pre parkovací dom je z časti určené pre riešenie statickej dopravy i podľa územného plánu mesta.

Alternatívou tohto riešenia je vybudovanie parkovacieho domu na mieste existujúcich individuálnych garáží pri ulici Kornela Mahra.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky riešenie uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v priestore medzi Suchovskou ulicou a Trstínskou cestou.

#### SEKTOR Z9 - SÍDLISKO HOSPODÁRSKA (Z9)

Sektor Z9 sa nachádza v priestore medzi ulicami Jána Bottu, Bedřicha Smetanu a Lomonosovovou. Sektor sa nachádza v blízkosti nákupného centra MAX.

Zástavbu tvoria prevažne 8-podlažné bytové domy usporiadané do otvorených blokov. Priestor vnútroblokov tvoria v prevažnej miere plochy zelene doplnené o zariadenia detských ihrísk. Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž príľahlých komunikácií, vymedzených plôch parkovísk a najmä pozdĺž zjazdových chodníkov vo vnútroblokoch, prevažne vo forme kolmých a šikmých stojísk. V centrálnej časti sektora sa nachádza kompaktný blok individuálnych radových garáží. Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž zjazdových chodníkov a ostatných peších komunikácií, čím obmedzujú pohyb chodcov.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 154 stojísk.

Riešenie ráta s pokrytím deficitu stojísk v navrhovanom parkovacom dome v západnej časti areálu SPŠ stavebnej pri ulici J.G. Tajovského a z časti s využitím zástupnosti parkovania (po dohode s majiteľom) vo večerných a nočných hodinách na časti blízkych parkovísk nákupného centra MAX. Územie navrhované pre parkovací dom nie je podľa územného plánu mesta určené pre výstavbu hromadných garáží a parkovísk a z tohto dôvodu bude pred realizáciou potrebné zvážiť potrebu zmeny ÚPN mesta. Alternatívou tohto riešenia je vybudovanie parkovacieho domu na mieste existujúcich individuálnych radových garáží v centrálnej časti sektora.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky riešenie uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v priestore medzi Suchovskou ulicou a Trstínskou cestou.

#### SEKTOR Z10 - SÍDLISKO HOSPODÁRSKA (Z10)

Sektor Z10 sa nachádza v priestore medzi ulicami J.G. Tajovského a Čajkovského. Charakteristický je rozmanitou štruktúrou sekciových i bodových 4-14 podlažných bytových domov usporiadaných do polouzatvorených blokov. V priestore vnútroblokov sa nachádzajú areály školských a predškolských zariadení slúžiacich pre potreby obyvateľov. Územie dotvárajú plochy upravenej zelene. Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž príľahlých komunikácií, na vymedzených plochách parkovísk a najmä pozdĺž zjazdových chodníkov vo vnútroblokoch, prevažne vo forme kolmých a šikmých stojísk.





Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž zjazdových chodníkov a ostatných peších komunikácií, čím obmedzujú pohyb chodcov i samotných vozidiel. Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 297 stojísk.

Riešenie ráta s pokrytím deficitu stojísk v navrhovanom parkovacom dome v západnej časti areálu SPŠ stavebnej pri ulici J.G. Tajovského, prípadne v navrhovanom parkovacom dome pri Čajkovského ulici umiestnenom čiastočne v koridore zrušenej železničnej trate. Územia navrhované pre parkovacie domy nie sú podľa územného plánu mesta určené pre výstavbu hromadných garáží a parkovísk a z tohto dôvodu bude pred ich realizáciou potrebné zvážiť potrebu zmeny ÚPN mesta.

Z hľadiska etapizácie uvedené lokality umožňujú v prvej fáze ich využitie pre parkovanie vozidiel na teréne a následnú výstavbu parkovacích domov podľa aktuálnych potrieb a finančných možností.

Alternatívou tohto riešenia je pokrytie deficitu vybudovaním podzemných parkovacích domov pod plochami zelene vnútroblokov. Dané riešenie síce umožňuje skrátiť dochádzkovú vzdialenosť medzi bytom a vozidlom, ale predstavuje zároveň finančne veľmi náročné riešenie, ktorého realizácia si vyžiada veľa času a nevyhnutne sa prejaví i v cene parkovného tak pre návštevníkov ako aj obyvateľov.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky riešenie uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v priestore medzi Suchovskou ulicou a Trstínskou cestou.

#### SEKTOR Z11 - SÍDLISKO HOSPODÁRSKA (Z11)

Sektor Z11 sa nachádza v priestore medzi Botanickou ulicou a ulicou Ludvika van Beethovena. Zástavba je tvorená rozmanitou štruktúrou sekciových i bodových 4-14 podlažných bytových domov usporiadaných do polootvorených blokov. V priestore vnútroblokov sa nachádzajú zariadenia občianskej vybavenosti ako aj areály školských a predškolských zariadení. Územie dotvárajú plochy upravenej zelene doplnené zariadeniami detských ihrísk.

Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž príľahlých komunikácií, na vymedzených plochách parkovísk a najmä pozdĺž zjazdových chodníkov vo vnútroblokoch, prevažne vo forme kolmých a šikmých stojísk.

V centrálnej časti územia, v blízkosti ulice Ludvika van Beethovena, sa nachádza súbor individuálnych radových garáží.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž zjazdových chodníkov a ostatných peších komunikácií, čím obmedzujú pohyb chodcov i samotných vozidiel.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 452 stojísk.

Riešenie ráta s pokrytím deficitu stojísk výstavbou parkovacieho domu za koridorom železničnej trate Trnava - Kúty, ktorého plocha je pre tento účel určená i podľa územného plánu mesta.

Alternatívou tohto riešenia je pokrytie deficitu v navrhovanom parkovacom dome v západnej časti areálu Materiálovo-technologickej fakulty STU v Bratislave v blízkosti Botanickej ulice, ktorý by zároveň v priebehu dňa umožnil i pokrytie nárokov na parkovacie stojiská pre študentov a návštevníkov fakulty. Územie navrhované pre parkovací dom nie je podľa územného plánu mesta určené pre výstavbu hromadných garáží a parkovísk a z tohto dôvodu bude pred jej realizáciou potrebné zvážiť potrebu zmeny ÚPN mesta.

Ďalšou z možností pre vytvorenie parkovacích miest je vybudovanie parkoviska navrhnutého východne od areálu cintorína na Kamennej ceste, ktoré by zároveň v priebehu dňa, najmä v čase sviatkov, umožnilo pokryť nároky na parkovanie návštevníkov cintorína. Územie navrhované pre parkovisko nie je podľa územného plánu mesta určené pre výstavbu hromadných garáží a parkovísk a z tohto dôvodu bude pred jeho realizáciou potrebné zvážiť potrebu zmeny ÚPN mesta.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky riešenie uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v priestore medzi Suchovskou ulicou a Trstínskou cestou.

#### SEKTOR Z12 - SÍDLISKO HOSPODÁRSKA (Z12)

Sektor Z12 je ohraničený Botanickou a Šafárikovou ulicou.

Zástavbu tvoria 4-9 podlažné bytové domy usporiadané do polouzatvoreného bloku. Vnútroblok dotvárajú plochy upravenej zelene doplnené zariadeniami detských ihrísk.

Plochy statickej dopravy sú sústredené pozdĺž príľahlých komunikácií a pozdĺž zjazdových chodníkov vo vnútroblokoch, prevažne vo forme kolmých stojísk.

V severnej časti sektora sa nachádza 6 individuálnych radových garáží.

Mimo vymedzených odstavných a parkovacích stojísk sú vozidlá odstavované pozdĺž zjazdových chodníkov a ostatných peších komunikácií, čím obmedzujú pohyb chodcov i samotných vozidiel.

Identifikovaný deficit odstavných a parkovacích stojísk vo vzťahu k počtu bytov v sektore je 77 stojísk.

Riešenie ráta s pokrytím časti deficitu vymedzením stojísk popri príľahlých uliciach najmä však na navrhovanom parkovisku východne od areálu cintorína na Kamennej ceste, ktoré by zároveň v priebehu dňa, najmä v čase sviatkov, umožnilo pokryť nároky na parkovanie návštevníkov cintorína. Územie navrhované pre parkovisko nie je podľa územného plánu mesta určené pre výstavbu hromadných garáží a parkovísk a z tohto dôvodu bude pred jeho realizáciou potrebné zvážiť potrebu zmeny ÚPN mesta.

S vytvorením nových plôch pre odstavovanie vozidiel pre majiteľov, ktorý svoje vozidlá využívajú len sporadicky riešenie uvažuje v rámci navrhovaného záchytného parkoviska v priestore medzi Suchovskou ulicou a Trstínskou cestou.

#### SEKTOR Z13 - SÍDLISKO ŠTEFANA MOYZESA

Vymedzený sektor menších rozmerov, ktorý tvorí jeden objekt na rohu ulíc Štefana Moyzesa a Terézie Vansovej. Tento bytový dom má riešené kapacitne postačujúce parkovanie na vlastnom pozemku. Z tohto dôvodu nie sú v tomto sektore navrhnuté žiadne ďalšie možnosti rozvoja statickej dopravy.

**Mapa 12**  
**Sekcie A – J**  
**Návrh nových plôch statickej dopravy vo vymedzených sektoroch**


















**Mapa 13**  
**Návrh nových plôch statickej dopravy - záchytné parkoviská**

## KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

### NÁVRH NOVÝCH PLÔCH STATICKEJ DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

### INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA

#### LEGENDA:

-  **S1** hranica a označenie sektoru
-  odstavné a parkovacie stojiská
-  objekty garáží
-  navrhované odstavné a parkovacie stojiská
-  navrhované parkovacie domy
-  navrhované parkoviská
-  plochy záchytných parkovísk
- 100 pm** počet navrhovaných odstavných a parkovacích stojísk
-  izochróny dostupnosti 300 m od plôch navrhovaných parkovacích domov a parkovísk
-  odstavné a parkovacie stojiská v zóne B určené i pre návštevníkov
-  navrhované umiestnenie parkovacích automatov v zóne B
-  plochy parkovísk pri zariadeniach OV
-  plochy parkovísk pri zariadeniach OV - pripravované
-  pripravovaná zástavba
-  pripravované úpravy komunikácií
-  izochróny dostupnosti 300 m od parkovísk pri zariadeniach OV
-  plochy vymedzené podľa ÚPN pre hromadné parkoviská a garáže
-  pozemky vo vlastníctve mesta Trnava





400 pm

# KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

NÁVRH NOVÝCH PLÔCH STATICKEJ  
DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY  
- REGULÁCIA PARKOVANIA

A

Z1

448 pm

14 pm

264 pm

84 PM

Z13

M 1:3000

0 50 100 150 m

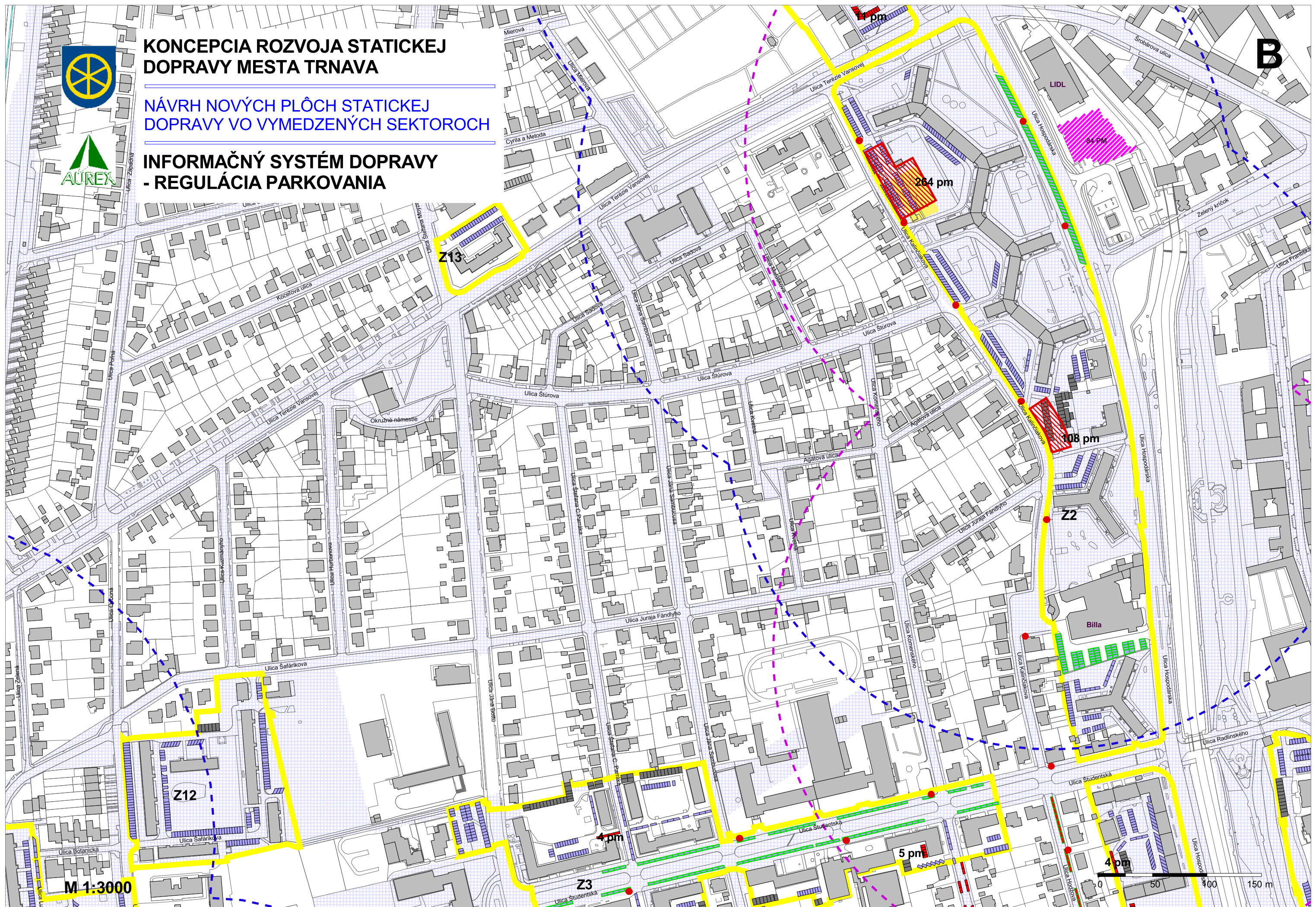




# KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

NÁVRH NOVÝCH PLÔCH STATICKEJ  
DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY  
- REGULÁCIA PARKOVANIA

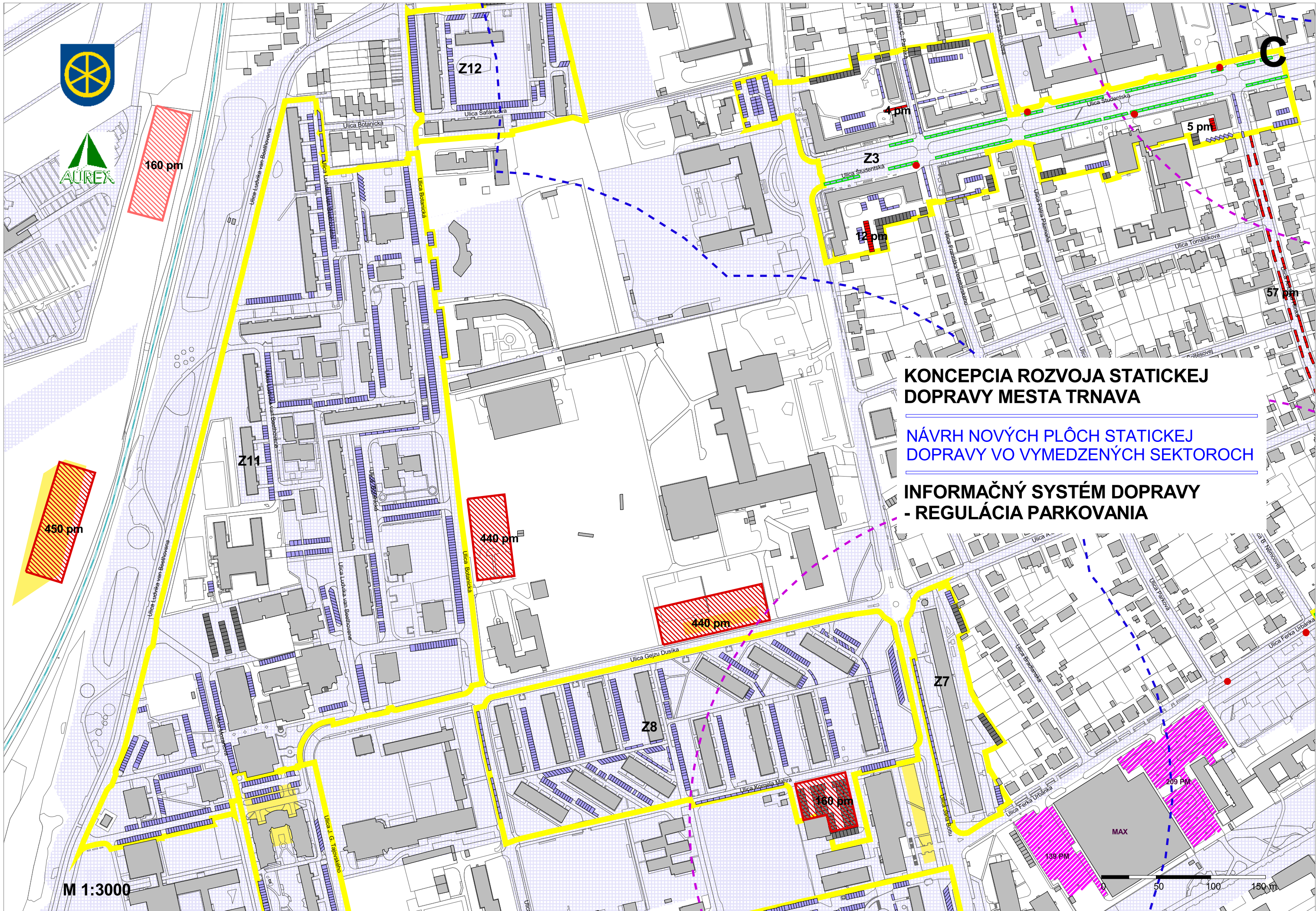


B

M 1:3000

0 50 100 150 m





**KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ  
DOPRAVY MESTA TRNAVA**

NÁVRH NOVÝCH PLÔCH STATICKEJ  
DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY  
- REGULÁCIA PARKOVANIA





450 pm

440 pm

440 pm

160 pm

240 pm

360 pm

440 pm

D

209 PM

139 PM

MAX

Z10

Z8

Z7

Z9

0 50 100 150 m

# KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

NÁVRH NOVÝCH PLÔCH STATICKEJ DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA

M 1:3000



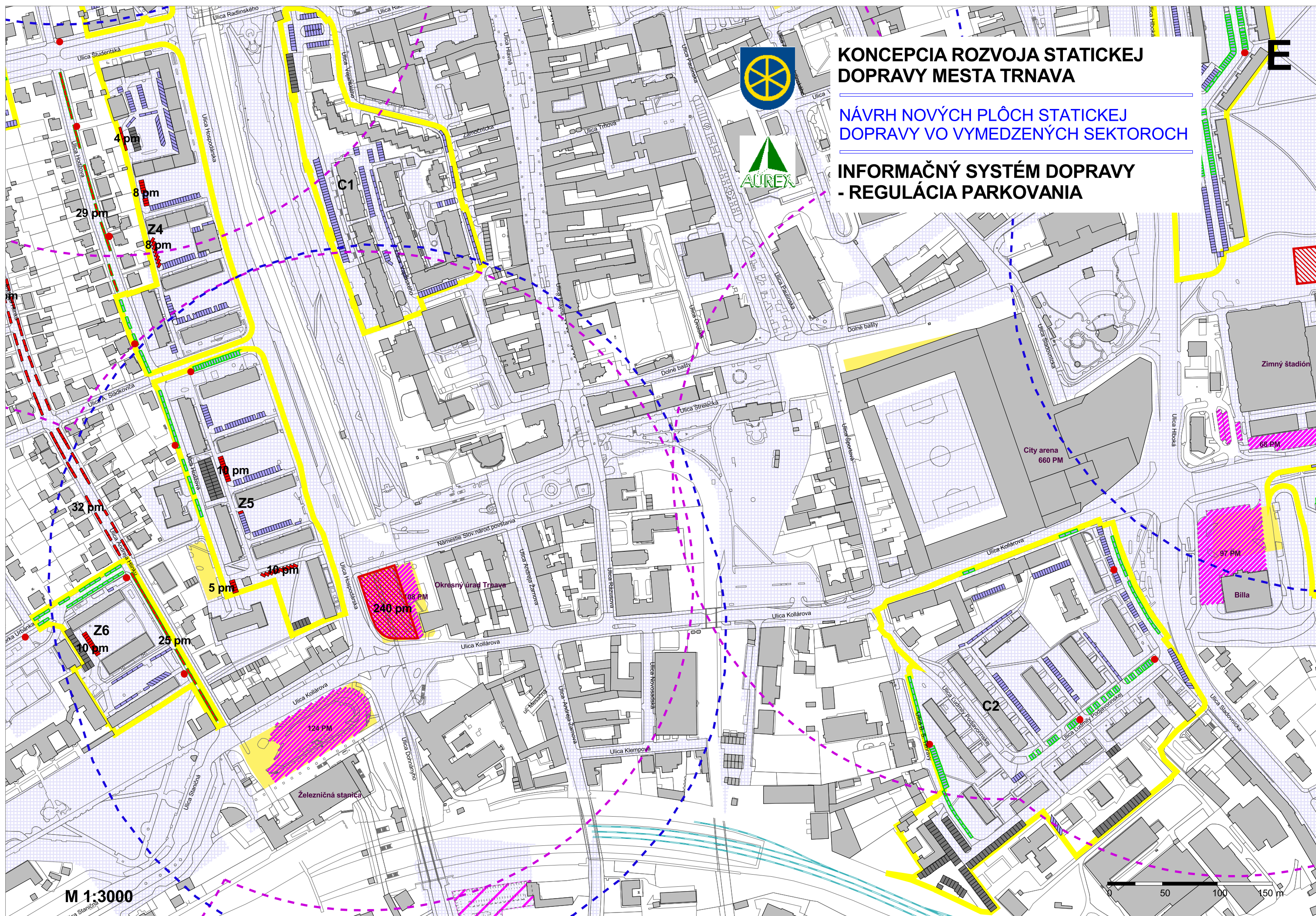


# KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA



NÁVRH NOVÝCH PLÔCH STATICKEJ  
DOPRAVY VO VYMEDZENÝCH SEKTOROCH

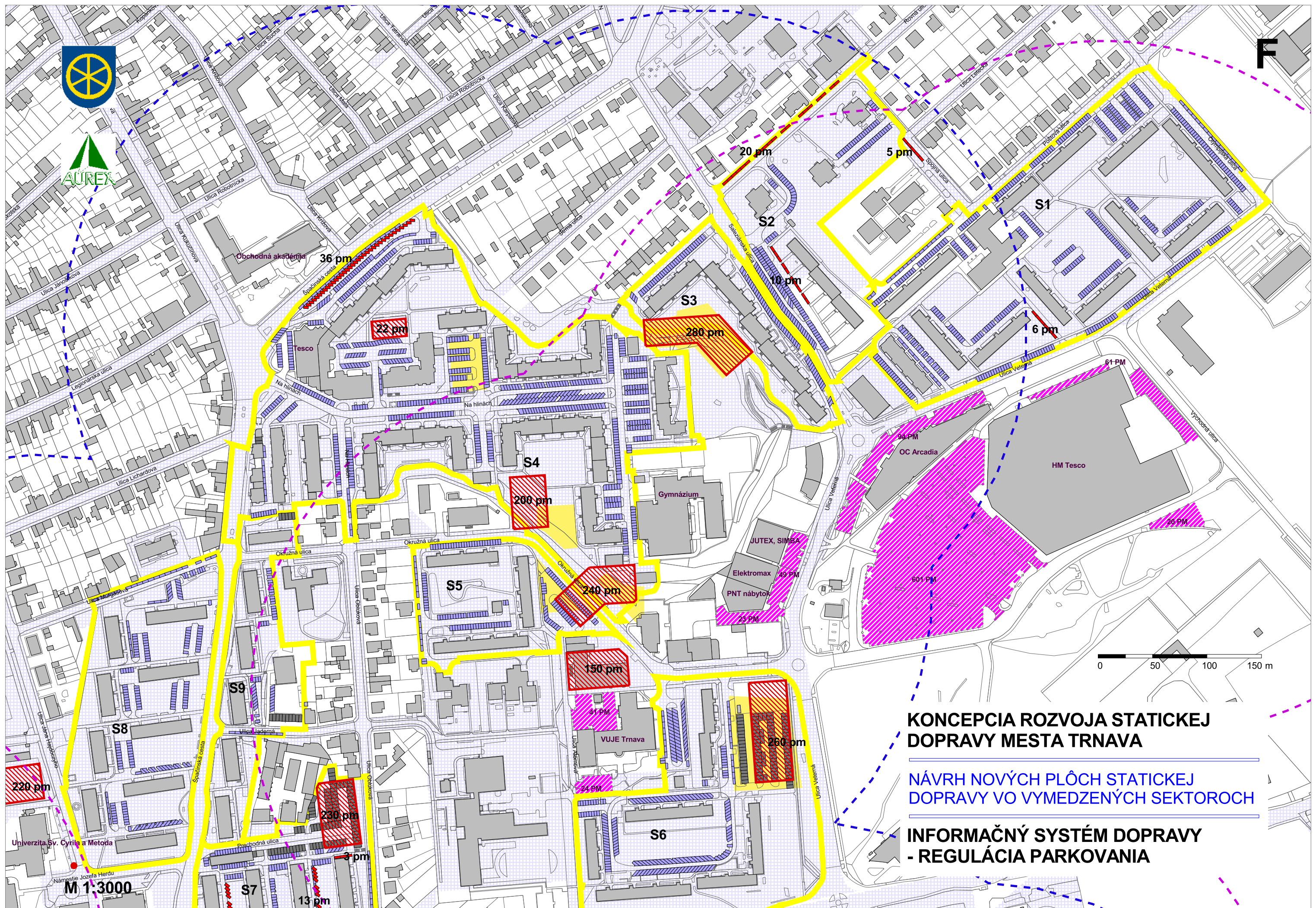
INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY  
- REGULÁCIA PARKOVANIA



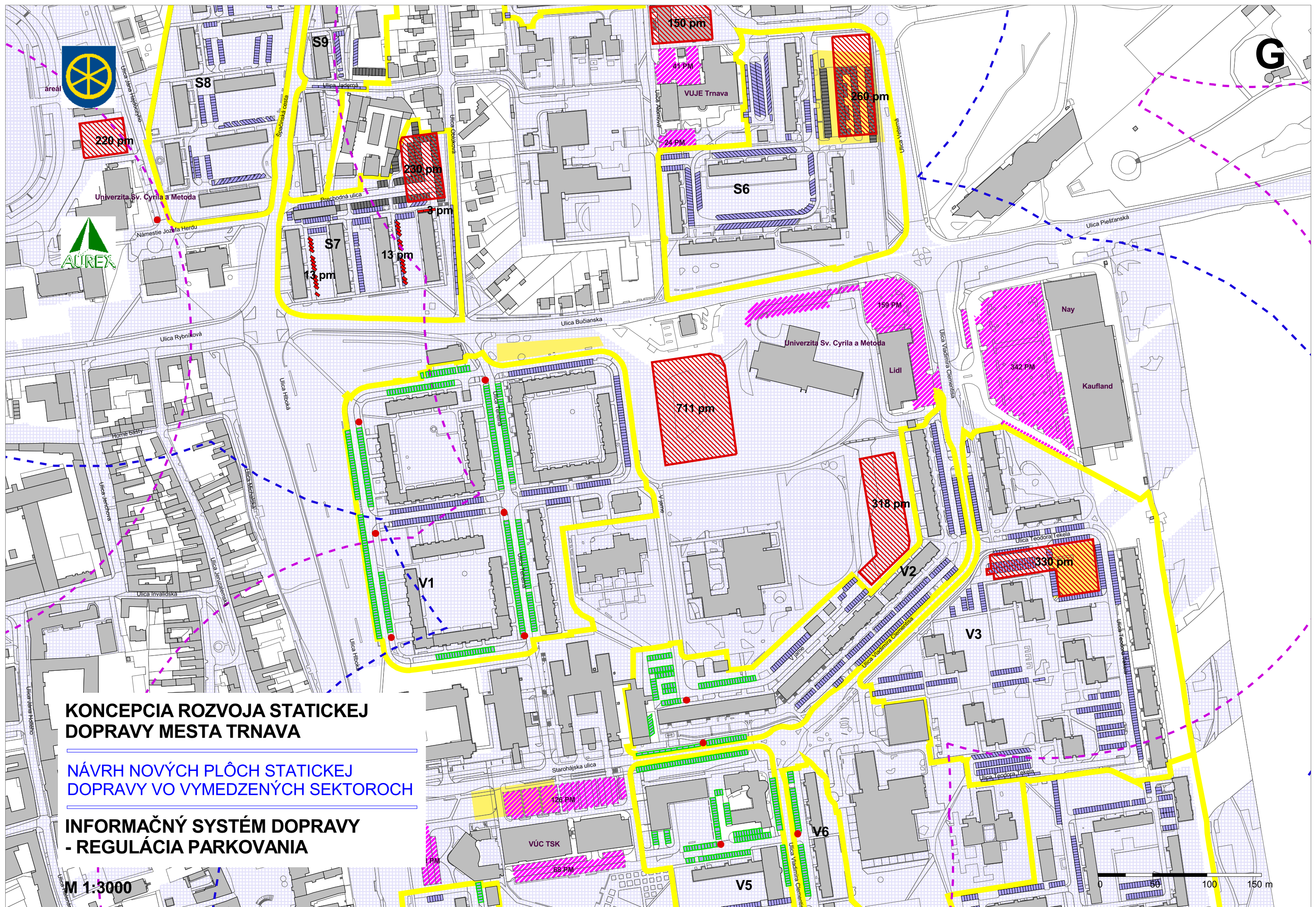
M 1:3000

0 50 100 150 m

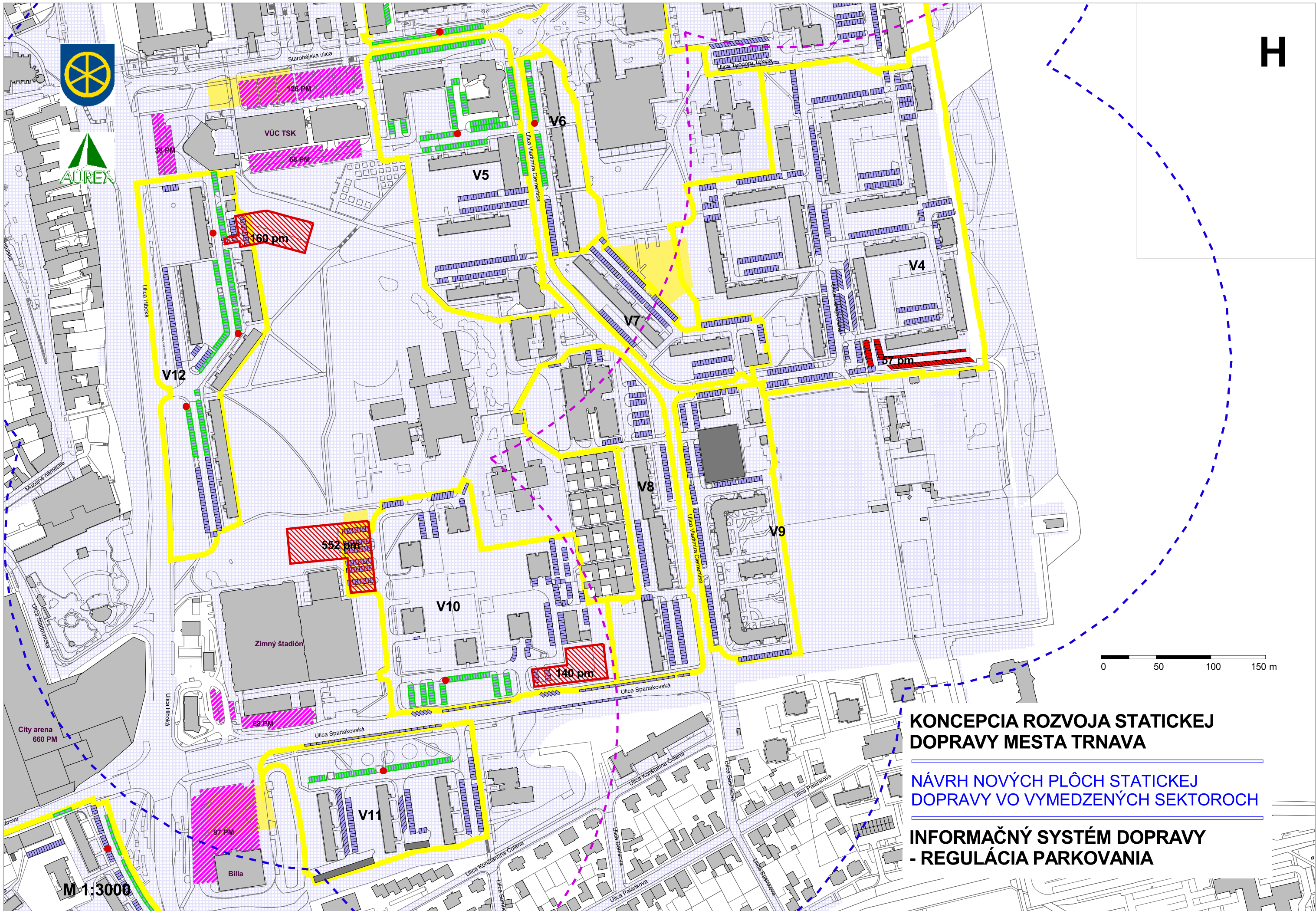












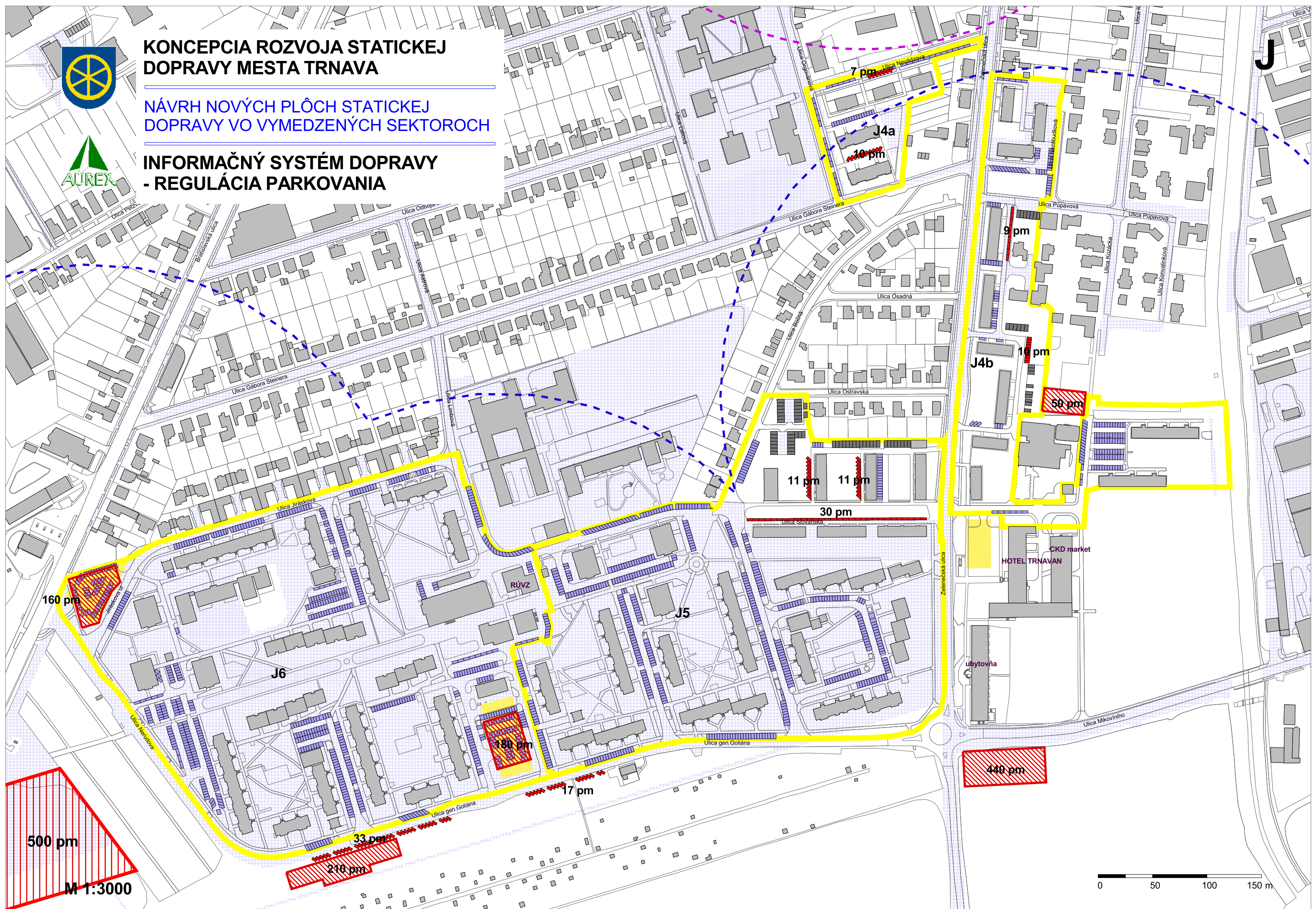




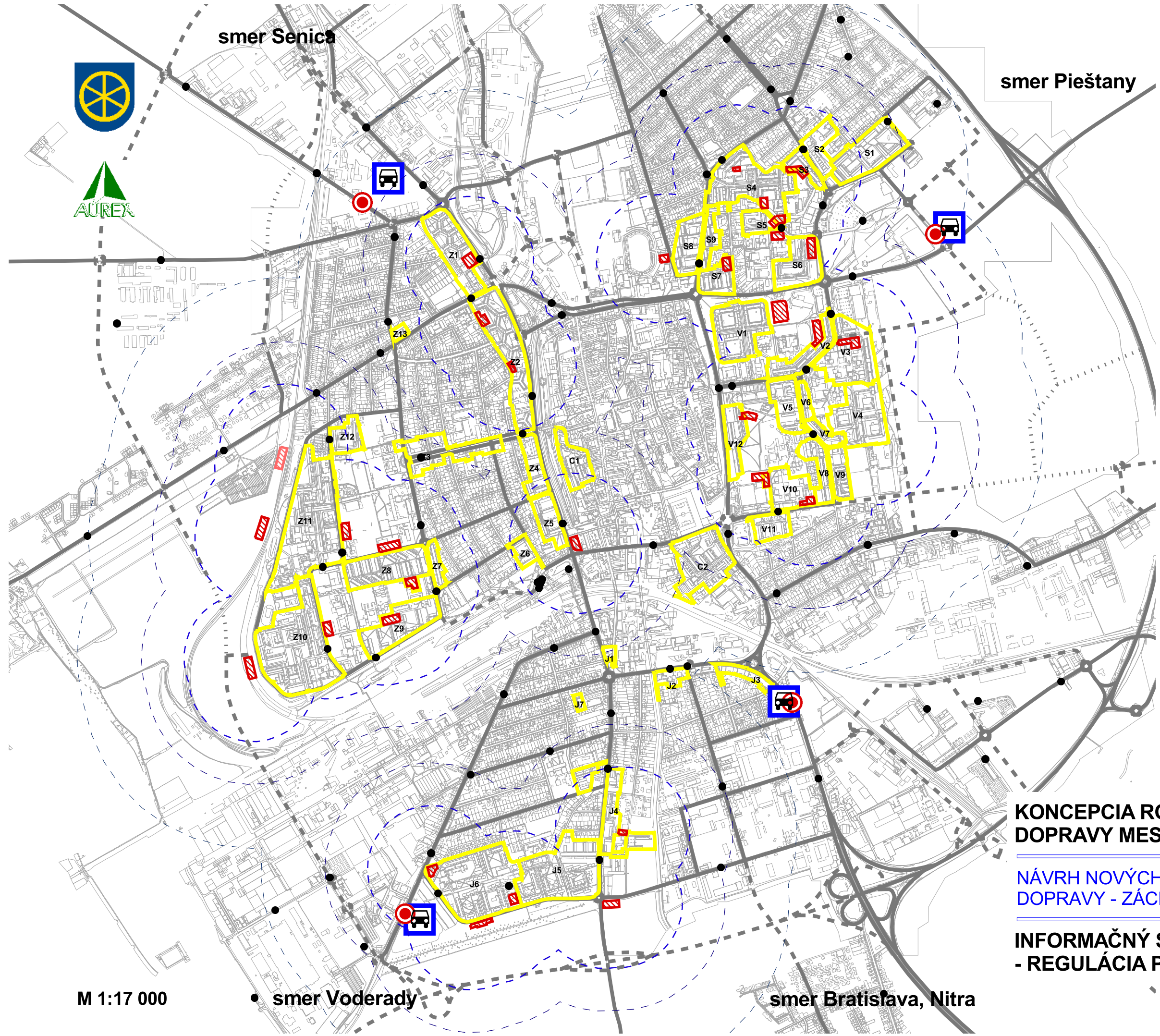




# INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA







- LEGENDA:**
- hranica sektoru
  - navrhované záchytné parkoviská
  - navrhované parkovacie domy
  - navrhované parkoviská
  - izochróny dostupnosti 300 m od plôch navrh. parkovacích domov a parkovísk
  - izochróny dostupnosti 500 m od plôch navrh. parkovacích domov a parkovísk
  - izochróny dostupnosti 800 m od plôch navrh. parkovacích domov a parkovísk
  - existujúce zastávky MAD
  - navrhované zastávky MAD
  - Komunikačná sieť v zmysle ÚPN mesta
    - existujúce komunikácie
    - navrhované komunikácie
    - výhľadové komunikácie

**KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA**

**NÁVRH NOVÝCH PLÔCH STATICKEJ DOPRAVY - ZÁCHYTNÉ PARKOVISKÁ**

**INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA**





### 2.3) KAPACITNÁ BILANCIA NAVRHOVANÝCH STOJÍSK

Nasledujúca tabuľka sumarizuje celkový počet novo navrhovaných odstavných a parkovacích stojísk v jednotlivých sektoroch, ako aj kumulatívne za celé mesto. Vymedzené plochy pre výstavbu garáží a parkovacích domov však predstavujú v tejto fáze územnú rezervu, ktorú je potrebné do budúcnosti zachovať pre prípadnú realizáciu takýchto zariadení statickej dopravy. Ich vymedzenie odporúčame premietnuť aj do územného plánu mesta (ÚPN) tak, aby nebolo možné tieto plochy zastavať iným spôsobom. Celkový počet garáží a tým pádom aj výsledný počet samotných stojísk bude spresnený až na základe konkrétnych stavebnotechnických riešení, resp. počas prípravy projektovej dokumentácie pre jednotlivé objekty. Kapacitná bilancia tak v tomto smere predstavuje celkový potenciál rozvoja statickej dopravy, pričom o realizácii každej jednej garáže je možné vytvoriť samostatnú diskusiu opodstatnenosti, vrátane komunikačnej platformy pre obyvateľov mesta, resp. prípadnou realizáciou takto dotknutých ulíc.

Sektor		Deficit stojísk podľa premisy jedno riadne vymedzené stojisko na jeden byt [D <sub>4</sub> ]	Novo navrhnuté stojiská
C1	Sídlisko Vajanského	-66	0
C2	Sídlisko Ľudmily Podjavorinskej	-54	0
J1	Sídlisko A. Žarnova	42	0
J2	Sídlisko Tamaškovičova (J2)	-52	0
J3	Sídlisko Tamaškovičova (J3)	-10	0
J4	Sídlisko Linčianska (J4)	-17	86
J5	Sídlisko Linčianska (J5)	-415	492
J6	Sídlisko Linčianska (J6)	-484	494
J7	Sídlisko 9. mája	6	0
S1	Sídlisko Veterná (S1)	-56	6
S2	Sídlisko Veterná (S2)	25	30
S3	Sídlisko Saleziánska	-176	280
S4	Sídlisko Na hlinách (S4)	-547	372
S5	Sídlisko Na hlinách (S5)	-101	100 (alt. +150)
S6	Sídlisko Na hlinách (S6)	-43	0 (alt. +190)
S7	Sídlisko Špačinská (S7)	82	19 (alt. +114)
S8	Sídlisko Hajdóczyho	-206	220
S9	Sídlisko Špačinská (S9)	-76	0
V1	Sídlisko Tehelná	-208	711
V2	Sídlisko VI. Clementisa	1	318
V3	Sídlisko Juraja Slottu (V3)	-338	229
V4	Sídlisko Juraja Slottu (V4)	-147	41
V5	Sídlisko VI. Clemenisa (V5)	64	0
V6	Sídlisko VI. Clementisa (V6)	-101	0
V7	Sídlisko VI. Clementisa (V7)	-17	0
V8	Sídlisko VI. Clementisa (V8)	-146	0

V9	Sídlisko VI. Clementisa (V9)	271	0
V10	Sídlisko Spartakovská (V10)	-159	682
V11	Sídlisko Spartakovská (V11)	-6	0
V12	Sídlisko Hlboká	-127	146
Z1	Sídlisko A. Kubinu	-423	460
Z2	Sídlisko Hospodárska (Z2)	-369	285
Z3	Sídlisko Prednádražie (Z3)	81	21
Z4	Sídlisko Hospodárska (Z4)	-210	138
Z5	Sídlisko Hospodárska (Z5)	-158	266
Z6	Sídlisko Prednádražie (Z6)	-6	35
Z7	Sídlisko Prednádražie (Z7)	-61	0
Z8	Sídlisko Prednádražie (Z8)	-23	440 (alt. +99)
Z9	Sídlisko Prednádražie (Z9)	-154	0 (alt. +197)
Z10	Sídlisko Prednádražie (Z10)	-297	360 (alt. +440)
Z11	Sídlisko Prednádražie (Z11)	-452	450 (alt. +440)
Z12	Sídlisko Prednádražie (Z12)	-77	160
Z13	Sídlisko Š. Moyzesa	14	0
SPOLU		-5 196	6 841 (alt. +1 630)

- alt. – alternatívne riešenia sú popísané v predchádzajúcej kapitole podľa príslušných sektorov.

Výsledný počet novo navrhnutých stojísk môže ovplyvniť nie len spresnenie tvaru a počtu garáží, ale aj počet podlaží tej ktorej garáže. Podlažia môžu byť pritom umiestnené v nadzemnej časti objektu do podoby parkovacieho domu, ako aj v podzemnej časti ako garáž. Počet podzemných podlaží však môže byť ľubovoľne navýšený. Závisieť bude pritom od geologického rozboru a samozrejme od finančných možností. Pre účely výstavby takýchto garáží je samozrejme potrebné spracovať aj patričnú projektovú dokumentáciu.

Rozdiel medzi novo navrhnutými stojiskami a stanoveným deficitom je možné optimalizovať aj priestorovým doskúmaním statickej dopravy celého územia mesta Trnava s presnosťou na jedno stojisko. Vychádzajúc zo zadania prác tejto Konceptie bola totiž podrobná analýza spracovaná len pre vymedzené sektory. V rámci príslušných území týchto sektorov však možno predpokladať saturovanie potrieb rozvoja statickej dopravy aj pre ďalšie automobily, resp. pre obyvateľov sektorov. Ich návrh by však bol bez dopracovania analýzy neopodstatnený.

Pre zníženie nárokov na statickú dopravu vo vymedzených sektoroch, ako aj pre odľahčenie dynamickej dopravy v centre mesta uvažuje riešenie tejto Konceptie aj s vytvorením záchytných parkovísk o predpokladanej kapacite 1 380 stojísk. Ich počet je však možné spresniť podľa územných a stavebnotechnických riešení. Lokalizované by mali byť na hlavných vjazdoch v smere od diaľnice D1, v smere od Piešťan, Senice a Voderád, čím by umožnili odstavenie osobných áut a prestup návštevníkov na mestskú hromadnú dopravu. Týmto výpočtom počet novo navrhnutých stojísk predstavuje 8 221 a pri akceptácii skôr popísaných alternatívnych riešení až 9 851.