

PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY KRAJSKÉHO MESTA TRNAVA A JEHO FUNKČNÉHO ÚZEMIA



KAPITOLA 1
Čo je PUM



KAPITOLA 2
Vykonané práce



KAPITOLA 3
Návrhová časť

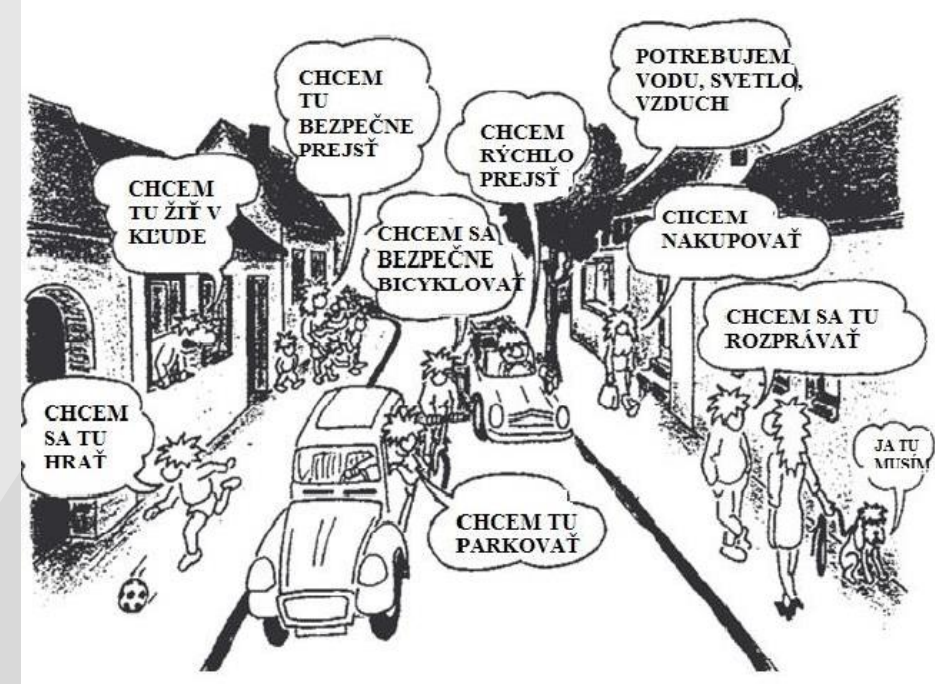


KAPITOLA 4
Diskusia

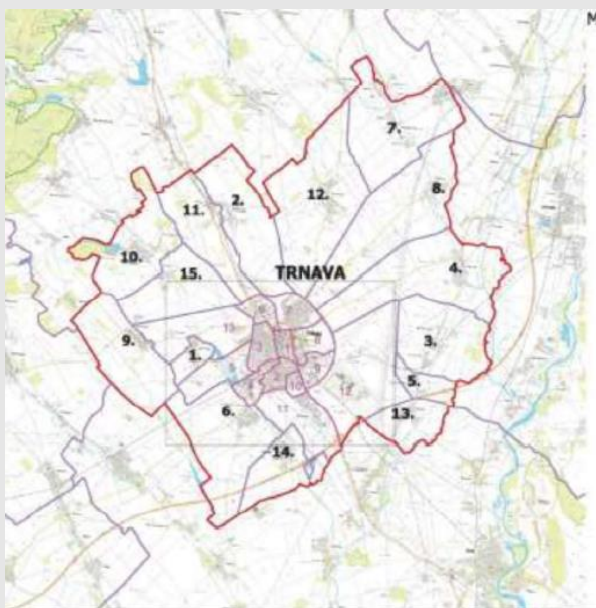


Čo je to PUM?

- **Schválený dokument**, ktorý bude rešpektovaný pre ďalší vývoj MFO TT hlavne z hľadiska rozvoja dopravnej infraštruktúry (všetky druhy dopravy) a nadväzujúceho vybavenia
- **Nadčasový a apolitický** – je navrhovaný do roku (+30rokov) 2050
- Súčasťou **strategických rozvojových dokumentov** mesta Trnava a jeho MFO (podklad pre účely územnej plánovacej činnosti)
- Dokument je koncepčnou štúdiou **všetkých subsystémov dopravy** v MFO TT



Rôzne potreby jednotlivých skupín užívateľov ulice (zdroj: NÖ Landesregierung KfV, Grafik: Christian Zuckerstätter)



Riešené územie

- Trnava, Biely Kostol, Bohdanovce nad Trnavou, Brestovany, Bučany, Dolné Lovčice, Hrnčiarovce nad Parnou, Jaslovské Bohunice, Malženice, Šelpice, Špačince, Zvar, Zeleneč, Zvončín, Ružindol, Suchá nad Parnou

Ako komunikujeme



MODELOVANIE ÚROVNE EMISÍ		
dátum	dokument	odkaz
20. 4. 2021	Modelovanie úrovne emisí – návrhová časť	
20. 4. 2021	Modelovanie úrovne emisí – návrhová časť – prílohy	
NÁVRH PRE VEREJNÉ PREROKOVANIE		
dátum	dokument	odkaz
3. 5. 2021	Návrh pre verejnú prerokovanie	
DOKUMENTÁCIA SEA		
dátum	dokument	odkaz
3. 5. 2021	Dokumentácia SEA	

- Zber dát
- Dopravné prieskumy
- Dopravný model – Dopravná ponuka a kalibrácia súčasného stavu
- Analýzy PUM
- Modelovanie hladín hluku – súčasný stav
- Modelovanie úrovne emisí – súčasný stav
- Plán dopravnej obslužnosti
- Plán implementácie a monitorovania

<https://mobilita.trnava.sk/index.php/dokumenty/>

DOPRAVNÝ MODEL		
dátum	dokument	odkaz
16. 3. 2021	Dopravný model – Dopravná prognóza – návrhová časť	
16. 3. 2021	Dopravný model – Dopravná prognóza – návrhová časť – prílohy	
DOPRAVNÝ MODEL		
dátum	dokument	odkaz
16. 3. 2021	Dopravný model – Dopravná prognóza – návrhová časť	
16. 3. 2021	Dopravný model – Dopravná prognóza – návrhová časť – prílohy	

MODELOVANIE ÚROVNE EMISÍ A HLUKU – prezentácie		
dátum	dokument	odkaz
8. 4. 2021	Prezentácie – Modelovanie úrovne emisí – návrhová časť	
8. 4. 2021	Prezentácie – Modelovanie hladín hluku – návrhová časť	

Štvrťročné správy		
dátum	dokument	odkaz
3. 12. 2019	1. ŠTVRŤROČNÁ SPRÁVA	
23. 01. 2020	2. ŠTVRŤROČNÁ SPRÁVA	
15. 04. 2020	3. ŠTVRŤROČNÁ SPRÁVA	
24. 07. 2020	4. ŠTVRŤROČNÁ SPRÁVA	
19. 10. 2020	5. ŠTVRŤROČNÁ SPRÁVA	
22. 01. 2021	6. ŠTVRŤROČNÁ SPRÁVA	
12. 04. 2021	7. ŠTVRŤROČNÁ SPRÁVA	

4. workshop – Zásobník projektov



V utorok 8. septembra 2020 o 13.00 h sa uskutočnil 4. workshop s veľkou pracovnou skupinou na tému Zásobník projektov tvrdých a mäkkých opatrení. Workshop sa konal v zasadacej miestnosti mestského zastupiteľstva na trnavskej radnici (Hlavná 1). Na workshope nás zaujímal odborný názor veľkej pracovnej skupiny na zásobník projektov. Medzi hlavné témy k diskusií...

[Čítať ďalej ▶](#)

admin 19. októbra 2020 Nezaradené 0

Workshopy + aktuality

5. workshop – Plán dopravnej obslužnosti (PDO) – návrhová časť



Od 30. septembra do 8. októbra prebiehal 5. workshop s veľkou pracovnou skupinou na tému Plán dopravnej obslužnosti (PDO) – návrhová časť. Workshop sa kvôli pandémie koronavírusu konal online. Členovia veľkej pracovnej skupiny mali vyjadriť svoj odborný názor na prezentáciu, ktorá im voľala vopred zaslaná v nahovorenej verzii. O téme sa diskutovalo aj...

[Čítať ďalej ▶](#)

ené 0

Spracovanie návrhovej časti PUM a posúdenie vplyvu na životné prostredie SEA

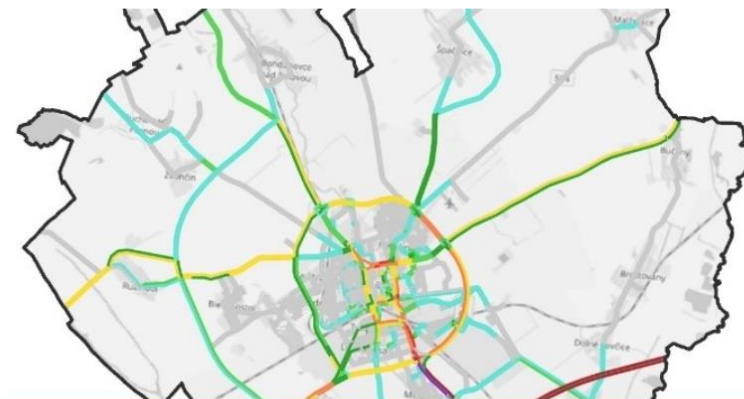


Hoci sa na začiatku roka 2021 podstatne obmedzila možnosť pohybu, rokování a činností z dôvodu reštriktívnych opatrení kvôli obmedzeniu šírenia covidu-19, práca na PUM mesta Trnava a MFO pokračujú bez prestávky. Spoločná stretnutie medzi spracovateľom a zástupcovia mesta Trnava sa stále odohrávajú systémom telekonferencií cca 1x za mesiac a dokončené...

[Čítať ďalej ▶](#)

admin 30. apríla 2021 Aktuálne

Dopravný model – návrhová časť



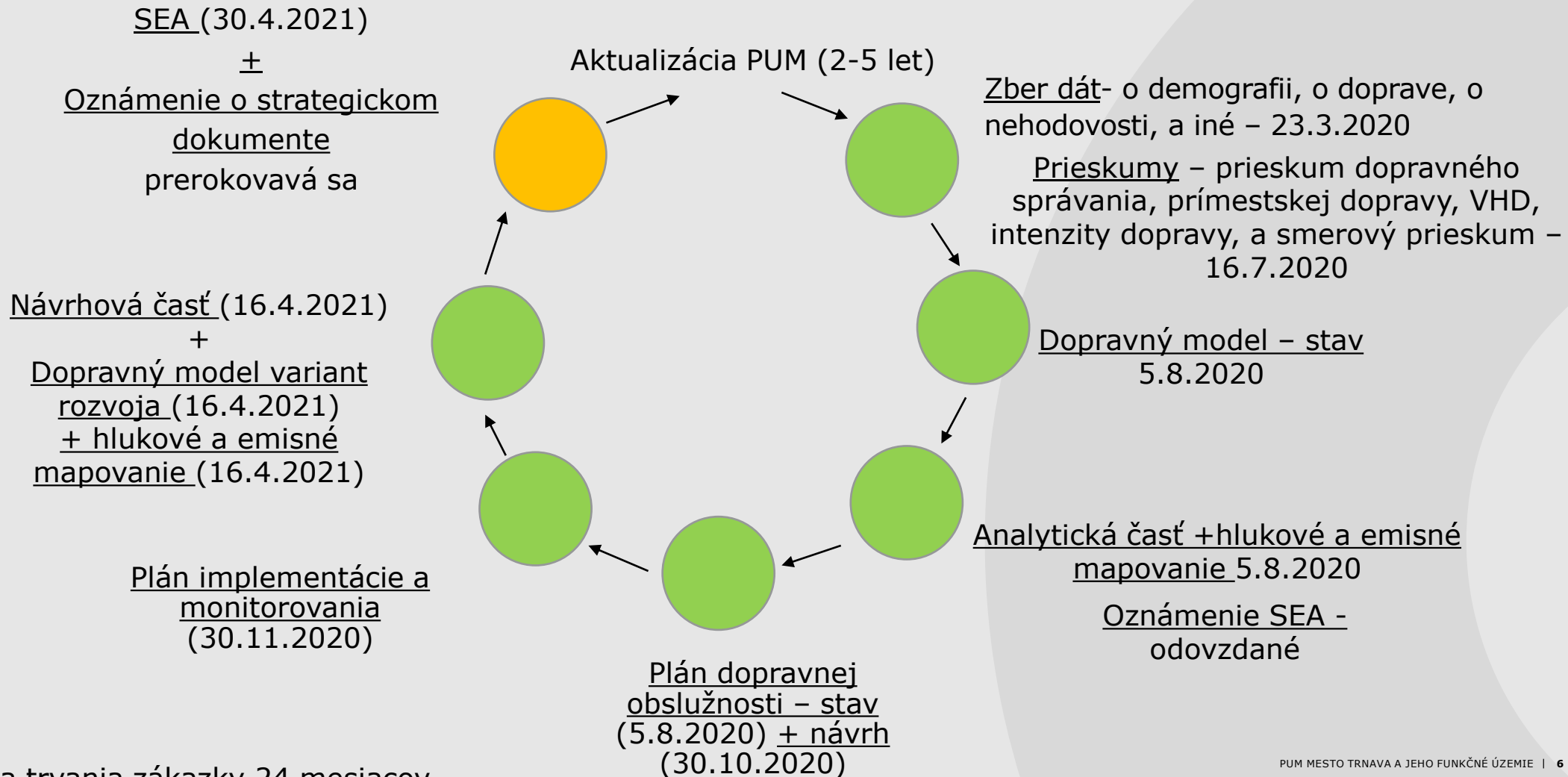
Dopravný model je nedielnou súčasťou návrhovej časti dokumentácie.[HV1] Na základe vykonanej analýzy súčasného stavu bol v rámci návrhovej časti zostavený zásobník projektov, ktorý zahŕňa stavby a opatrenia na cestnej sieti a v systéme verejnej dopravy. Zásobník projektov je zostavený pre návrhové obdobia, ktoré vychádza zo Zadania dokumentácie. Sú to časové horizonty 2025, 2030,...

[Čítať ďalej ▶](#)

admin 12. apríla 2021 Aktuálne



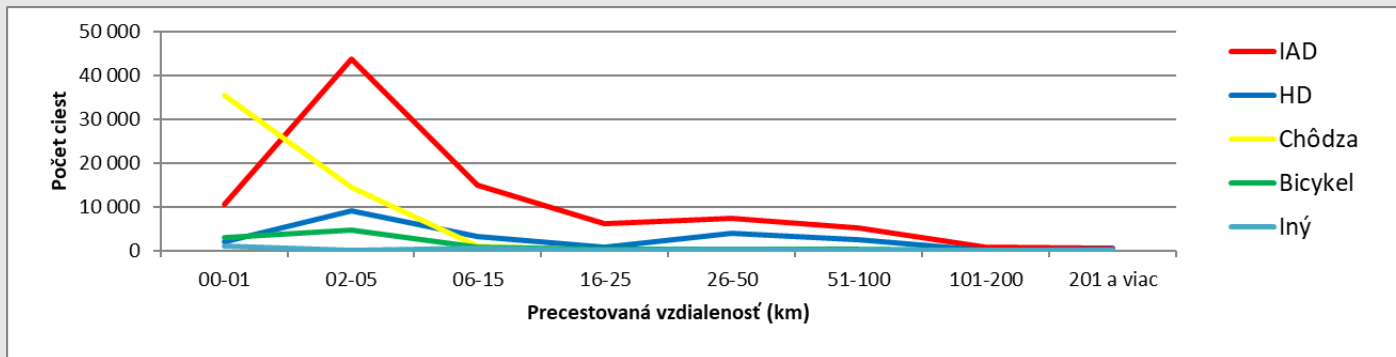
Proces plánovania PUM



Prieskumy – výsledky - Dopravné správanie obyvateľov

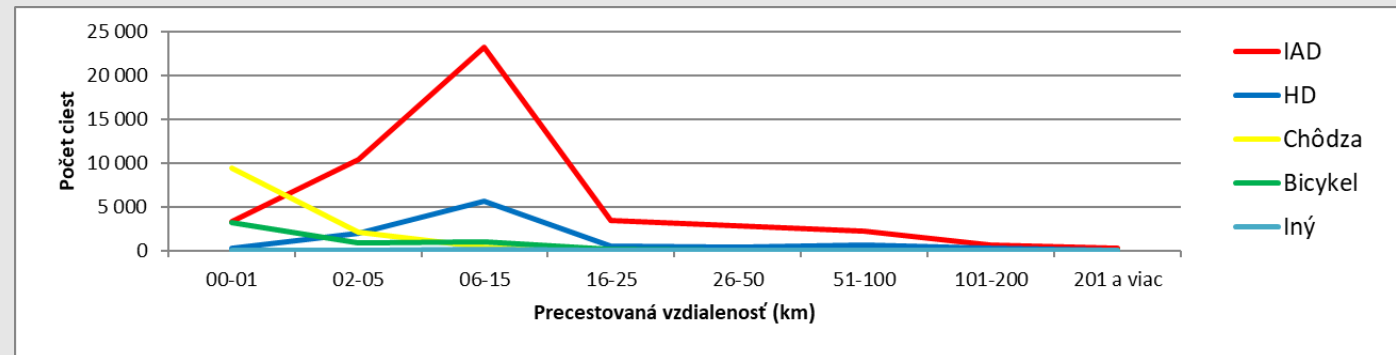
Mesto Trnava

80% ciest je do vzdialenosti 15 km, 55% do 5 km



MFO

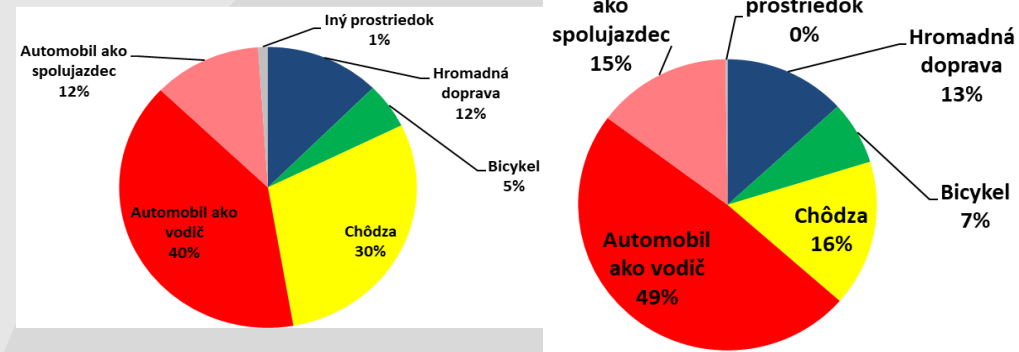
80% ciest je do vzdialenosti 25 km, 55% do 15 km



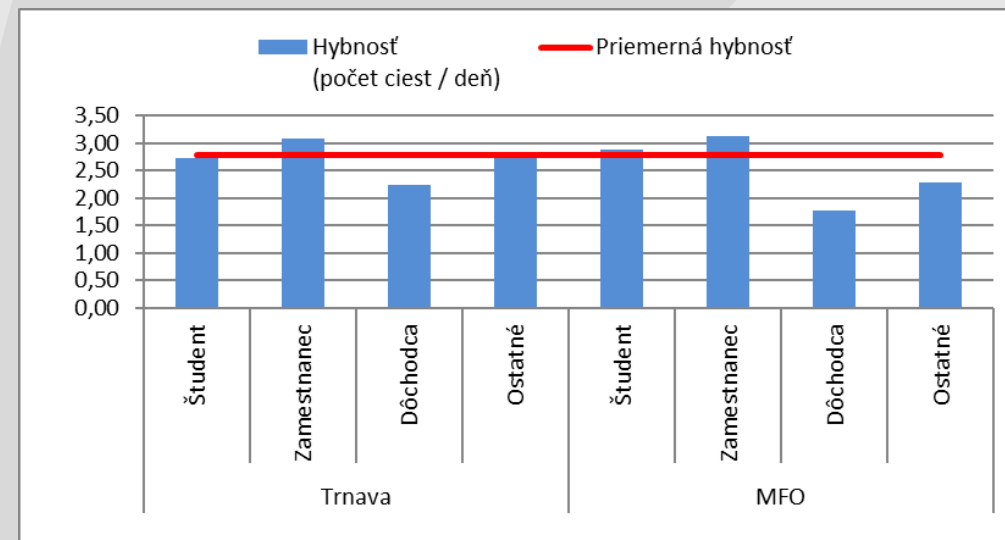
Delba prepravnej práce (podľa počtu ciest)

Mesto Trnava

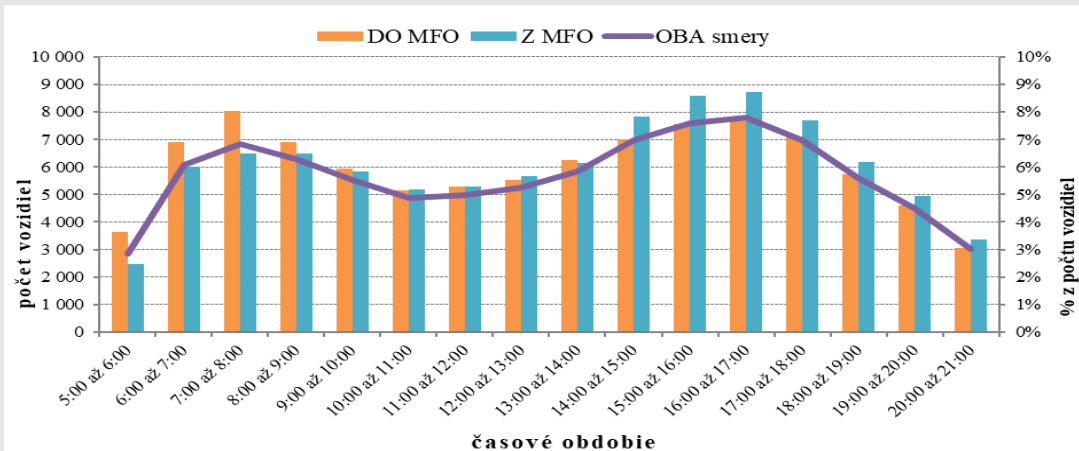
MFO



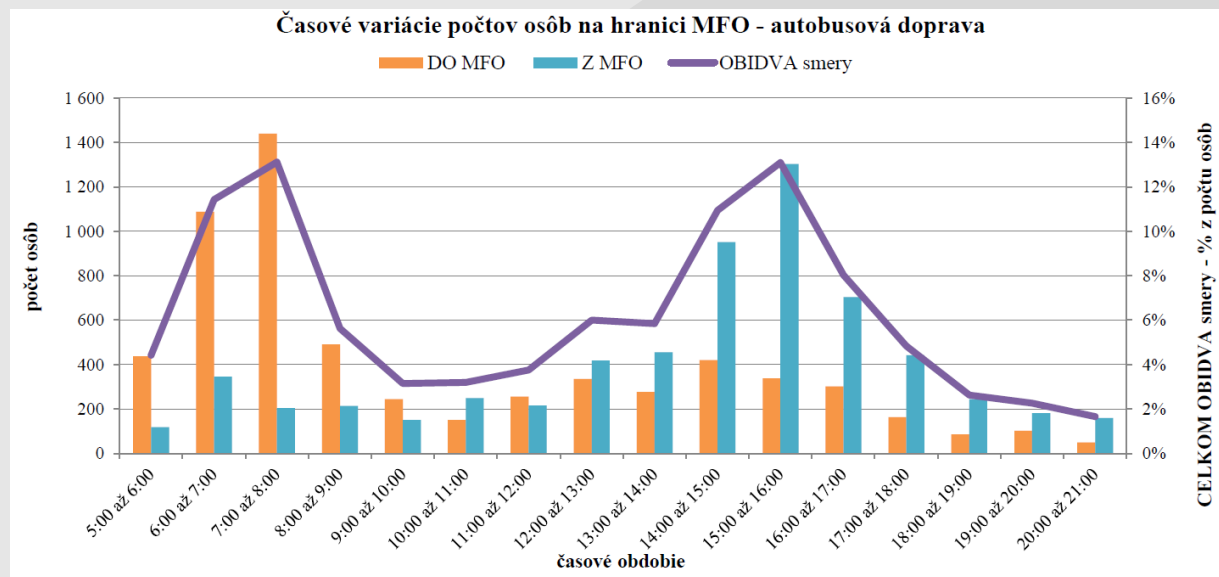
Priemerná hybnosť obyvateľov oblasti je 2,8



Denné variácie intenzít dopravy podľa smerov,
Osobné automobily, dodávky do 3,5 t a motocykle

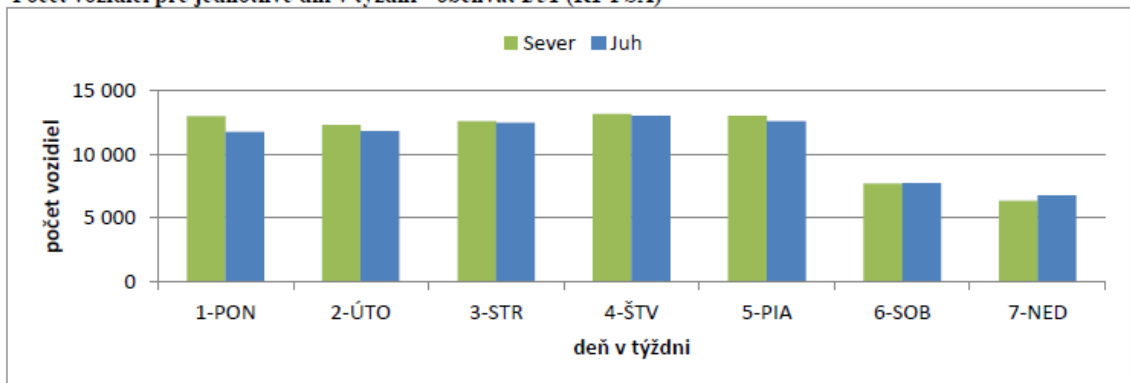


Časové variácie počtov osôb na hranici MFO – autobusová doprava



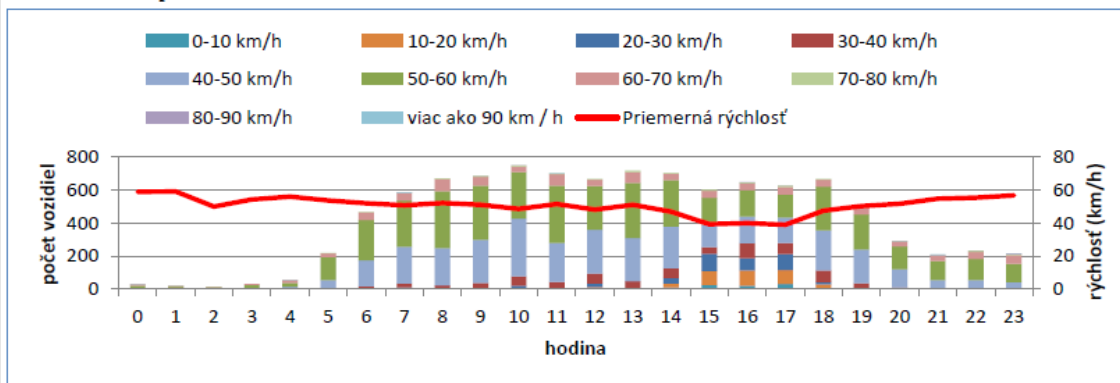
Celkové počty vozidiel za obdobie 1 týždňa

Počet vozidiel pre jednotlivé dni v týždni - obchvat I/51 (R1-PSA)



Denná variácia intenzít dopravy a priemernej rýchlosti na vybranej komunikácii (Trstínska cesta(Šrobárova – Cukrová))

Počet vozidiel v priebehu dňa - SMER: Sever

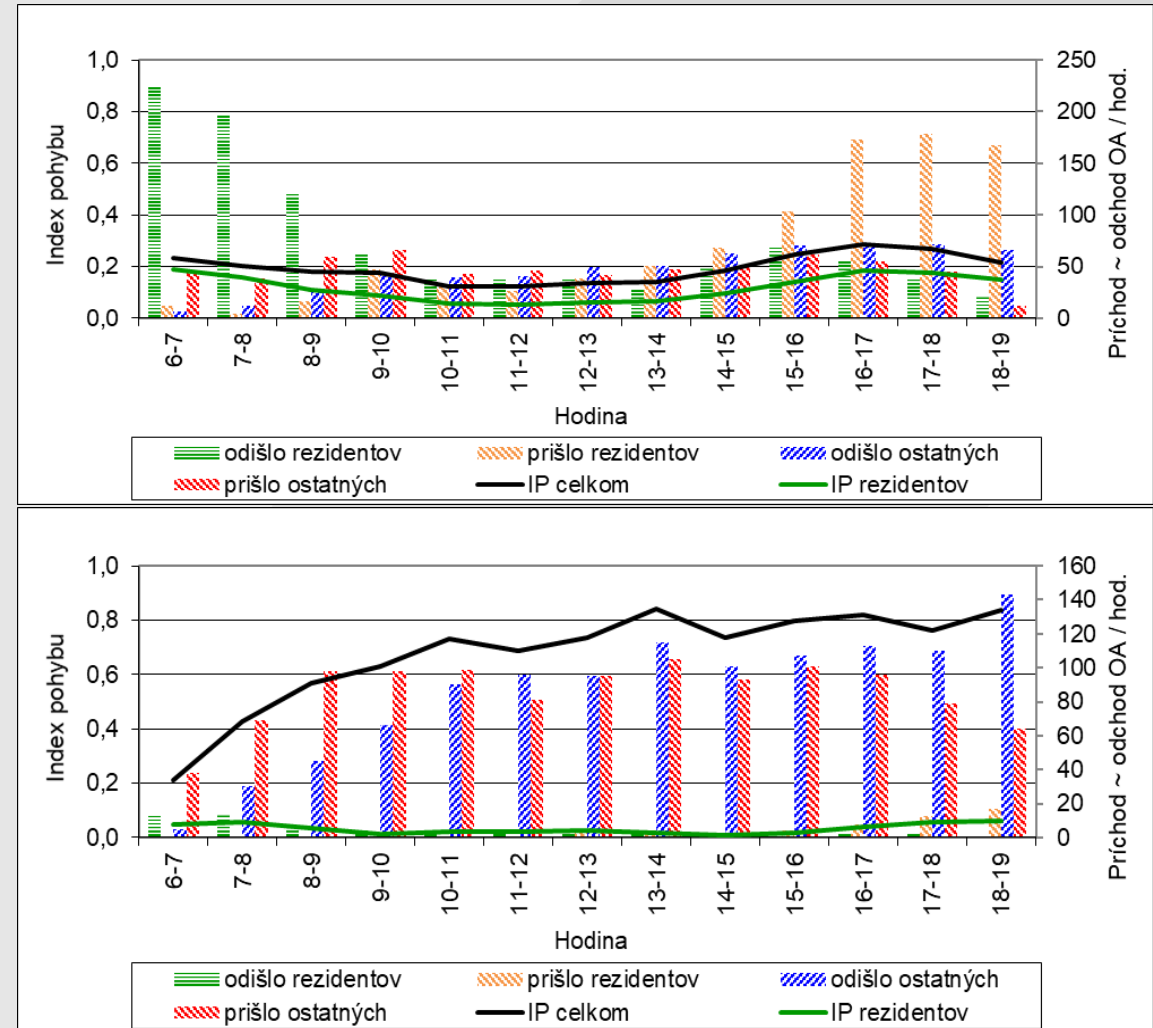


Prieskumy statickej dopravy

Počty parkujúcich vozidiel v dennom a nočnom období

oblasť	počet parkujúcich vozidiel				pomer deň / noc
	noc	10 hod	12 hod	15 hod	
AS	49	121	128	125	2,5
C11	265	348	381	287	1,3
CA1	204	456	456	416	2,2
CA2	435	1 146	1 289	1 061	2,7
CB1	21	122	185	139	7,1
CB2	44	342	351	311	7,6
J11	142	166	141	135	1,0
J12	1 878	964	1 108	1 170	0,6
S11	833	462	460	457	0,6
S12	1 349	922	874	913	0,7
S13	447	447	436	418	1,0
V1	676	538	548	505	0,8
V12	355	153	163	165	0,5
V21	2 003	1 457	1 480	1 389	0,7
V22	809	557	609	563	0,7
Z1	348	244	278	261	0,8
Z10	1 093	445	464	507	0,4
Z2	466	401	406	386	0,9
Z21	427	514	539	548	1,2
Z22	827	688	678	671	0,8
Z23	1 026	506	510	495	0,5
Z3	222	237	252	231	1,1
spolu	13 919	11 236	11 736	11 153	0,8

Index pohybu v priebehu dňa



SWOT analýza celok

silné stránky	slabé stránky	príležitosti	hrozby
umiestnenie mesta na rovine dáva priestor na kvalitnú sieť komunikácií všetkých druhov	vyšoká intenzita automobilovej dopravy	úprava uličného priestoru vybraných komunikácií v prospech pešej a cyklistickej dopravy (využitie priestoru pre cyklotrasy, pešie trasy a zeleň)	celospoločenský tlak na rýchlosť, okamžité premiestnenie a preferencia rýchlejších dopravných prostriedkov
výborne napojenie mesta na D1/R1 aj na rôzne smery do extravilánu mesta	stále narastajúci presun autom na krátke vzdialenosti v rámci mesta, zvýšená nehodovosť v budúcnosti pri narastajúcej intenzite dopravy	budovanie chodníkov pre peších hlavne popri cyklistických trasách spájajúcich mesto s obcami MFO	nárast znečistenia životného prostredia
vedenie väčšiny nákladnej dopravy mimo zastavané územie miest a obcí - diaľnica D1, rýchlostná cesta R1, obchvat Trnavy	chýba bikesharing pre jednorazových návštevníkov, turistov, stále malá kapacita cyklo siete	zriaďovanie nových peších zón, prepojenie existujúcich peších zón v centre mesta	niektoré cyklotrasy vedené v hlavnom dopravnom priestore sú na komunikáciách s vysokou intenzitou motorovej dopravy, jednotlivé časti cyklo siete bude nutne poprepájať inak hrozí riziko zvýšenej nehodovosti na medziprepojoch bez cyklo infraštruktúry - väčšie kolízie pri očakávanej zvýšenej intenzite všetkých druhov dopravy
výborná pešia infraštruktúra s podporou peších zón krátke vzdialenosti pri pohybe po meste, lávky pre peších cez frekventované komunikácie	nedokončený obchvat mesta Trnava - chýba prepojenie sídlisk Prednádražie a Linčianska, zároveň vysoké intenzity v kapacitne nevyhovujúcom podjazde v Dohnányho ulici.	podporiť zabezpečenie dostatočného osvetlenia mestských a obecných komunikácií, s dôrazom na priechody pre chodcov	zvyšovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy v dôsledku suburbanizácie
primeraný počet liniek MHD na veľkosť mesta	nedostatočné napojenie areálu bývalých TAZ (Strojárska ulica) na nadriadenú sieť	dobudovať spojitú sieť mestských cyklotrás a vytvoriť tak rýchle, priame a bezpečné spojenie k najdôležitejším cieľom	nové priemyselné a logistické zóny bez napojenia na železničnú dopravu -> zvýšené nároky na cestnú nákladnú dopravu
dobrá aj keď stále nie dostatočná kapacita cyklistickej siete v intraviláne mesta	miestami nevyhovujúca kvalita chodníkov, hlavne na sídliskách	postaviť mestské cyklotrasy v radiálnom smere z centra mesta s nadväznosťou na segregované medzimestské cyklotrasy do okolitých obcí	kolaps cestnej dopravy na kritických miestach mesta Trnava v exponovaných časoch
záujem zo strany obcí MFO riešiť napojenie cyklotrás na mesto Trnava a cyklistické prepojenie medzi jednotlivými obcami MFO	nezavedená regulácia parkovania vrátane rezidentného parkovania okrem centra mesta	využitie potenciálu extravilánu mesta na budovanie cyklotrás, napojenie smer Karpaty, rovnako napojenie smer povodie Váhu	lokálne zvýšenie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami v okolí nových dopravných trás a stavieb
roky fungujúci systém spoplatnenia parkovania v centre mesta, rozdelenie na zóny A, B, C; zvýhodnenie pre elektrické vozidlá	Nevyhovujúca deľba dopravnej práce v prímestskej osobnej doprave v prospech IAD	odstránenie tranzitnej dopravy zo stredu mesta a tým zmiernenie zaťaženia emisiami a hlukom na obyvateľov mesta	vysoké náklady na opravu cestnej siete preťaženej nákladnou dopravou
vzájomná blízkosť železničnej a autobusovej stanice - dobrý základ na prestupy	Nedokonalá koordinácia PAD s MHD a neexistencia integrácie dopravy medzi VOD BSK a TTSK	dobudovanie obchvatu mesta /južná a západná časť/ do uceleného okruhu a tým lepšie prepojenie všetkých častí mesta	pri nezavedení a neriešení regulácie parkovania zo strany mesta, absencujúcej legislatívy zo strany štátu, hrozí čoraz väčší zaber chodníkov autami, hlavne na sídliskách
rýchle železničné spojenie do Bratislavy aj na východ Slovenska	chýbajúci systém jednotnej elektronickej databázy vozidiel s uhradeným parkovným	vybudovanie obchvatov obcí MFO a tým zjednodušenie prepojenia z obcí na okolité obce a priemyselné parky	odkladáním regulácie parkovania hrozí väčšia ekonomická náročnosť pri riešení statickej dopravy v budúcnosti, napr. pri potenciálnej výstavbe parkovacích domov
atraktívne mesto s množstvom príležitostí pre rekreáciu	nevhodné riešenie zachádzania autobusov MHD k železničnej stanici	podporiť znižovanie rýchlosti v obytných častiach mesta a MFO osádzaním spomaľovacích prahov alebo budovaním spomaľovacích ostrovčekov	ekonomická náročnosť efektívneho systému kontroly regulovaného parkovania, nedostatočné personálne kapacity mestskej polície v prípade nutnosti kontroly.
	neexistencia vyhradených jazdných pruhov pre autobusy	dynamické riadenie premávky na svetelne riadených križovatkách a ich koordinácia	rozporné názory obyvateľstva na budovanie ďalších parkovacích miest na úkor zelene alebo iných druhov dopravy
	takmer žiadne bezpečné pešie prepojenie mesta s okolitými obcami MFO	cirkulačný dopravný model (Rybníková, Hlboká, Tamašovičova, Hospodárska)	prežitá legislatíva neumožňujúca účinné nástroje pre vyvodenie zodpovednosti (napr. absencia možnosti využiť objektívnu zodpovednosť)
	Slabá sieť cyklochodníkov v meste smerujúcich von z mesta a absencujúce cyklochodníky medzi obcami	zavedenie regulácie parkovania aj mimo centrum Trnavy, následná postupná výstavba parkovacích domov	nedostatočná spolupráca a koordinácia pri riešení problematiky týkajúca sa pripojenia ciest medzi katastrami Trnava a Biely Kostol
	pol-okružné ukončenie väčšiny liniek MAD s rizikom prenášania meškania do druhého smeru a zhoršenou možnosťou koordinácie liniek.	modernizácia alebo optimalizácia železničných tratí pre zvýšenie kapacity pre osobnú aj nákladnú dopravu	ohrozenie bezpečnosti dopravy v obciach MFO parkovaním áut na štátnych cestách a v blízkosti ciest I., II. a III. triedy
	meškania autobusov z dôvodu kongescií v meste	Vytvorenie spoločného, resp. vzájomne koordinovaného IDS so susediacimi krajinami BSK, NSK	nerealizovanie spoločnej IDS so susediacimi VUC, predovšetkým s BSK
	absencia záchytných parkovísk P+R	zavedenie preferencie MAD v križovatkách úpravou CSS a vyznačením vyhradených autobusových pruhov	limitovaný rozsah dopravných výkonov vo verejnej doprave zo strany objednávateľov, rastúce náklady na zabezpečenie služby
	nedostatočná kapacita podjazdov v Dohnányho a Sladovnickej ulici	Riešenie obsluhy CMZ pomocou MAD, napríklad minibusom.	prílišná zahladenosť do cyklo dopravy na úkor rozvoja a zekologizovania mestskej hromadnej dopravy
	nedostatočné parkovacie plochy v obciach MFO, ktoré navštevujú a do ktorých cestujú ľudia z okolitých obcí a mesta Trnava	Vybudovanie plnohodnotného TIOP pri ŽST Trnava	taxi preberá v denných i nočných hodinách funkciu VOD
	chýba dostatočná kapacita na parkovanie osobnými automobilmi v blízkosti železničnej stanice Trnava pre obyvateľov okolitých obcí, ktorí nemajú inú možnosť, ako využiť určité autobusové a vlakové spoje	Riešenie obsluhy železničnej stanice Trnava pomocou MAD bez časovo náročného zachádzania pred staničnú budovu.	
		nová definícia štandardov vozidiel VOD (napr. Wi-fi, USB porty, informačné prvky, bezbariérovosť, nízko podlažné spoje, expresné spoje, klimatizované spoje, nízko kapacitné spoje na menej vyťažených linkách, chytré zastávky), zavedenie automatického počítania cestujúcich v MHD.	



Vízie

MFO TT je moderná a dynamická oblasť, kde sa dobre žije, pracuje, odpočíva aj športuje. Dôraz sa kladie na udržateľný rozvoj.

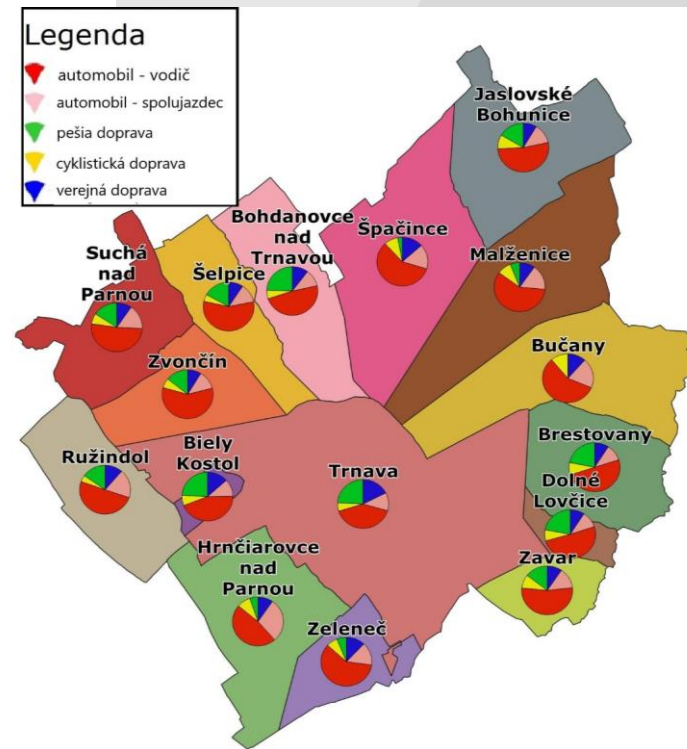
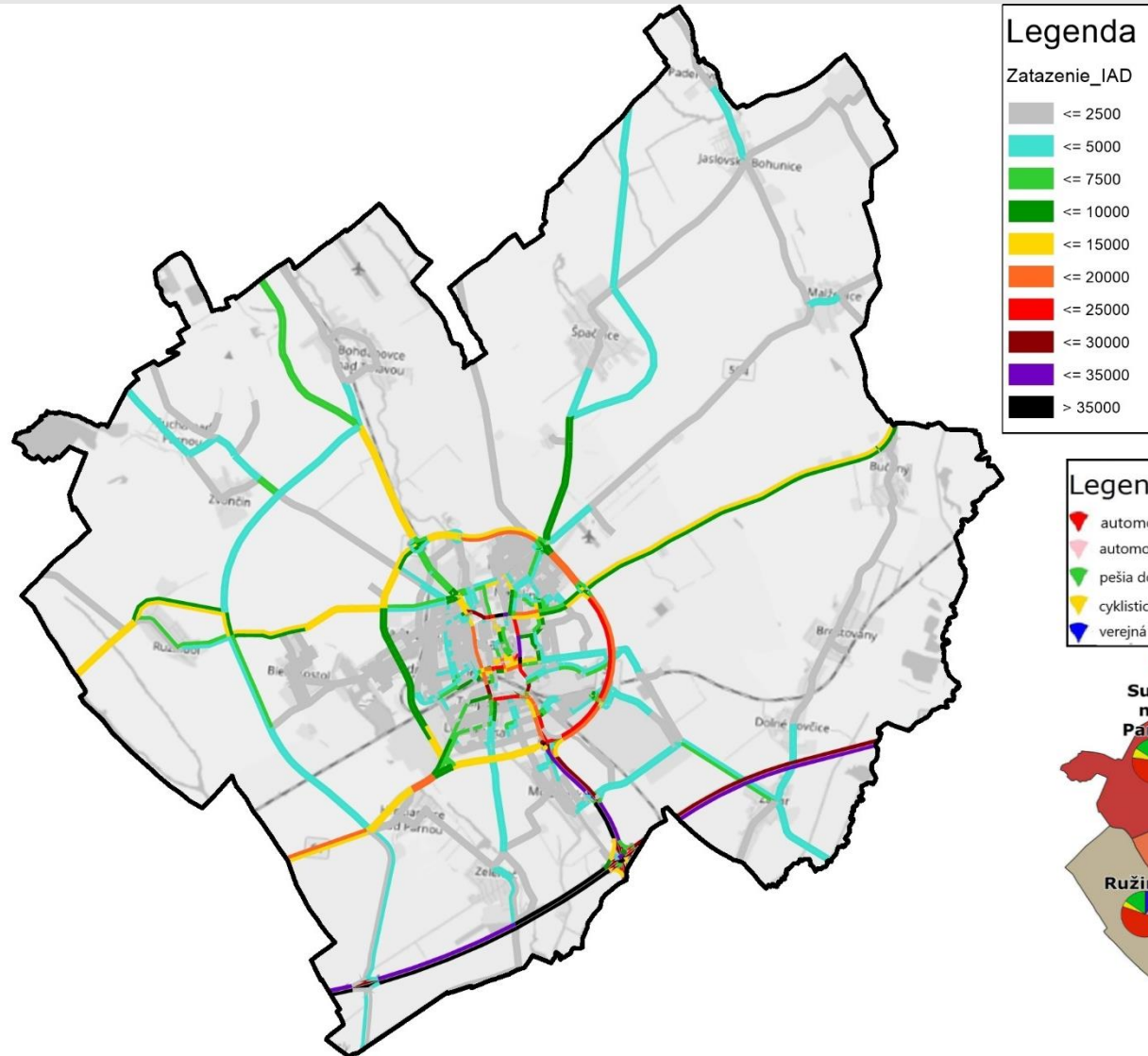
- V roku 2050 bude vďaka spolupráci mesta Trnava a obcí v mestskej funkčnej oblasti tento región konkurencieschopnejší voči hlavnému mestu i v medzinárodnom meradle.
- Bude poskytovať kvalitné služby pre svojich obyvateľov, ktorých počet sa zvýši aj vďaka diverzifikácii hospodárskej základne v území a využitiu plôch na bývanie.
- Mestský región sa stane „územím šancí“ pre všetky sociálne skupiny obyvateľstva a zároveň bude atraktívnym miestom pre návštevníkov.

OBLASTI ZMENY

1. Optimalizácia, zlepšenie súčasného a efektívny rozvoj dopravného systému
2. Zvýšenie podielu udržateľných druhov dopravy (VHD, cyklistickej a pešej dopravy)
3. Zvýšenie ochrany životného prostredia odstraňovaním súčasných a minimalizovaním nových negatívnych vplyvov dopravy
4. Zvýšenie bezpečnosti všetkých druhov dopravy
5. Znižovanie energetickej náročnosti dopravy jej manažovaním a riadením (prestupné terminály, prekladiská, inteligentné riadenie dopravy)



Dopravné modelovanie



- jednotlivé scenáre sú preverené dopravným modelom a je zistená ich **dopravná účinnosť**
- pre každý scenár je súčasne zistená **del'ba prepravnej práce**
- na základe výsledkov dopravného modelu je možné odvodiť **vplyv dopravy na životné prostredie** (hluk, emisie)

Verejná osobná doprava

- IDS - mestská autobusová, prímestská autobusová a železničná doprava s nadväznosťou na P+R, B+R
- kvalitné informačné systémy
- dostatočná kapacita spojov
- zvýšenie kvality prepravy cestujúcich
- ekologické vozidlá
- preferencia na svetelne riadených križovatkách
- preferencia pomocou vyhradených BUS pruhov
- skracovať prestupné väzby a prestupné časy vo významných prestupných bodoch
- rekonštrukcie a nové zastávky VOD
- Plán dopravnej obslužnosti



Železničná doprava

Najlepšie projekty:

- Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava (2030)
- Zvýšenie priepustnosti na železničnej trati Trnava – Sered' (2030)
- Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty (2040)
- Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina (2050)

Nové železničné zastávky a stanice:

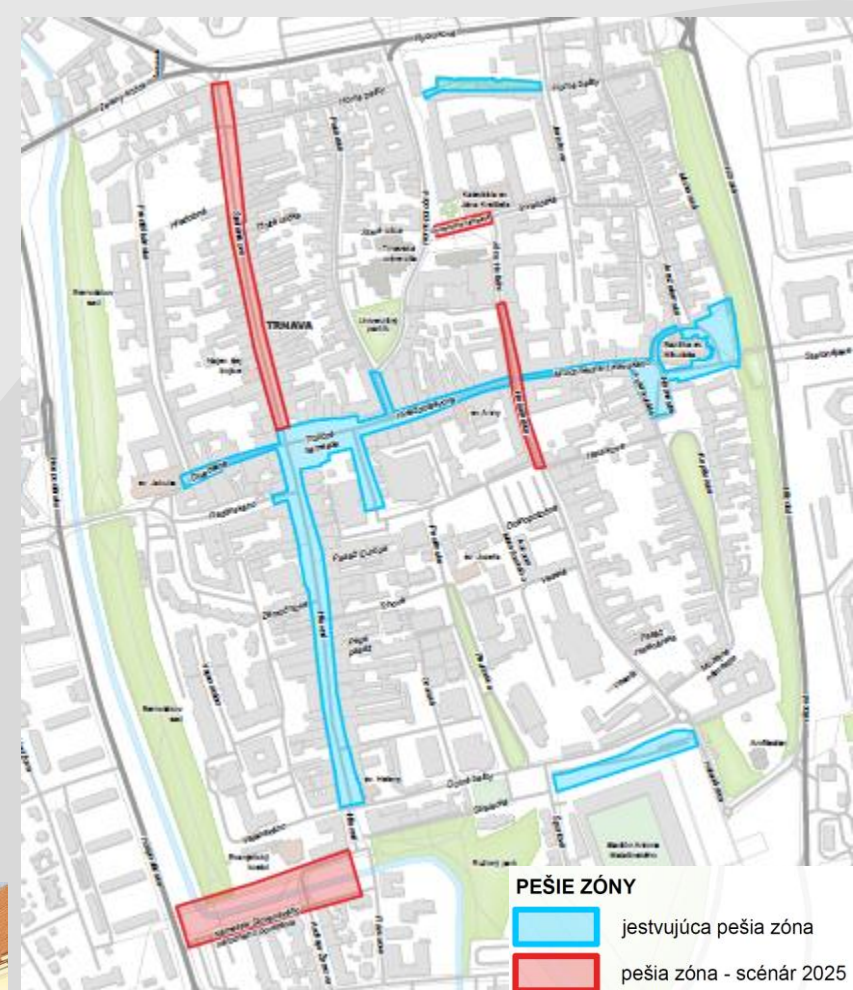
- výstavba TIOP Trnava
- Trnava-Logistický park – na trati č. 133 v blízkosti premostenia komunikácie z Modranky do Logistického parku Zavar
- Trnava západ – na trati č. 116 bližšie k Prednádražiu ako súčasná zastávka Trnava predmestie





Pešia doprava

- v nových obytných územiach budovať priame a čo najkratšie pešie prepojenie
- realizácia navrhnutých peších zón v Trnave
- zaistenie bezpečných a bezbariérových priechodov pre chodcov
- zaistenie bezbariérového prístupu na zastávky VOD a do verejných budov
- revitalizácia verejných priestranstiev a mestského mobiliáru
- mäkké opatrenia na podporu chôdze na kratšie vzdialenosti
- vznik bezbariérovej mapy MFO Trnava



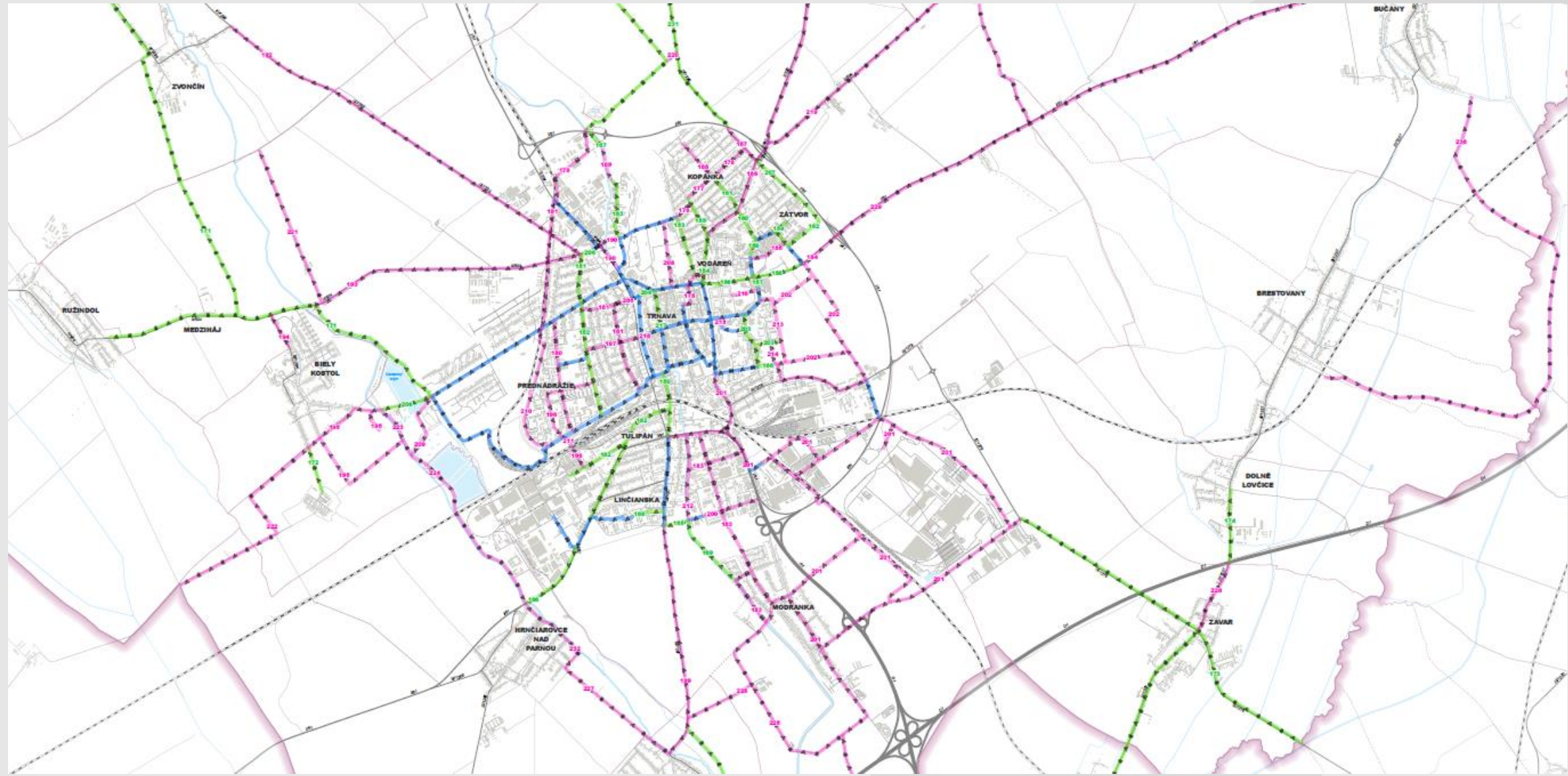


Cyklistická doprava

- výstavba projektovo pripravených cyklotrás a projektovanie a výstavba navrhovaných cyklotrás
- vytvorenie prepojenej siete mestských a medzimestských cyklotrás
- preferencia chránených cyklotrás bezpečne oddelených od vozidiel, bezpečné prejazdy pre cyklistov
- priebežná údržba povrchu existujúcich cyklotrás
- plošné dopravné upokojenie rezidenčných ulíc
- budovanie sprievodnej infraštruktúry pre cyklistov – najmä bezpečnostné stojany pre bicykle v miestach dojazdu
- Bikesharing, Bike and Ride, cyklobus do Malých Karpát

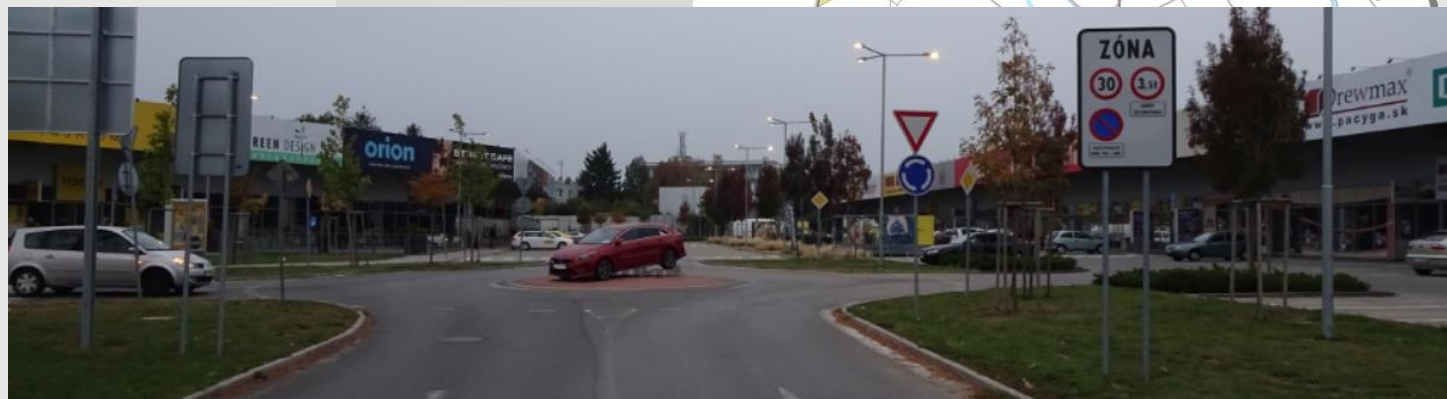
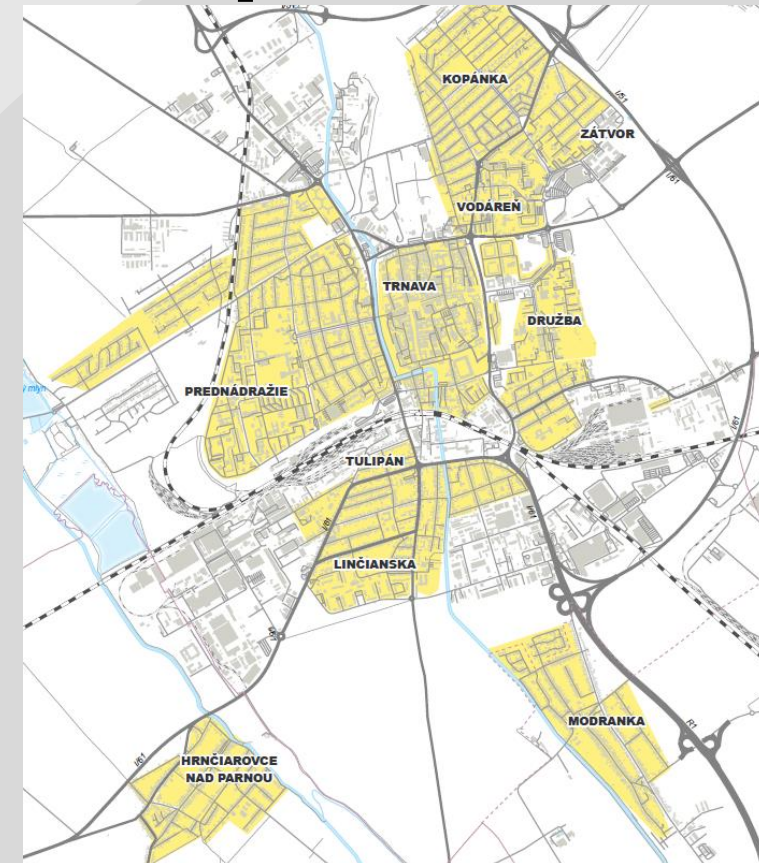


Zásobník projektov – cyklistická doprava

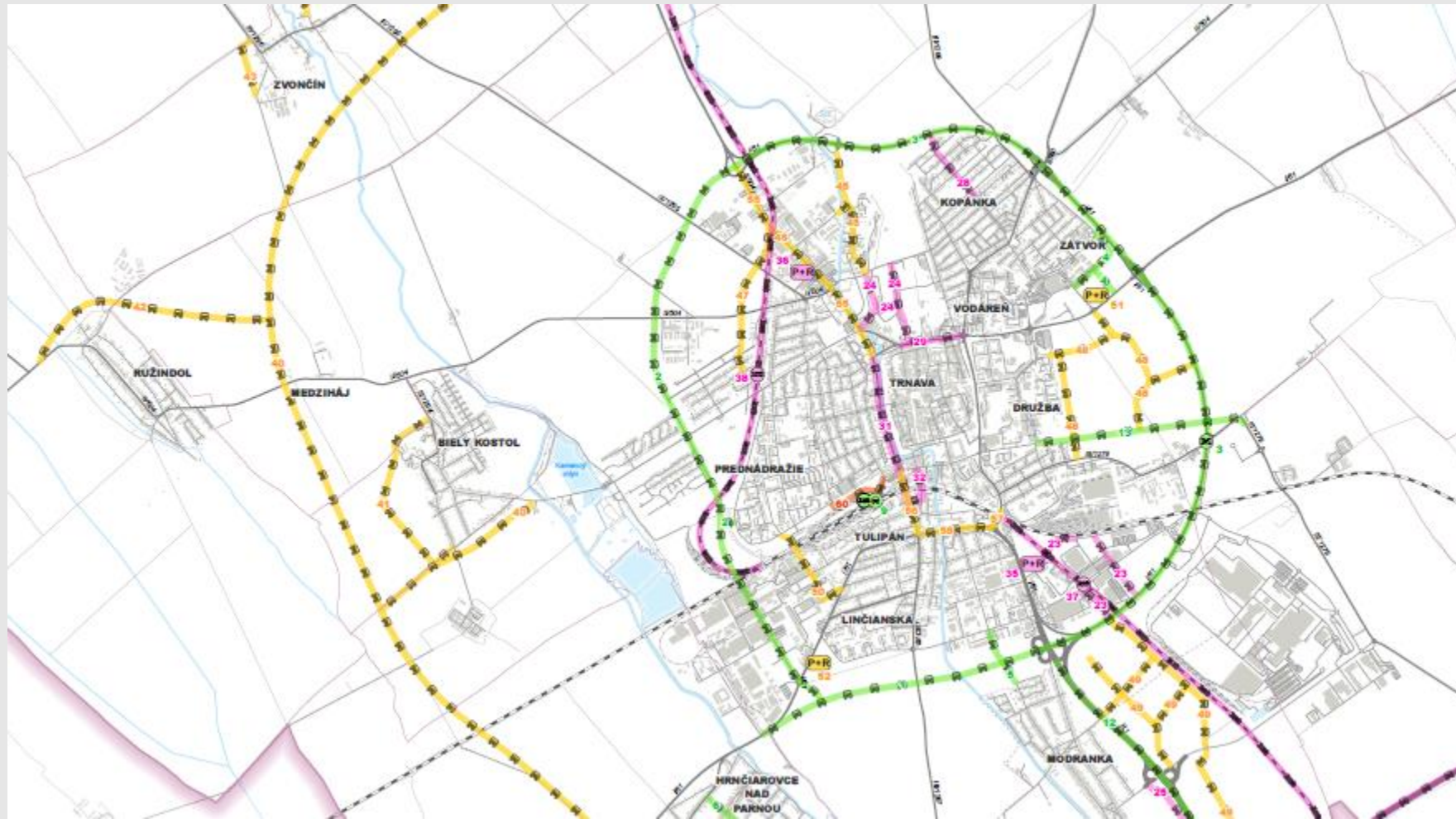


Individuálna automobilová doprava

- dostavba infraštruktúry – zásobník projektov tvrdé a mäkké opatrenia
 1. Stavby vyvolané prirodzeným rozvojom územia
 2. Stavby realizované s cieľom odľahčenia komunikačnej siete a presmerovanie dopravy
 3. Stavby a opatrenia realizované s cieľom podpory udržateľnej mobility
- postupný prechod na ekologickejšie pohony, elektromobilita
- telematické systémy, dynamické svetelné zariadenia na križovatkách
- dôraz kladený na bezpečnosť - inšpekcie, audits, BECEP, nehody, nehodové miesta
- rozšírenie zón s dopravným obmedzením („Zóny 30“)
- obmedzovanie prejazdu nákladnej dopravy centrálnou časťou mesta
- carsharing, carpooling, citylogistika



Zásobník projektov



ZÁSObNÍK PRoJEKTOV - SCENÁR 2025 (BAU)

- 1 Priečok cesty I/51 - južný obchvat Tmava
- 2 Západný obchvat Tmava
- 3 Dostavba cesty I/51 na obchvate Tmavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279
- 4 Obslužné komunikácie Zátvor
- 5 Prepojenie ulíc Buharská a Jablonová
- 6 Rekonštrukcia ulice Alejová v Hrnčiarovciach nad Parnou
- 7 Priečok cesty III/1286 v k. ú. Hrnčiarovce nad Parnou
- 8 Priečok cesty III/1287 v k. ú. Zeleneč pri Tmave
- 9 TIOF Tmava
- 10 Protiukové opatrenia Bučany
- 11 Miestna komunikácia Zeleneč
- 12 Protiukové opatrenia pri obci Modranka na R1
- 13 Predĺženie Špartakovskej ulice

ZÁSObNÍK PRoJEKTOV - SCENÁR 2030 (BAU)

- 19 Obchvat Špačnic
- 20 Diaľnica D1 Blatná - Tmava, rozšírenie na šesťpruh, vrátane prestavby MÚK Tmava a výstavby novej MÚK Zeleneč
- 21 Protiukové opatrenia na diaľnici D1 v úseku MÚK Tmava - Dolné Lovčice
- 22 Priečok cesty I/51 v úseku Blňovce - Tmava
- 23 Obslužné komunikácie v oblasti Od Zavarského
- 24 Obslužné komunikácie v oblasti cukrováru
- 25 Obslužné komunikácie Modranka západ
- 26 Obslužné komunikácie Hrnčiarovce nad Parnou
- 28 Predĺženie ulice Jána Hrubika
- 29 Rozšírenie Rybníkovej ulice
- 31 Preferenčné jazdné pásy VOD na Hospodárskej ulici v Tmave
- 32 Zvýšenie spoľahlivosti autobusových liniek IDS v ulici Dohnányho
- 33 Optimalizácia infraštruktúry na trati Tmava (mimo) - Sereď (vrátane) za účelom zefektívnenia GVD
- 34 Rekonštrukcia železničnej trate Tmava - Senica - Kúty
- 35 P+R Tmava východ
- 36 P+R Tmava západ
- 37 Železničná zastávka Tmava obchodná zóna
- 38 Železničná zastávka Tmava západ

ZÁSObNÍK PRoJEKTOV - SCENÁR 2040 (BAU)

- 40 Dopravné prepojenie I/51, II/504 a MK Rekreačná
- 41 Obslužná komunikácia Biely Kostol - Pň Háloch
- 42 Priečok cesty II/504 v obci Ružindol
- 43 Obslužné komunikácie Zvončín
- 44 Obslužné komunikácie Šejpice
- 45 Napojenie ulíc Skladová a Pň Kalvárii na obchvat Tmavy
- 46 Náhrada úrovňového precestia na Trstínskej ceste mimoúrovňovým
- 47 Prepojenie Kamenná cesta - Trstínska cesta
- 48 Zberné komunikácie Prúdy
- 49 Obslužné komunikácie Modranka východ
- 50 Most nad železnicou (Bedřicha Smetanu - Couburgova ulica) v Tmave
- 51 P+R Tmava sever
- 52 P+R Tmava juh
- 53 Železničná zastávka Dolné Lovčice
- 54 Premiestnenie nástupiska v ŽST Šejpice
- 55 Rozšírenie Trstínskej cesty
- 56 Rozšírenie podjazdu v ulici Dohnányho
- 57 Rozšírenie podjazdu v ulici Sládovnícka
- 58 Rozšírenie ulice Tamalkovičova

ZÁSObNÍK PRoJEKTOV - SCENÁR 2050 (BAU)

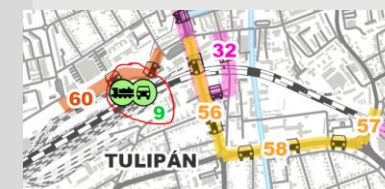
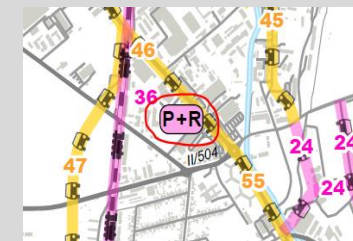
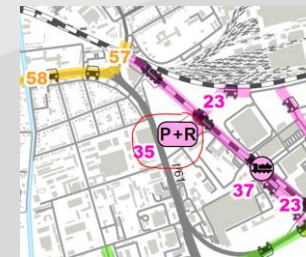
- 60 Obslužná komunikácia Prednádražie - Železničná stanica
- 61 Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Tmava - Trenčín - Žilina



Statická doprava

Cieľ obmedzenia každodenných jazd z okrajových častí mesta do centra za prácou + využívanie VOD

- v sídliskových celkoch výstavba parkovacích a garážových domov
- v centrálnej časti – obmedzenie parkovania systémom oblastí plateného parkovania – rezidentným parkovaním + platené parkovacie miesta pre krátkodobé parkovanie
- rozšírenie systému parkovísk P + R v nadväznosti na kapacitnú hromadnú dopravu
- P+G, K+R, B+R
- informačné systémy – voľné miesta v parkovacích domoch či na vyhradených miestach. (mobilné aplikácie či navigačné systémy prepojené s informačnými systémami mesta)



Plán implementácie a monitoringu



Implementačný plán

- Plán implementácie je návod na naplňovanie záverov a odporúčaní z návrhovej časti, ktoré sú nastavené tak, aby dopravný systém bol funkčný a z hľadiska ďalšieho vývoja udržateľný.
- Koordinátor mobility – bude sa v rámci pracovnej náplne venovať naplňovaniu navrhnutých opatrení. Vzhľadom k veľkosti územia a množstvu navrhnutých aktivít.
- Zavedenie Integrovaného dopravného systému (IDS) je jedným zo základných pilierov pre zvýšenie podielu ciest verejnou hromadnou dopravou.
- Uvedenie zodpovednosti, časový rámec, predpokladané náklady – zdroje financovania.

Monitoring a hodnotenie

- Je nutné podnikať kroky k naplňovaniu stanovených vízií a cieľov.
- Akčný plán - navrhuje investičné akcie pre zlepšenie dopravnej situácie - súčasne je nutné realizovať mítingy atď., ktoré presvedčia obyvateľstvo o využívaní udržateľných druhov dopravy.
- Sledovanie indikátorov je možné vykonávať každý rok.

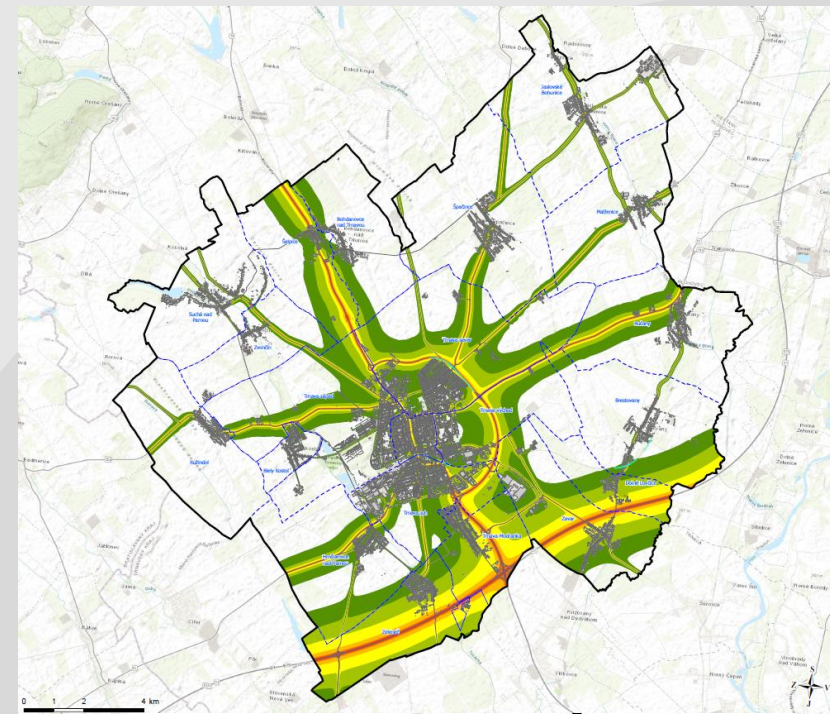


Životné prostredie

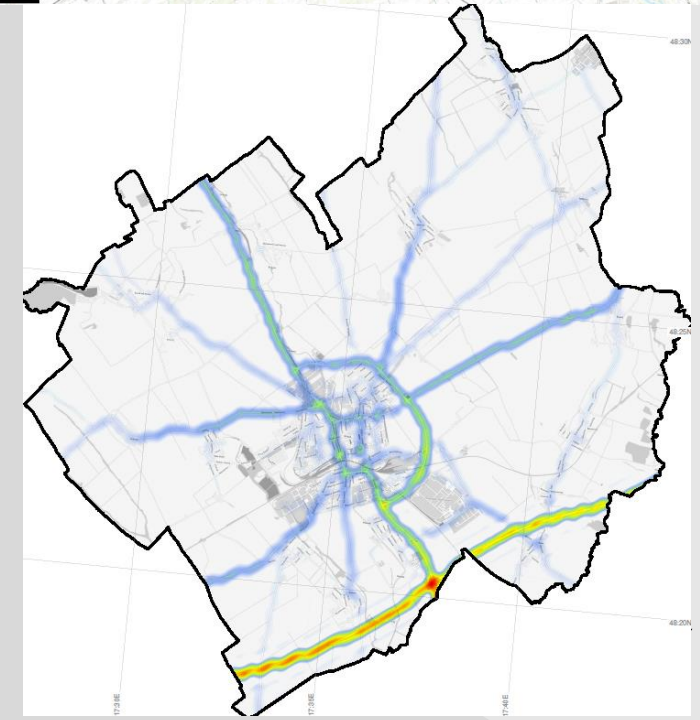
Cieľ - zlepšenie kvality životného prostredia v MFO TT - zníženie počtu obyvateľov, ktorí sú zasiahnutí nadlimitným hlukom z dopravy, zníženie emisií znečisťujúcich látok v ovzduší a zníženie energetickej náročnosti dopravy.

- Vymiestnenie IAD mimo husto zaľudnené lokality MFO TT.
- Výsadba zelene v meste a MFO pozdĺž komunikácií.
- Zvýšenie kvality vozidiel – rozširovanie ekologických palív a pohonov VOD, podpora vozidiel s nízkymi emisiami, obmedzenie rýchlosti v citlivých lokalitách.
- Ochrana životného prostredia prostredníctvom ekologizácie dopravy.

Hluk od cestnej dopravy
Hlukové pásma L_{nOC} vo výške
4 m (22:00–06:00 h)
Existujúca akustická situácia



Mapa emisnej hustoty NOx
[t/km²/rok]
Existujúca emisná situácia



SEA – výber opatrení

Akustická situácia

- Protihlukové opatrenia - *železničná trať Trnava – Sered’ a Trnava – Senica – Kúty*
- *VRT Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina* – pre miesto kríženia so zástavbou v obci Zavar vedenie trasy v tuneli

Kvalita ovzdušia

- Aktualizovať PUM v prípade varianty ALL k roku 2030 – v prípade potreby prehodnotiť návrh opatrení účinných od roku 2050

Ochrana prírody

- Dopravné stavby a niektoré cyklotrasy navrhovať s ohľadom na územie NATURA 2000 – napr. Obchvat Špačaniec; Diaľnica D1 Blatné – Trnava, rozšírenie na šesťpruh; Železničná zastávka Dolné Lovčice; VRT Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina



Čo bude nasledovať

- Vysporiadanie pripomienok
- Schválenie zastupiteľstvom mesta Trnava
- Postupné napĺňanie a aktualizácia Akčného plánu PUM po 2-5 rokov
- Vyhodnocovanie indikátorov
- Na projekty uvedené v zásobníku projektov je možné čerpať prostriedky z EÚ





pripomienky do 22.6.2021

na email eva.gopfertova@afry.com

